

# REVISTA DE MARINA

Fundada el 1.º de Julio de 1885

Publicación bimestral de la Armada  
de Chile bajo la dirección del Estado Mayor  
General

— 0 —  
Enero - Febrero

## CONSEJO CONSULTIVO:

**PRESIDENTE:** Jefe del E. M. G. A.

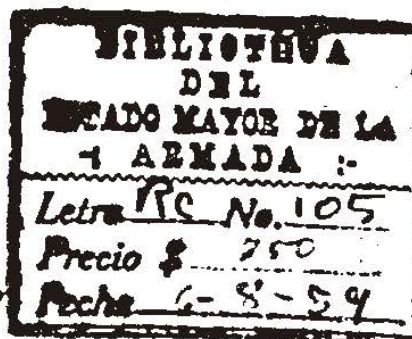
**VOCALES:** Subjefe del E. M. G. A.

Jefe del Depto. A-1 del E. M. G. A.

Jefe del Depto. A-2 del E. M. G. A.

Jefe del Depto. A-3 del E. M. G. A.

**DIRECTOR:** Jefe del Depto. A-6 del E. M. G. A.



## OFICINAS

**DIRECCION:** Agustinas N.º 1022  
10.º Piso - SANTIAGO.

**Id. POSTAL:** Correo N.º 8 - SANTIAGO.

a la cual deberán dirigirse las colaboraciones  
y la correspondencia.

# **Cía. Carbonífera y de Fundición**

## **"SCHWAGER" S. A.**

**Carbón de sus Minas de Puchoco (Coronel) - Calorías: 7.500**



**G e r e n c i a:**

**VALPARAISO**

**Edificio Schwager - Calle Prat 772**

**Casilla Correo 92-V**

**Direc. Teleg. "Schwager"**

**A d m i n i s t r a c i ó n:**

**CORONEL**

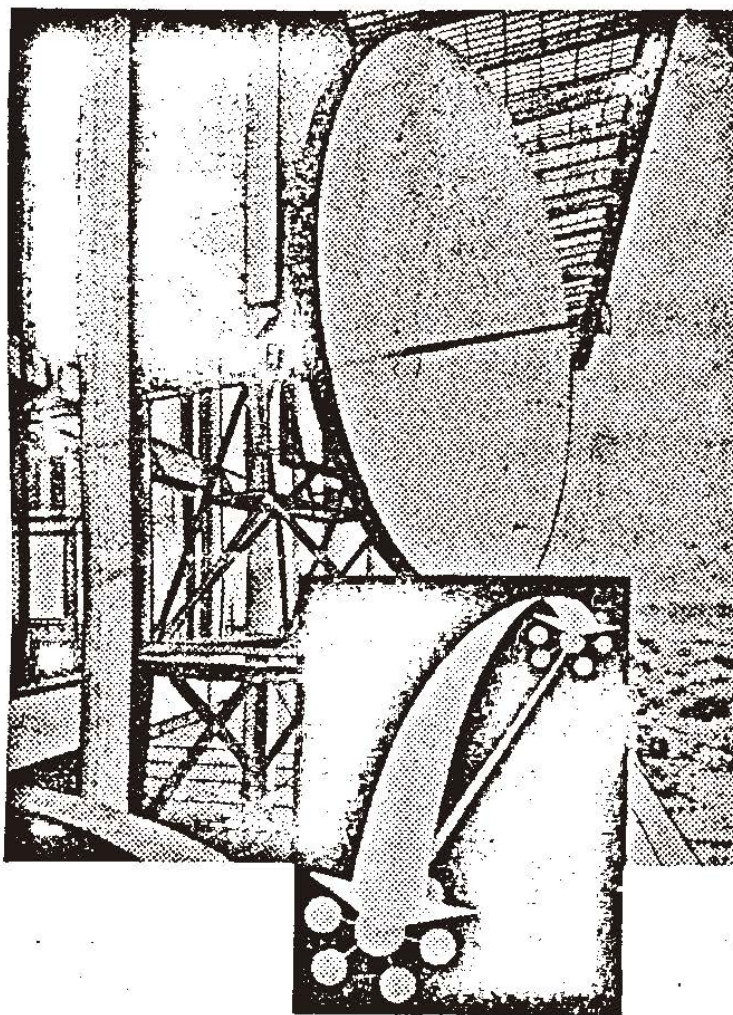
**Minas Schwager**

**Direc. Teleg. "Schwager"**





**Siempre a la vanguardia de la técnica de Telecomunicaciones**



**Sistemas de link multicanal en VHF y UHF**  
**SIEMENS & HALSKE A. G. ALEMANIA**

**GILDEMEISTER S. A. C.**  
**Unicos representantes para Chile**

# SUMARIO

Enero-Febrero Vol. 74 N° 602

## EDITORIAL:

VALDIVIA Y CORRAL .....	1
-------------------------	---

## 3 ORIGINALES:

PERSPECTIVA INQUIETANTE .....	3
RELACIONES CON ESPAÑA DURANTE LA PATRIA VIEJA .....	27
LOS ACORAZADOS DE LA MARINA RUSA .....	79

## 9 TRADUCCIONES:

EL SILABARIO SOBRE SATELITES .....	17
EL POTENCIAL HUMANO DE LA MARINA .....	21
ACADEMIA DE ESTADO MAYOR DE LAS FF. AA. DE EE. UU. ....	25
POLICIAS DEL PETROLEO .....	37
EL TIEMPO PUEDE SER ALTERADO .....	39
EL REGIMEN DE LOS MARES .. James H. Guill	43
LA CRIPTA DE JOHN PAUL JONES .....	57
EL CONTRALMIRANTE RICHARD EVELYN BYRD .....	65
EL SUBMARINO BRITANICO DE 1901-57 .....	73

## OTROS ARTICULOS:

INFORMACIONES .....	87
CRONICA .....	103
CRONICAS DE LA MARINA CHILENA .....	151-170

\*\*\*

## VALOR DE LA SUBSCRIPCION ANUAL

Para el personal dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, en servicio o en retiro. . .	\$ 400,00
Para particulares. . . . .	600,00
Valor de un ejemplar. . . . .	100,00
Para el exterior . . . . .	US\$ 4,00





# REVISTA DE MARINA



VOL. 74 — SANTIAGO (CHILE), ENERO Y FEBRERO DE 1958 — N.º 602

## EDITORIAL

### Valdivia y Corral

**A**L rememorar nuestra Historia Patria nos podremos detener en el recuerdo de muchos y muy variados hechos guerreros, de acciones cívico-militares que hablan muy en alto de nuestra conciencia de pueblo estable, de actos de pujanza y valor individual en disputa de determinada victoria, en fin, comprobamos con orgullo a través de sus páginas, que nuestros antepasados fueron jalonando con su empuje y valentía, una larga jornada de superación para legarnos una Patria libre y orgullosa, consciente de sus deberes y ansiosos de progreso y bienestar.

Hoy nos detenemos en uno de ellos:

Se trata del Desembarco y Toma de Corral y Valdivia, por las fuerzas navales que comandaba ese insigne oficial inglés, de rutilante trayectoria histórica, Vicealmirante Lord Tomás Alejandro Cochrane.

Todos conocemos, unos con más detalles y otros con menos, las acciones de nuestra Historia Naval, especialmente aquellas relacionadas con el Lord Almirante. Su natural astucia, su entusiasmo e intrepidez, su valentía unida a una audacia sagaz, lo convirtieron en un combatiente de primera fila; enlazados estos atributos a su don de gentes, personalidad clara y definida y relevantes condiciones de mando, que lo hicieron ser el Jefe ideal para esos entusiastas patriotas de esa joven Nación, que luchaba por convertirse en República.

Resaltamos este aniversario, no sólo porque Cochrane nos legara gloriosas tradiciones y nuestro lema de "Vencer o Morir" naciera con sus primeras tripulaciones, sino porque su visión al emprender esta hazaña, traspasó los límites de su época, proyectándose hacia el futuro promisor de este Chile tan querido para todos.





Al expulsar de Valdivia y Corral a los defensores hispánicos se cercenó su dominio y se estableció y aseguró nuestra soberanía en el mar, permitiendo la prosecución exitosa de la guerra contra el coloniaje español en América.

Chile, desde ese momento, supo en forma clara y positiva de la importancia de poseer expeditas las comunicaciones marítimas y la necesidad manifiesta, de que sus fuerzas navales sean lo suficientemente poderosas para protegerlas y mantenerlas.





# Perspectiva Inquietante

Por Luis A. URZUA Merino, Capitán de Navío DC. (EM).

## 2.º Premio Concurso Prat 1957

He who can, does.

He who cannot, teaches.

G. B. Shaw.

### Alguien que hace historia

**S**IN importar cuan amplia haya sido la libertad disfrutada por el individuo, ni la escasa ligazón que lo unió al Estado, siempre ha debido prestar ciertos servicios indispensables a la comunidad. Son servicios que no pueden eludirse si esa comunidad —que incluye al propio individuo— anhela que la forma de vida elegida se halle libre de amenazas y asaltos foráneos.

La espontaneidad de estos servicios emana tanto del instinto de conservación del individuo como de un convencimiento racional de la necesidad de concurrir a defender la comunidad y lo que ella representa, para así protegerse uno mismo. La primera, siendo una causa natural al hombre, tiende a producir su reacción ante la inminencia del golpe, es decir, origina reacciones de carácter más bien inmediato que a largo plazo. La segunda en cambio, constituye el sólido puntal de la previsión que se traduce en seguridad colectiva de carácter permanente, adecuadamente preparada, sin falsas ilusiones.

La tribu primitiva —de la que viene la estructura del actual Estado democrático— era sencillamente una unión de individuos congregados bajo la suposición de que cada uno y todos estarían siempre listos para defender la forma de vida particular a la que —uno y todos— habían adherido voluntariamente. La comunidad consideraba como cosa propia del conjunto la invasión de sus terrenos de caza y sitios de pesca, concurriendo cada hombre de la tribu —espontáneamente— a la defensa de todo esto que se tenía en común. Las pertenencias

individuales, incluyendo la vida y la libertad, se conservaban también únicamente por medio de este esfuerzo cooperativo.

Todo miembro de la tribu era entonces **ciudadano-guerrero** —Hombre de Armas temporal— aún cuando estas no fueran más que el puño y el garrote, inicialmente, o la piedra después, como primer proyectil dirigido.

El servicio personal de todo ciudadano en beneficio de la comunidad era una donación voluntaria que nadie pensó rehusar en esa época. Ausente la ley escrita, la buena fe de sus miembros conminaba al cumplimiento.

En la noche de los tiempos, aparece primero haciendo historia el guerrero de tierra, y después el del mar, cuando ya los primeros pueblos alcanzan cierto grado más avanzado de civilización. El nombre de Soldado deriva del latín **solidātus**, de sólido, sueldo. El nombre de Marinero, del latín **mare**, mar, y se aplica a todo el que ejerce un oficio o profesión sobre este elemento.

Cuando los medios armados tomaron la forma de verdaderos ejércitos y flotas, se organizaban estos ante una amenaza de peligro o para preparar una conquista —con más o menos adiestramiento según las circunstancias— e incluían tanto a los hombres libres como a los pueblos sometidos y a los esclavos. En Asiria todos los ciudadanos estaban obligados al **servicio militar**; en Grecia, existió el concepto del filósofo-soldado, y en Roma los propietarios tenían la obligación de presentarse cuando el Cónsul ordenaba la leva, e inicialmente no podía



ser soldado el romano que no fuera propietario —tal vez porque tenía algo que defender (1).

Durante la época medioeval, la obligación de servir a la comunidad se regularizó a las órdenes de un conductor hereditario —el soberano— a quien la Iglesia respaldó con el principio del origen divino de su poder temporal. Esta fuente divina de autoridad ajustaba muy bien para exigir el cumplimiento de las obligaciones tanto civiles como eclesiásticas que el individuo debía prestar a sus semejantes, de las cuales el servicio armado era la principal. En retribución al disfrute de la posesión de la tierra, el **caballero feudal con sus huestes** rendía este servicio al soberano, como cabeza de una agrupación geográfica con cierto sentido nacional.

Luego los afanes de conquista de algunos reyes y la escasez de potencial humano derivada de guerras interminables, trajeron la creación de **Ejércitos Mercenarios** a contrata, organizados para el conflicto y constituidos por hombres tras la paga y el botín, asalariados que hicieron de la guerra un oficio y el medio de subsistencia. Tanto sus veleidades ante las condiciones ofrecidas —aún dentro de la misma conflagración— como su valor condicionado en las batallas, indujeron a su desaparición con la guerra religiosa de 30 años (1618-1648). De las acciones en que ellos participaban dijo Maquiavelo satíricamente: "se esperaban sin temor, se realizaban sin peligro y terminaban sin daño".

Los años siguientes a la Reforma (1532-1536) vieron declinar el feudalismo y decaer la autoridad de la Iglesia en lo secular —y por lo tanto en lo militar— empezando a reorientarse radicalmente lo que ya era una obligación tradicional del individuo. Las armas dejaron de ser empuñadas por fidelidad personal a un conductor real, y en adelante, lo fueron en virtud de un sentido general de lealtad hacia la tierra y a la forma de vida sustentada. Comenzó a crecer una conciencia de nacionalismo, generadora de un sentido tan elevado de patriotismo, de amor tan ardiente y auto-abnegado hacia la Patria y todo lo que ella represen-

taba, que para el hombre libre era compromiso de honor arriesgar voluntariamente cuerpo y alma para asegurar su preservación. Un marino de los tiempos de Isabel 1ª de Inglaterra acotó sin fanfarronería: "Déjenme vivir siempre y morir tranquilo con este sentimiento, que no merece vivir quien por miedo al peligro y a la muerte, elude el servicio de su patria y su propio honor; sabiendo que morir es inevitable e inmortal la fama de la virtud" (3).

Hombres como éste constituyeron la élite de los **Ejércitos Permanentes de Voluntarios** que era prudente mantener entonces, cuando la guerra se había tornado tan complicada que ya no era posible tomarla como un mero apéndice de la vida diaria del ciudadano. Ellos formaron el sólido núcleo de marinos y soldados profesionales de la guerra, cuyas filas se ampliaban ocasionalmente con "Caballeros de la Sociedad". Voluntarios semejantes eran los Cadetes, de noble origen, instruidos en el empleo de las armas y preparados para realizar la campaña como obligación honorífica y parte de su educación general, aunque tal vez alimentaran además la secreta esperanza de adquirir un pequeño botín que asegurara su fortuna. Por otra parte, "Caballeros aventureros" voluntarios formaron al lado de Drake, Hawkins, Raleigh y demás Capitanes de Isabel, en sus correrías.

A pesar de todo, debía reclutarse potencial humano recurriendo a la *levée en masse*, que tomaba a los hombres de 16 a 60 años y que ya había sido empleada en la época medioeval. En tiempos del rey Juan de Inglaterra (1199-1216) estas levass proporcionaron las tripulaciones de los buques "embargados" para apoyar la flota real y, durante el reinado de Isabel 1ª, un Domingo de Pascua de Resurrección se cerraron las puertas de todas las iglesias de Londres, tomándose de las congregaciones religiosas un millar de hombres (2).

La primera mitad del siglo XVII, con el advenimiento de la era industrial, trajo un cambio notable en la estructura social de los pueblos europeos. Apareció la nueva y creciente "clase mercantil". En



Inglaterra, donde el desarrollo industrial tuvo mayor auge, sus componentes eran tan industriales como pendencieros, puritanos por hábito y cerradamente antimonárquicos por sentimiento. Con tales atributos era inevitable que fueran muy opuestos a todo lo que tuviera la naturaleza de Fuerzas Armadas permanentes, las que miraban más bien como elementos potenciales de la tiranía monárquica, a pesar de que el soldado y el marinero eran los que aseguraban a estos detractores la inmunidad de que gozaban contra la interferencia hostil —para no mencionar la protección a su lucrativo comercio marítimo. Un escritor de la época acotó: "Hoy en día las guerras sufren el menosprecio de los hombres, hasta que ellos de nuevo sienten el pinchazo de la necesidad" (2).

La época de la caballería andante, donde el fin del hombre de armas era: "unir la fuerza y el ímpetu del antiguo guerrero, con algo de la humildad y la sensibilidad del santo cristiano", había pasado. El ardor del patriotismo pasó a ser sospechoso. Un hombre con la espada al costado llegó a ser considerado poco menos que un asesino profesional asalariado.

Esta concreta aversión y desconfianza hacia el Hombre de Armas estaba destinada a ahondarse y persistir. De Europa pasó a América con los expatriados voluntarios, que huían de las persecuciones religiosas trayendo en el alma una repugnancia innata hacia lo que llamaban: "los esbirros armados de la opresión" (2). Por esta razón Estados Unidos sufrió las mayores dificultades al organizar una fuerza para apoyar la causa de la independencia. Demasiados voluntarios que desde un comienzo argumentaban si su compromiso era por mes calendario o por mes lunar; demasiados Hombres del Minuto, que se alistaban y al minuto siguiente se autorizaban un permiso indefinido; demasiados que se preparaban para marchar lejos de la acción cuando la victoria estaba a la vista, porque técnicamente su período de servicio había terminado —lo que obligó al General Washington a acelerar el cruce del río Delaware en 1776.

El Hombre de Armas había perdido su categoría, y reclutar fuerzas para una emergencia pasó a ser un grave problema. El soldado provenía de las "basuras de las esquinas", del "desecho de los productos de la tierra" —como dijo una vez el Mariscal Wellington— agregando que era "realmente maravilloso que hubiéramos podido hacer de ellos los magníficos hombres que son ahora". Y el dicho común: "correr por un marinero", definía con brutal claridad la manera clandestina en que el servicio marítimo se aseguraba una buena proporción de sus hombres. El "soldado licenciado e impúdico" era repudiado como "un pobre y mísero libertino"; en tanto que del hombre de mar se decía: "Nadie que no sea quien tenga el propósito de entrar en una cárcel, será marinero, pues estar en un buque es como estar en la cárcel, con posibilidades de ahogarse". Un militar inglés de la época escribió: "Comúnmente se cree que todo hombre joven que ingresa al Ejército lo hace porque es demasiado flojo para trabajar, o bien, porque tiene una muchacha comprometida. Apenas si existe alguien que tenga una buena palabra para el soldado, y las madres enseñan a sus hijas a precaverse de ellos" (2). Ni la Armada ni el Ejército de Inglaterra y Estados Unidos otorgaban derecho a voto a sus miembros, negándolo en el último país a los "idiotas, indigentes, indios, soldados y marineros".

El derrocamiento de la monarquía en Francia por el violento impacto de la Revolución no sólo varió el estatuto social en el Estado, sino que produjo además una bélica reacción de las monarquías europeas, advertidas de la amenaza que se cernía sobre sus cabezas, lo que a su vez condujo al Directorio Francés, en 1795, a votar los recursos completos de la Nación para enfrentar al enemigo que llegaba desde todas direcciones. Esta medida señaló el renacimiento del antiguo concepto de "guerra total" aplicable al estatuto bélico de las tribus primitivas —con Ejércitos Nacionales de servicio personal obligatorio en beneficio de la Comunidad llamada Patria. La causa en adelante fue sentida en el corazón de todos los habitantes del país y,



por lo mismo, la lucha fue llevada a extremos increíbles de heroísmo y grandeza moral— en Francia durante Napoleón; en España y Rusia contra él. El Hombre de Armas recuperó prestigio, ante el imperio de la necesidad.

Después de la batalla de Jena, Napoleón redujo el ejército prusiano a 42.000 hombres en total, cuya contrapartida fue la creación del **Servicio Militar corto**, destinado a proporcionar las Reservas adiestradas que dieron después a Prusia la clave de sus victorias. Por esta época, 1806-1813, se gestó en Prusia el movimiento intelectual conocido con el nombre de Kultur —padrinos fueron la Universidad de Berlín y el Gran Estado Mayor General— desarrollándose una mentalidad estratégica y materialista que combinaba muy acomodaticiamente las realidades geopolíticas con las pretensiones de super-raza (4). Naturalmente esto condujo a un extremo agudo de nacionalismo y al surgimiento de una clase guerrera predominante, cuya amenaza parece recién terminar con la Segunda Guerra Mundial.

Producto trascendente de la Kultur fue un hombre de armas, Clausewitz (5), llamado "el filósofo con uniforme". En su famosa obra "De la Guerra" aclaró el concepto acerca de la naturaleza y la teoría de las guerras, expresando que ellas son el medio de que se vale la política para lograr ciertos fines, por lo que las Fuerzas Armadas no son más que un instrumento de la política de un país. La estrategia militar sirviendo a la política nacional.

Pero el caso Prusiano fue un fenómeno aislado en el mundo del siglo XIX. No sólo la caída de Napoleón y el cansancio bélico subsecuente actuaron después para obscurecer la necesidad del guerrero profesional. El auge industrial y la expansión comercial propia de éste atrajeron el interés general del individuo hacia el deseo de hacer dinero y elevó el trabajo organizado a la categoría de nuevo Poder del Estado, acrecentando así el efecto depresivo sobre el reclutamiento de las Fuerzas Armadas, ya que obligó al Hombre de

Armas a ponerse frente a los trabajadores en las huelgas —siendo todos miembros de una misma colectividad.

En Estados Unidos el puritanismo fanático se unía a estos factores para que el cuadro normal fuera un pequeño Ejército desmenuzado en destacamentos fronterizos— sin contacto con un mundo que lo ignoraba —y una escasa Marina cuya justificación estratégica escapaba por completo al juicio del hombre común, ocupado de hacer dinero rápidamente y ganar la carrera hacia el Oeste. La población civil no tenía el menor interés en el Hombre de Armas, acentuándose un "aislacionismo" nacional cuyo despertar presenciamos recién en 1917.

Dentro de este cuadro, "dice mucho acerca del elevado espíritu de servicio que animaba al soldado y al marinero, el hecho de que uno y otro supieran aceptar su aislamiento psicológico tan alegremente como ignoraban el desdén apenas disimulado que provocaba su adhesión decidida a una carrera que, obviamente, no - estaba - hecha - para - beneficiarse. Su premio yace en el conocimiento de que sólo ellos pueden proporcionar la seguridad que otros disfrutan" (2).

En Chile, el altivo araucano, valiente defensor de su forma de vida, y el soldado colonizador que con sus armas debió abrir los surcos de la conquista y el desarrollo, generaron un pueblo viril a tono con esta "loca geografía" —beneficiario además de una verdadera élite ciudadana de gran prestancia político-social. Como en pocos países, el político y el hombre de armas conformaron en el nuestro un devenir histórico ejemplar y trascendente. Las Fuerzas Armadas nacionales ganaron la independencia (1810 - 1818). La afianzaron luego (1819-1823), desplazando de tierras y mares vecinos al colonizador, pudiendo decir O'Higgins al abdicar: "Si no me ha sido dado dejar consolidadas las nuevas instituciones de la República, tengo al menos la satisfacción de dejarla libre e independiente, respetada en el exterior y cubierta de gloria por sus armas victoriosas" (6).



Años más tarde (1837-1839), las Fuerzas Armadas conquistaron "la segunda independencia" (7). La reafirmaron después (1865-1866) y finalmente la cimentaron sobre pilares muy sólidos (1879-1882) aunque "a los soldados les pedimos valor y no les dimos medicinas".

La Constitución de 1833 estableció: "Todos los chilenos en estado de cargar armas deben estar inscritos en los registros de la Guardia Nacional". Era el anuncio de una Nación dispuesta a luchar por su libertad y así, después de la Guerra del Pacífico, vivida en cada hogar nacional, el "Chileno en Armas" entregó al siglo XX un territorio compacto y una tradición de singular heroísmo, abnegación y servicio a la comunidad-patria. La gloria del uniforme y el ideal sublime de la causa hacían muy atractiva la carrera de las armas.

A comienzos de nuestro siglo el mundo vio convertirse en realidad el sueño de De Vinci y el hombre dominó los espacios aéreos. En 1913 se hizo presente la aviación militar española sobre los cielos de Marruecos, iniciándose un papel adicional para el guerrero. El Aviador se agregó al Soldado y al Marinero en la misión de proteger su colectividad.

Al término de la Guerra Mundial (1914-1918), no quedaron dudas acerca de que ya el individualismo en las relaciones internacionales era incapaz de conservar la forma de vida elegida por un pueblo. El progreso tecnológico extendió los conflictos con desusada rapidez y sin limitaciones de espacio. Un sentido de solidaridad entre las naciones y una conciencia de patriotismo universal debían superar al patriotismo nacional existente. En esta nueva concepción de supervivencia, el Hombre de Armas estaba llamado a jugar un papel capital, como herramienta permanente e indispensable para hacer eficaz la acción de mayoría e imponer el derecho, disuadiendo al delincuente potencial y castigando al obstinado infractor. La política —ahora en un marco universal— requería también este instrumento de acción positivo.

Sin embargo, a pesar de que la idea no era nueva —tuvo antecesor en las Cruzadas— el mundo actual no estaba preparado para asimilarla. La Liga de las Naciones, destinada a dirimir los conflictos por las vías del derecho y la razón, resultó incapaz de superar los intereses particulares y aunar las voluntades. Lentamente se preparó y adivinó la Guerra 1939-1945, la lucha de mayores proporciones que ha soportado la humanidad.

Resonando aún los ecos del cañón en Europa y listas ya las bombas atómicas que habían de asolar Hiroshima y Nagasaki, "los pueblos de las Naciones Unidas, resueltos a preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra..." acordaron en San Francisco (8): "aunar los esfuerzos para realizar estos designios" firmando documentos tan importantes como la Carta de las Naciones Unidas, ratificada por nuestro país en la fecha significativa del 18 de septiembre del mismo año en que se suscribió. En ella se establece específicamente el papel capital que el Hombre de Armas ha de jugar en su futuro. En efecto, el artículo 43 expresa: "Todos los Miembros de las Naciones Unidas... se comprometen a poner a disposición del Consejo de Seguridad, cuando éste lo solicite... las fuerzas armadas... que sean necesarias para el propósito de mantener la paz y la seguridad internacionales". Más adelante, en el artículo 45 agrega concretamente: "A fin de que la Organización pueda tomar medidas militares urgentes, sus miembros mantendrán contingentes de fuerzas aéreas nacionales inmediatamente disponibles para la ejecución combinada de una acción coercitiva internacional".

La seguridad universal y el anhelo de paz permanente que ansían los pueblos del mundo civilizado descansa pues principalmente en la presencia y acción concreta del Hombre de Armas, bajo la forma de **Fuerzas Armadas Internacionales**. Hasta hoy ellas han sido formadas por contingentes nacionales de diversos países, agrupados como una fuerza a las órdenes de un Comandante Supremo designado por la ONU. Nada hace presumir un cambio en esta modalidad—



cuyo peso ha soportado capitalmente el campeón de la democracia, Estados Unidos, mientras no madure una conciencia de "patria-universal", como fuente animadora del servicio a una comunidad mundial.

En un marco más reducido, aunque más antiguo y consistente, "los Gobiernos representados en la Conferencia Interamericana para el mantenimiento de la paz y la seguridad del Continente..." resolvieron en Río de Janeiro (10): "cada una de dichas Partes Contratantes se compromete a ayudar a hacer frente al ataque, en ejercicio del derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva..." (Art. 3º). Hasta la fecha las **Fuerzas Armadas Interamericanas** no han llegado a tener acción bélica, pero existe ya una Junta Interamericana de Defensa, verdadero Estado Mayor de la O. E. A., que ha formulado un Plan para la Defensa del Continente Americano, en el que se asignan misiones específicas a las 21 Repúblicas para lograr la seguridad y la paz en esta parte del globo.

En un campo meramente nacional, el ciudadano que el pueblo elige para Presidir la República, tras jurar o prometer: "Conservar la integridad e independencia" (11) nacionales, ordena a una de sus herramientas de labor, las **Fuerzas Armadas** en conjunto: "Conservar, por su acción oportuna y efectiva, la seguridad, integridad e independencia de la Nación" (12). Nada más, ni nada menos.

Por otra parte, como El también jura o promete: "guardar y hacer guardar la Constitución y las Leyes" (11), dispone una misión concurrente a las **Fuerzas Armadas**: "Contribuir a la preservación del orden público en el interior de acuerdo con las disposiciones legales" (12). Serio compromiso que se transforma en tarea muy ingrata cuando hay que apretar el tornillo de la ley y el orden a quienes liga la sangre y cobija una misma bandera patria.

Hurgando hasta aquí en las páginas del pasado, tal es en síntesis una semblanza del Hombre de Armas. De alguien que mucho ha construido y está construyendo

—contrasentido con la esencia destructora de su carácter— como engranaje fundamental en la vida de las colectividades nacionales. Más concretamente hablando, de Alguien que hace historia hoy como ayer, ligado indefectiblemente, en una estrecha y mutua dependencia de causa a efecto, al desarrollo y al colapso de un Pueblo. Desde el punto de vista de la libertad de las Naciones —e igual para la libertad del hombre— quien desee vivir en relación fraternal con los demás debe ser independiente, sea en sentido económico o en cualquier otro, ha de poseer y mantener una vida completa y equilibrada, involucrando esto una capacidad de acción para oponerse a una demanda ilegítima.

Está escrito en la naturaleza de las cosas de este mundo. Los conflictos internacionales de entidad son producto directo o indirecto del desigual crecimiento de las Naciones, crecimiento desigual que no se debe enteramente al mayor genio o energía de unas en comparación a las demás. Es éste, en gran parte, el resultado de una distribución irregular de los recursos y de la oportunidad estratégica en el globo terráqueo. En otras palabras, por naturaleza no existe igualdad de oportunidad entre las naciones para desarrollarse. El agrupamiento de tierras y mares, de recursos y rutas naturales, en sí, se presta para el crecimiento de fuertes y débiles, de necesidades y ambiciones, de desequilibrios y diferencias insuperadas racionalmente por la condición humana —con sus defectos y virtudes— llegándose al uso de la fuerza, instante en que el Hombre de Armas renta el total de lo que en él se ha invertido.

Y es la propia lucha en pro del bienestar y la felicidad del hombre la que inspira en cada Pueblo un movimiento incesante de creación y superación, facilitado —o dificultado— por los recursos naturales y la oportunidad estratégica. Siendo la guerra el extremo agudo de esta lucha y un evento en que la derrota se paga con la vida o la libertad, su previsión y realización genera un movimiento creador tan fecundo que



hizo decir a Heráclito: "La guerra es la madre de todas las cosas". Es un fenómeno cuya posibilidad debe abordarse.

En este campo, de la razón a la fuerza y de ésta a la razón en las relaciones internacionales, se mueve el Hombre de Armas, imponiendo a distancia su capacidad de acción o actuando de hecho en apoyo de la política —adquisitiva o conservadora (9)— de un país.

En substancia, nuestro Hombre de Armas —el que hace del servicio a Chile su ideal de vida— no sólo cumple una misión fundamental al conformar la base de las Fuerzas Armadas que harán realidad los versos de nuestro himno: "Esas galas, oh Patria, esas flores que tapizan tu suelo feraz, no las pisen jamás invasores, con su sombra las cubra la paz". Su sola presencia implica además una expresión concreta de solidaridad internacional para el mantenimiento de la paz mundial o regional. El Hombre de Armas renta la seguridad necesaria al verdadero progreso.

Su misión, con ser ya tan enorme, no termina allí. Sale a la calle un 2 de abril para restablecer el orden interno, con igual presteza que acude en auxilio de una calamidad pública y alarga el brazo nacional hasta la averiada Tahití Nui. Construye un Puerto Williams en Navarino y una población civil en La Serena. Mantiene y opera los servicios necesarios a la aviación comercial y a la marina mercante, señalizando la costa y el interior para seguridad de la navegación. Constituye en cada localidad un núcleo general de ayuda social. Abre caminos desde Nirigüao, Puntra o Chapiquiña, incorporando nuevas áreas territoriales a la unidad nacional. Transporta ganado en Aysén y Magallanes. Alimenta alacalufes y explota comercialmente la isla de Pascua. Atiende la meteorología para la agricultura, abastece las zonas casi inaccesibles de Aysén y monta guardia en la Antártica. Dirige los deportes del Estado y soporta el peso en la realización del Año Geofísico. Renta, en suma, servicio público a la Nación.

Todavía más. Sus cuarteles, buques y bases son escuelas de primeras letras, semillero de técnicos para la industria y establecimientos en que el ciudadano de nombre aprende —hay que destacarlo— a ser ciudadano de sentimiento, a respetar el orden constituido y adquirir verdadero sentido de servicio a la comunidad-patria. Así renta educación fundamental.

Más aún. Recordando las palabras del Presidente Woodrow Wilson: "Hay una herencia de heroísmo ejemplar, necesaria a la vida de la Nación... el carácter nacional es algo más sagrado que la vida humana", no cabe duda de que nuestro Hombre de Armas ha rentado un sello tan elevado de heroísmo y abnegación al carácter nacional, como pocos Pueblos del mundo pueden acreditarlo. Y en la Antártica lo sigue rentando, en su lucha contra la naturaleza inhóspita.

Tal es nuestro Alguien que hace historia. No es un mero práctico en el uso de las armas, sino un corazón y una mente bien dispuestos siempre a servir el ideal patrio y todo lo que éste representa. Que tiene conciencia de que patriotismo no es la mera canción marcial en la calle, o una corona en el monumento, o una bandera flameando en el balcón. Que es —como bien dice Hargreaves— una cosa sagrada y tan terrible como la vida misma. Una carga para ser llevada, por la cual trabajar, por la cual sufrir y por la cual morir; algo que da poca felicidad y nada de placer, pero sí una vida dura... y las cabezas inclinadas de los que se consagran a ella. El Hombre de Armas tiene conciencia de esto; sabe lo que hace y ama lo que sabe.

Un papel tan trascendental como el que aquí consignamos para este Alguien en la estructura de nuestra colectividad y para el mantenimiento de nuestra forma de vida, por sí debe asegurarle la consideración y el respeto deferente de todos sus conciudadanos, al mismo tiempo que le promete una satisfacción adecuada de sus necesidades personales y



la provisión oportuna de todos los elementos que requiere el cumplimiento de la misión de paz y seguridad que su Pueblo le asigna y exige que se le dé.

### Realidad de una teoría.

"Las naciones democráticas deben hallarse eficientemente armadas para hacer del mundo un lugar seguro donde desarrollar sus actividades normales" (4). Reza la teoría.

"Una de las reacciones más desastrosas, atribuible a la irónica desconfianza que tanto las administraciones tacañas como el público descontentadizo tienen hacia las Fuerzas Armadas, ha sido la tendencia invariable a singularizar la victoria sobre el enemigo con una desmovilización super precipitada". (2).

Esta es la cruda realidad.

Ya vimos algunas vicisitudes del Hombre de Armas en su paso por la historia. Para mayor facilidad, veamos ahora la trayectoria de sus Instituciones en las dos grandes democracias de habla inglesa, descartando el régimen especial de los países adquisitivos fríos, que preparan instrumentos bélicos con fines positivos de conquista.

El Tratado de Paz de Ryswick (1697) halló en pie un aguerrido Ejército inglés de 87.000 hombres y una Marina lista y adiestrada. Pero cuando aún no secaba la tinta de la firma en el Tratado, el Parlamento rehusó autorizar abastecimientos para más de 7.000 soldados, dejando podrirse la mayor parte de los buques y quedar sus marineros a la deriva. Y al cabo de pocos años, todo debió hacerse de nuevo a cualquier precio.

Recién nacido a la vida independiente, el pequeño Ejército de 700 hombres con que contaba Estados Unidos en 1784 fue reducido a una sola compañía, ante la presión de anti-militaristas fanáticos que insistían en que dicha fuerza era: "incompatible con los principios de un gobierno republicano y peligroso para las libertades de un pueblo soberano"—

como si los pueblos recién formados estuvieran libres de asaltos foráneos. En 1786, la Armada se redujo a cero con la venta de los últimos buques (2). La profesión de las armas casi dejó de existir en ese país. Todo esto cuando las nubes de guerra se acumulaban sobre tres Continentes.

Por la misma época de amenazas, los recursos militares ingleses (1793) habían caído tan bajo que la lucha de veinte años con Napoleón se inició con una fuerza expedicionaria de apenas 1.800 hombres, de la que por supuesto se hizo mucho alarde. La Marina estaba en mejor forma gracias al desafío que le había significado la Flota francesa en la guerra de independencia americana.

Al cerrar el siglo XVIII, el General Leclerc se hallaba en Santo Domingo esperando ansioso y listo el momento de invadir el territorio principal de Estados Unidos. Contaba con un Ejército de 20.000 veteranos y el apoyo de las escuadras francesas reunidas a las órdenes del Almirante Villaret de Joyeuse, totalizando 32 navíos y 32 fragatas. Para oponerse a esta amenaza el Ejército regular de Estados Unidos constaba de 3.500 plazas— parte comprometida en la frontera india— y una milicia sin adiestramiento; la Marina poseía doce fragatas y corbetas, un bergantín y ocho cutters, además de 741 hombres del Cuerpo de Marina, que la Armada había movilizado en el primer momento.

Sin la intervención de un aliado no tomado en cuenta— la fiebre amarilla— que en pocas semanas causó 18.000 bajas al Ejército francés, incluyendo el propio Leclerc, Estados Unidos habría tenido que pelear su segunda independencia, ahora contra su aliado de ayer.

Después de la época napoleónica, tanto Inglaterra como Estados Unidos intervinieron solamente en guerras relativamente pequeñas, en que sus pequeñas fuerzas regulares de tierra y mar fueron suficientes, sin hacer sentir el pinchazo de la necesidad. Pero a fines del Siglo XIX, ya éstas debieron suple-



mentarse con contingentes "para las hostilidades únicamente"— guerras Hispano-norteamericana y Anglo-Boer— sin disponer de reservas adiestradas previamente. La necesidad del Hombre de Armas para los fines políticos, sin embargo, comenzaba a evidenciarse nuevamente.

Al iniciarse el conflicto 1914-1918, Inglaterra poseía una Armada que nunca antes había estado en mejor condición. Pero la fuerza expedicionaria que envió a Francia era apenas una gota de agua en medio del océano, en un conflicto que prometía adquirir proporciones globales. En esa eventualidad, cien mil voluntarios debieron ser apoyados por hombres llamados a filas por Conscripción Total (2).

Estados Unidos se preparó desde un comienzo para afrontar este conflicto, cuya inminencia veía venir a pesar de su deseo "aislacionista". Creó la Junta de Movilización, que le facilitó la admisión de Reclutas, aunque siempre debilitando el ejército regular por la necesidad de instructores.

Al iniciarse la guerra 1939-1945, la conscripción funcionaba en Inglaterra, y en Estados Unidos la Junta de Movilización proveyó a las Fuerzas Armadas el potencial humano requerido.

Sin embargo, tanto en 1918 como en 1945 la cesación de las hostilidades fue la señal de partida en ambos países para lanzar el clamor histórico de: "Tener a los muchachos en casa" (2), demostrando de nuevo lo que ya era una tradicional falta de visión. En ambos casos, las consecuencias de "jugar para la galería" fueron totalmente desastrosas.

Después de 1918, con sólo fuerzas de ocupación demostrativas en Alemania, ésta quedó en condiciones de engañar con relativa facilidad a la Comisión Aliada de Control, disimulando un Estado Mayor que se le había prohibido. adiestrando cuadros no autorizados de Oficiales y Suboficiales y ocultando, por último, más de un millón de armas no entregadas, de todos los tipos. Hitler

hizo su juego sin oposición material posible, hasta que debió desencadenarse otra Guerra Mundial para detenerlo.

En 1945, el desbande prematuro de las mejores Fuerzas combatientes que el mundo había visto permitió a Rusia adueñarse de cerca de 2.000.000 de kilómetros cuadrados de territorio ajeno, con 134.000.000 de habitantes, sin que pudiera elevarse reclamación legal alguna. La invocación moral una vez más fue ignorada por un poderoso.

Dos hechos notables parece que después cambiaron el cariz de las cosas. Primero el bloqueo ruso de Berlín y en seguida la intervención de los "voluntarios" chinos en Corea— una inspiración rusa— hicieron sentir el peligro real de la amenaza Comunista sobre las Democracias occidentales, que invariablemente habían preferido extenderse en estériles lucubraciones, para luego tener que afrontar la realidad desagradable de los hechos. Tanto Inglaterra como Estados Unidos— especialmente el último— decidieron poner su órganos militares a tono con la realidad. "Por primera vez en la historia de nuestra Nación no deshicimos nuestro poder militar después de una guerra (Corea). De hecho, lo hicimos más fuerte, acrecentando nuestro potencial con nuevas armas, nuevos sistemas de armas y nuevos procedimientos tácticos" (13). Respecto al esfuerzo que ello demanda, la misma autoridad expresó: "Mientras más sude nuestro país en la paz, menos sangrará en la guerra."

La seguridad Nacional no admite rebajas. La realidad de la época que vivimos demuestra que la diplomacia es tan fuerte— o tan débil. —como las Fuerzas Armadas que puede llamar en su apoyo inmediato. Si las negociaciones se interrumpen, hoy no habrá un lapso entre la iniciación de un acto que tenga la naturaleza de guerra total y la descarga de toda la furia de su impacto. La carrera es tanto en velocidad como en fuerza.

Otra sentencia de Mackinder bien podemos aplicarla en casa. "La democra-



cia elude pensar estratégicamente, excepto cuando es obligada a hacerlo con fines de defensa."

Tras ganar la independencia, la evidente necesidad estratégica de defenderla indujo a nuestros padres de la Patria, "a pesar de la pésima situación financiera— de ser un país exhausto" (6), a formar una Escuadra y organizar la Expedición Libertadora al Perú, al mismo tiempo que enviar armas y víveres decisivos para la suerte de Nueva Granada y mantener otro Ejército en la Guerra a Muerte que se libraba al Sur. Dominábamos el mar y nuestro potencial militar llegó donde y cuando quisimos. El país sudó mucho, pero sangró poco.

Después de los Gobiernos de O'Higgins y Freire, se cumplió la sentencia. El Ejército y la Marina decayeron paulatinamente, ante la mirada desdeñosa del espíritu civilista de la época portaliana inicial, que eludía pensar estratégicamente, que no sentía el pinchazo de la necesidad. Cuando quienes comieron nuestro pan y recibieron el aporte de nuestra sangre libertaria lanzaron su amenaza, en 1836, el Ejército regular tenía 3.000 plazas— porque luchaba en la frontera araucana— y la Escuadra se componía de un bergantín y una goleta (6). Todo debió hacerse de nuevo. Afortunadamente los adversarios nos concedieron el tiempo y el genio de Portales construyó un poderío armado nacional que en Yungay nos brindó la oportunidad de ocupar la cabeza entre los países hispanoamericanos. Fue la única compensación y no duró mucho tiempo.

Lograda la seguridad inmediata, el Ejército permanente se redujo a 2.200 plazas y la Marina casi llega a desaparecer. Continuaba, sin embargo, la lucha pacificadora de la Araucanía y comenzó la "conquista de Magallanes."

En 1865 nuestro apresurado y arrogante desafío a España lo efectuamos con la vieja "Esmeralda" y el vapor "Maipo", frente a una escuadra de cinco fragatas, dos goletas y varios transportes. Nuestro aliado— cuya causa en rea-

lidad salimos a defender— aportó dos fragatas y dos corbetas, yendo todos a ocultar su debilidad tras las islas de los canales de Chiloé. Como en el caso de la expedición Leclerc, no fue nuestra fuerza quien alejó la amenaza.

La reducción del potencial permanente en esa época cedió al Perú el señorío del Pacífico austral durante buen lapso, hasta que con fines de defensa, nuestra democracia pensó otra vez estratégicamente. La seria amenaza que desde 1868 hicieron evidente nuestros tres vecinos, produjo su impacto en las mentes de gobernantes y legisladores. El año 1871 se dictó la ley para adquirir aquellos dos blindados que equilibraron primero el poder naval del futuro enemigo y luego conquistaron el dominio del mar en el conflicto iniciado ocho años más tarde. "La victoria fue sin duda alguna, la obra de la Marina" (14)— obra de la previsión diríamos mirando desde otro punto de vista.

Finalizada la Guerra del Pacífico se vio claro que la paz era más aparente que real. Nuestro país sentía varias espinas punzando su cuerpo, lo que se conjugó con otros factores favorables— auge minero y orgullo de triunfador— para hacer que tanto el Ejército como la Armada entraran al siglo XX sosteniendo firmemente sobre su hombros a un país rector en latinoamérica.

Ahora vivamos la realidad de los hechos en los días que corren. Por cierto que las Naciones Unidas han realizado un avance positivo en la convivencia humana, pero sería ilusorio afirmar que este avance es más real que aparente en la solución de los conflictos internacionales por las vías del derecho y la razón. Sería como afirmar que aún puede aplicarse el término guerra justa, enunciado por San Agustín y perfeccionada varias veces más tarde, para luego olvidarlo. El juego de los dos Grandes que se disputan hoy la hegemonía mundial— en la misma forma que en el pequeño mundo de Homero, o en el de Herodoto, o en cualesquiera después— está dejando sin solución verdadera una serie de conflic-



tos relativamente pequeños en el marco general, pero que en el fondo son grietas peligrosas en la estructura de un volcán cuyas paredes apenas soportan la presión interna. La evidencia de los hechos demuestra que la necesidad y conveniencia propias superan los sentimientos altruistas e imprime su colorido al cristal con que se miran estas cosas en la práctica.

En el avance ruso hacia el Sur por la periferia asiática oriental, la estratégica península de Corea— frente a Japón— era un paso contundente. El fallo salomónico lucubrado en Postdam, de partirla por el paralelo 38°, no la entregó a su verdadera madre, sino que condujo a la guerra— suspendida por disuasión mutua. Un armisticio sin fin prepara el próximo estallido, apoyado el Sur por la NU. y el Norte, por algunos miembros de la NU. Con China ya en la órbita soviética, vino después el conflicto en Indochina, de características similares al primero.

La costa oriental del Mediterráneo no sólo domina la salida de los oleoductos árabes que desde el valle del Tigris corren hacia el oeste, sino que es también un vereda fértil y la única ruta terrestre para llegar desde Europa y Asia al continente africano. Por ella se desplazaron pueblos y ejércitos desde los primeros siglos y una, a través de varios países, Rusia a Egipto.

Sobre esta vereda, la pequeña Siria hace frente en estos días a Estados Unidos, inclinándose con aparente decisión a la órbita de Rusia. Poco más al Sur, la tregua que Egipto e Israel mantenían desde hace años —en el conflicto para evitar que el segundo renazca estratégicamente ubicado en medio del mundo árabe— fue rota por Israel antes que el otro terminara de armarse amenazantemente. Inglaterra y Francia— anhelosas de controlar el hilo de agua que enlaza dos áreas marítimas estratégicamente muy importantes— terciaron contra Egipto en un momento político demasiado inoportuno. Volvió el estado de tregua, incubándose hoy un nuevo acto de fuerza.

El difícil problema interno de Hungría, que hizo crisis violenta en octubre de 1956, fue drásticamente solucionado por la intervención armada de Rusia, al ver que se le escapaba el control de uno de sus estratégicos amortiguadores periféricos, ante el repudio moral de un mundo falto de poder material suficiente para mover pie y responder al llamado de un pueblo oprimido, miembro de la ONU.

Por los días que escribimos y cumplida su tarea —no por reacción ante la denuncia de once países árabes apoyados por Rusia —se retiran del Sultanat las fuerzas inglesas que derrotaron a los rebeldes de Omán— posición estratégica que controla la corriente marítima de petróleo que fluye desde el Golfo Pérsico hacia el Mar Árabe. Otra intervención de fuerza pedida para solucionar una crisis interna.

Luego el caso de Alemania, Argelia, Cachemira, etc. En América misma, su crisis de desarrollo trae aparejada un sinnúmero de diferencias intracontinentales, equilibradas precariamente por la fuerza del respeto al Grande y no por un sentimiento fraternal condescendiente. El Grande a su vez entrega material y armamento a los pequeños y los conmina a la defensa colectiva del continente, pero luego les enrostra públicamente que gastan demasiado en sus Fuerzas Armadas. Algunos como Venezuela, Colombia, Perú y Brasil, incrementan notoriamente su poder bélico en los últimos tiempos. Nicaragua y Honduras son contenidos a duras penas. Las aspiraciones nacionales, los problemas antárticos o de límites discutidos y los anhelos reivindicacionistas de algunos son en América como brasas candentes, ardiendo bajo las cenizas en espera de una oportunidad para prender a la superficie.

Y nuestra idílica paz, en "este balcón que mira al Pacífico" (Pío XII), ¿es tan idílica en verdad o es también más aparente que real? Estratégicamente mejor ubicados que cualquier país para controlar una de las grandes rutas naturales del globo, como es la de Magallanes—dis-



minuida en la paz por un vulnerable canal de Panamá— y siendo de los pocos que pueden hacer llegar en tiempos de conflicto materias primas esenciales a uno de los Grandes, somos un incentivo bastante remunerativo para el otro Grande. En caso de guerra ¿contaremos con la protección oportuna y eficaz de otros? ¿No es mejor un escudo propio, adecuado a nuestro cuerpo?

Mirando más cerca, a nuestro devenir histórico-geográfico, tal como lo muestran los textos, diarios y revistas nacionales, no es difícil percibir el fatal determinismo que encauza un hábito permanente de tensión y ansiedad sobre esta "fértil provincia", acrecentado de tiempo en tiempo por las manifestaciones hegemónicas de eventuales dictaduras, ambiciosas y armamentistas.

Y así —tras rápida mirada a los acontecimientos públicos de la vida real— podemos concluir ya que la situación mundial y local demuestra que, contrariando nuestros anhelos, los hechos de la geografía— recursos naturales y oportunidad estratégica— siguen como siempre influenciando decididamente los acontecimientos de la historia, sin que la solidaridad internacional ni los derechos del Hombre-Pueblo puedan superar todavía la tremenda energía que impulsa la satisfacción de las necesidades primarias del individuo-masa.

Que en este estado de cosas nuestro país constituye una región favorecida por la naturaleza— por los hechos de la geografía— desde Arica al Polo Sur y desde el macizo andino hasta mar adentro. Ante tal situación, la presencia de Fuerzas Armadas regulares, cualitativamente eficaces para el logro de los fines nacionales, respaldadas por un Pueblo dispuesto a sacrificar bienestar y compartir el esfuerzo desde la paz, conforman el escudo protector que ese mismo Pueblo requiere para caminar libre por las sendas de la vida, hacia su felicidad.

Sin espíritu de alarma ni ánimo bélico, la observación de los hechos anotados, junto a la consideración de nuestro

Hombre de Armas y sus Instituciones, ofrece a nuestra mente una sensación de paz irreal y abre ante nuestros ojos una **perspectiva inquietante** para los destinos nacionales.

Inquietante porque al mirar emocionados el paso marcial de las tropas cualquier día de parada, o el zarpe de la Escuadra a sus ejercicios finales, o la rauda flota aérea que sobrevuela el Parque Cousiño el 19 de septiembre, no se necesita ser técnico para advertir lo escuálido de las formaciones y la presencia de elementos materiales relegados al museo histórico por otros países, ahora que campean los aviones supersónicos, la propulsión y las armas nucleares, los cerebros electrónicos y proyectiles teledirigidos, los livianos chalecos protectores y los fusiles automáticos.

Porque la deficiencia de pesos— dólares que gravita sobre la economía de este país conservador, en etapa de desarrollo, se presta muy bien para posponer —especialmente con fines de consumo político interno— las necesidades de un problema tan abstracto como es la seguridad exterior, cuando no se siente vivo el pinchazo de la necesidad estratégica.

Porque nuestra opinión pública tiene una impresión positivamente exagerada de la cantidad que invierte en tener Fuerzas Armadas para su seguridad— como si la libertad tuviera precio o admitiera rebajas. En el Congreso, en la calle y en todos los ambientes se ha dicho que las Fuerzas Armadas son un fardo demasiado pesado para el país y aún algunos piensan que lo están hundiendo. Pero muy pocos se dan el trabajo de tomar la Ley de Presupuesto para el año y comprobar que los porcentajes relativos a la Defensa Nacional son inferiores a los que se propalan, que de este porcentaje corresponde aproximadamente un tercio a gastos ajenos a la seguridad nacional, debido a que el Estado ha confiado a la eficiencia y probidad del Hombre de Armas la atención de otros servicios nacionales y que, de esta manera, el porcentaje destinado a la seguridad propiamente tal es inferior al de los países con quienes debemos compararnos.



Porque el ciudadano común que integra la opinión pública, por deficiencia, tanto de educación como de información, no tiene real conciencia de los compromisos internacionales que el Estado ha suscrito en su nombre, ni del papel que el individuo juega en ellos, ni de las responsabilidades que éste adquiere ante su propia colectividad, conformando así una falta de madurez cívica y de sentido de la vida en comunidad que resta a las Fuerzas Armadas el apoyo popular indispensable al cumplimiento de su misión. Ajeno el ciudadano al hecho de que él disfrute de la libertad conquistada con sangre por sus antepasados, le exige servirle de celoso guardián.

Porque el propio desarrollo industrial-comercial del país ha generado una creciente clase mercantil y un espíritu utilitario que, junto a la falta de madurez cívica y a la no incorporación del extranjero a la unidad espiritual chilena— salvo raras excepciones— cristalizan una actitud general escéptica respecto al Hombre de Armas, disminuyendo el interés por una carrera no— hecha—para—beneficiarse y también la calidad del elemento humano que está llegando a las filas, al mismo tiempo que se tiende a eludir el corto período que la patria pide para su servicio.

Porque además el ciudadano común está prefiriendo pensar que la ONU., la OEA. o simplemente Estados Unidos, lo protegerán contra cualquier agresión intra o extra continental, olvidando o dejando a un lado los propios compromisos. Ignorando que las guerras son por naturaleza asuntos de carácter político, con predominio de las conveniencias sobre los sentimientos, y que tenemos reales problemas particulares. Despreciando las noticias en que diarios y revistas informan cuánto gasta cada país americano en Fuerzas Armadas, qué elementos adquiere y cuáles son sus tendencias y aspiraciones— para no mencionar las enemistades. Prefiriendo confiar en la seguridad del *ostrismo* —cuya dependencia exige entregar la libre determinación— para así eludir obligaciones ante la propia colectividad y la so-

ciudad internacional. Eligiendo sudar menos en la paz y sangrar más en caso de guerra.

Porque, sin analizar causas ni razones, el propio Hombre de Armas deja entrever periódicamente serias grietas en su coraza ética, que debe ser tan sólida como lo es de esencial a la vida del país, ya que tras ella se guardan sagrados patrimonios y esperanzas nacionales. Y las Fuerzas Armadas, metidas en la concha del secreto militar y el prestigio institucional, parece que están “dejando pasar el bus” en esta época superespecializada de relaciones públicas, funcionalismo, administración racional de empresas y foros universitarios sobre problemas generales— siendo fundamental el de la seguridad de la nación. La moderna organización de los buques de guerra norteamericanos fue estudiada y planeada por civiles, sin subir a bordo.

Porque también el patrón— el Pueblo en conjunto— no sabe exactamente lo que quiere de su empleado— el Hombre de Armas— y le demanda un beneficio que no corresponde a la inversión que hace para lograrlo. “Por un peso quiere oír la Tosca”. Ni ese patrón tiene conciencia de que este empleado es un ciudadano en uniforme, de horario completo dedicado al servicio colectivo, con deberes aumentados y derechos disminuidos respecto a sus demás connacionales. Como tampoco tiene conciencia cabal de que este empleado anhela— como expresa Mill— la oportunidad para realizar lo que está en él; para vivir una vida de ideal— la patria—y de acción para alcanzar ese ideal; que anhela, asimismo, el fulgor de una vida racional y el reconocimiento de su propia dignidad.

Porque, finalmente, filósofos observadores de la vida nacional nos están advirtiendo sabiamente: “El público ignora o prefiere ignorar que todos tenemos vela en este entierro. La tarea de resguardar nuestra soberanía no depende exclusivamente de los profesionales de la guerra. . . El país tiene derecho a saber por qué gasta y si invierte



adecuadamente los dineros que destina a su seguridad... A los Soldados (en 1879) les pedimos valor y no les dimos medicinas... ¿Adónde van nuestras Fuerzas Armadas?, ¿Adónde va Chile? (15).

Por todo esto que tenazmente nada contra la corriente racional de nuestra realidad político-estratégica, sin visos de un cambio radical en el rumbo, el espíritu de un Hombre de Armas se siente sinceramente angustiado y advierte que una inquietante perspectiva se cierne sobre esta "copia feliz del Edén".

#### Bibliografía citada.

(1) Vicente Martínez A. Historia Militar. 1935.

(2) Reginald Hargreaves. Inglés. El Defecto en la Joya. 1956.

(3) Sir Francis Gilbert, fallecido en 1583. Discurso.

(4) Ralf J. Mackinder. Inglés. Ideales Democráticos y Realidad. 1927.

(5) Karl von Clausewitz. Prusiano. Falleció en 1831.

(6) Leopoldo Castedo. Español. Historia de Chile. 1953.

(7) Diego Portales. Carta al Almirante Blanco Encalada. 1837.

(8) Carta de las Naciones Unidas. Suscrita el 26-VI-1945.

(9) B. H. Liddell Hart. Inglés. La Estrategia de la Aproximación Indirecta. 1946.

(10) Tratado de Asistencia Recíproca. Concertado el 2-IX-947, y ratificado por Chile el 28-I-1949.

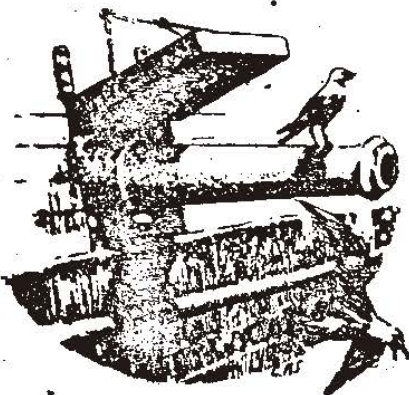
(11) Constitución Política del Estado. Artículo 70. 1925.

(12) Decreto Supremo N° 37 del 15-IX-1954.

(13) Almirante Radford. Presidente Junta Jefes E. M. EE. UU. 1957.

(14) Comandante Darrieux. Francés. La Guerra en el Mar. 1909.

(15) Alejandro Tinsly. El Mercurio de Santiago. 16-V-1957.





# El silabario sobre satélites

Por Malcolm C. HENDERSON, Profesor de Física de la Universidad Católica en EE. UU.

Traducido por Víctor BUNSTER del Solar, Capitán de Fragata (EM. Sm. S.).

**P**ARA el hombre colocar un pequeño objeto en el reino que pertenece a la estratósfera, y obtener que gire como un satélite semi permanente en una órbita estable, envuelve la solución de cuatro grandes problemas de ingeniería y un sinnúmero de problemas pequeños.

Los cuatro problemas que hay que resolver son: atravesar la atmósfera sin que el satélite se queme; sobreponerse a la gravedad para poder alcanzar la altitud requerida (alrededor de 150 millas), cambiar la dirección del satélite para que vuele horizontal y darle a él la velocidad necesaria para que no vuelva a caer a la tierra.

Una vez el satélite en su órbita, solamente una colisión con otro satélite o meteoro, lo haría volver a la tierra antes de lo establecido por los cálculos. Para el ICBM (1), por supuesto, en el cual el vuelo es sólo una parte de su recorrido alrededor de la tierra y el cual es necesario para llegar al blanco en perfectas condiciones, el problema es diferente. Por ejemplo, en la última guerra, alrededor de la mitad de las bombas V-2 alemanas explotaban o se destruían al volver a entrar a la atmósfera, antes de dar en blanco.

Esto es lo que, para el lanzamiento de los satélites, deben solucionar los ingenieros del espacio en los principios del rocket, la tercera Ley del Movimiento de Newton— la cual hace que al soltarse un globo inflado éste se escape alrededor de una pieza, la misma que produce el desplazamiento rápido de la jibia en el agua, la misma fuerza que deja agotado al bombero que sostiene una manguera con mucha presión.

El proyecto "Vanguard" y el proyecto "Sputnik" han resuelto estos cuatro problemas usando rocket de varias fa-

ses; esto es tres rockets en serie, cada uno portando uno más pequeño en la nariz, este último pasa a ser el objeto del mayor.

Específicamente, el satélite de 21,5 libras es la razón de ser del tercer rocket de pequeño porte pero que usa un muy efectivo propelente. Esta combinación es a su vez el objetivo de la existencia del rocket dos, el cual es propulsado por ácido nítrico e hidrazina. Esta triple combinación es impulsada por un monstruo de más de 70 pies de largo, que pesa más o menos 11 toneladas y que cuenta con una propulsión a base de alcohol, gasolina y oxígeno líquido.

El objeto del rocket múltiple es poder desprenderse del peso de cada parte a medida que se consuma su combustible, así cada cuerpo del rocket sólo debe transportar y acelerar su propia carga útil.

## El plan de vuelo

En el caso del rocket Vanguard, el peso al partir es de 11 toneladas, o 22.000 libras. La reacción verdadera del motor es para 27.000 libras. Excediendo, por consiguiente, un empuje de 5.000 libras.

Esto produce una aceleración no más grande que la obtenida por un jovencito en una carrera de carros arrastrados, pero esta es rápidamente mejorada.

A medida que el combustible se consume, podemos decir que siempre tenemos un empuje de 27.000 libras, pero el peso se redujo a 11.000 libras.

En este momento la aceleración es seis veces mayor que la inicial.

Finalmente, al producirse el consumo total del combustible del primer rocket,

(1) Proyecto dirigido intercontinental.



la velocidad es de 3.600 millas por hora, la altitud 36 millas y ha demorado 140 segundos. Así el rocket que había tenido una aceleración inicial uniforme de un G por gravedad pasó a tener al final de este período una aceleración de varias Gs.

Durante esta primera etapa del vuelo, la velocidad ha sido lo suficientemente baja para no destruir el cohete por temperatura. A 36 millas de altitud, la atmósfera ha sido dejada muy atrás; la presión es ahora, solamente un milímetro o algo parecido y la resistencia de acuerdo a ella. Con esto el primer problema está resuelto.

Durante esta parte del vuelo, un mecanismo de dirección ha estado inclinando suavemente la ruta de vuelo hacia el Este, hasta tomar al término de la primera fase una inclinación de  $45^\circ$  con la vertical. No existen aletas ni timones en el rocket ya que la mayor parte de su vuelo lo hace fuera de la atmósfera. La dirección es perfecta, controlada por las toberas de propulsión, un proceso muy familiar y que todos recordamos cuando hemos gobernado una lancha con motor sobreborda.

Cuando el rocket consuma todo su combustible, el control en dirección es imposible.

### Segunda fase.

A 36 millas de altura el segundo cohete es encendido, la envoltura etc., del primer cohete se desprende y la nariz de éste es proyectada. El segundo cohete, actuando prácticamente en el vacío, acelera al vehículo más allá del punto de ignición, llegando a 140 millas de altitud y a una velocidad de 11.000 millas por hora.

En este punto, lo único que se ve hacia arriba es una parábola hasta que en un tiempo calculado se dirige en forma horizontal con dirección hacia el Este. La velocidad ha caído a 9.000 millas por hora y la altura es de 300 millas.

En este momento el tercer cohete hace fuego después de haberle dado un pequeño giro sobre su eje para contrarrestar el efecto de la propulsión del tercer cohete.

El cuerpo del segundo rocket se desprende y el tercero aumenta su velocidad a 18.000 millas por hora o más la cual es suficiente para mantenerlo arriba.

Al terminarse el combustible, el último rocket lanza el satélite por medio de un proyectil y un mecanismo de resorte. El satélite sigue girando a la misma velocidad y dirección del último proyectil que lo transportaba.

Este es el proceso por medio del cual se coloca esta esfera con instrumentos en su órbita y soluciona los cuatro problemas de la resistencia del aire, gravedad, dirección y velocidad. La órbita es lo que los astrónomos llaman "grazing"; como decir algo fuera de la atmósfera.

### Órbita circular.

La pregunta que todo el mundo se hace es ¿cómo se mantiene el satélite en su órbita y no cae?

Una de las tantas maneras de contestar esta pregunta, es considerar primero la órbita circular perfecta.

Esto sucedería si lanzáramos un satélite horizontal, a una velocidad exacta y que tuviese como centro a la tierra. La velocidad hacia adelante del rocket continuará indefinidamente, sin caer, de acuerdo a la segunda Ley de Movimiento de Newton. Donde hay fuerzas exteriores que actúen sobre el cuerpo, el movimiento continuará a la misma velocidad indefinidamente.

En esta órbita perfecta, existe en todo momento una equiparidad entre las fuerzas de gravedad, que tratan de hacer caer el satélite y la fuerza centrífuga que se opone a esta caída. Ambas son de magnitud constante en todo momento y actúan desde un mismo punto que es el centro de la tierra.



Este movimiento sería similar al de un auto que corra siempre a una velocidad constante en una pista perfecta y circular. Si aumenta su velocidad tratará de salirse de la pista y si la disminuye se acercará al centro.

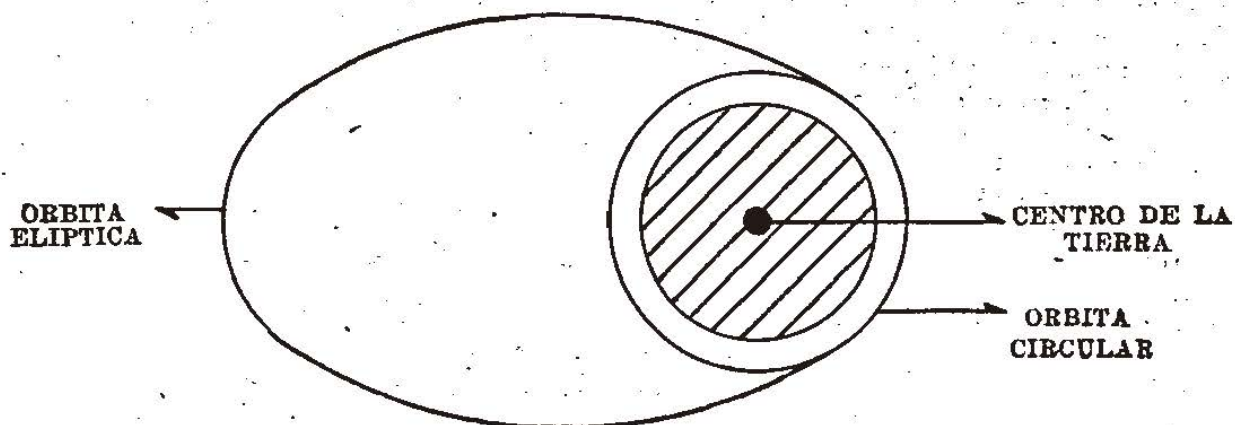
Ambos, el satélite y el automóvil están en perfecto equilibrio, en un tipo de movimiento estable, el cual sólo puede ser alterado por una fuerza extraña, tal como fricción. Sin estas causas extrañas, el movimiento es indefinido y el hecho de que la órbita es estable, puede demostrarse matemáticamente.

### La órbita elíptica.

Posiblemente la manera más fácil de entender la órbita elíptica es considerar que esta no es más que una órbita

circular torcida e imaginarse que es equivalente a la órbita circular alrededor de la cual el satélite en vano trata de regresar y alrededor de la cual él oscila.

Como el satélite en la parte más alejada de su órbita debe equiparar ambas fuerzas, gravedad y fuerza centrífuga, al disminuir la primera por aumentar la distancia al centro de la tierra, automáticamente disminuye la velocidad y al disminuir la velocidad se acerca el satélite a la tierra. Al acercarse a la tierra aumenta la gravedad, luego para mantener la igualdad de fuerzas, aumenta de velocidad y aumentando la velocidad se aleja el satélite de la tierra. Esta oscilación se repite indefinidamente hasta que la fricción del aire, mareas, meteoros, o algún otro efecto extraño saque al satélite de esta regularidad.



### La rotación de la tierra.

Dos efectos son producidos por la rotación de la tierra. El primero de los cuales afecta el lanzamiento del satélite.

Todo punto de la superficie de la tierra exceptuando los polos, se mueve en dirección Este bastante rápido; en el Ecuador a 1.000 millas por hora, a 700 en latitud  $45^\circ$  y 500 millas en latitud  $60^\circ$ . El satélite se lanza en dirección Este, porque, aún antes de ser lanzado, ya se encuentra con un movimiento en esa dirección necesitándose solamente agregarle una velocidad de 17.300 millas por hora.

El segundo efecto produce una aparente precesión de la órbita del satélite: esto es como que la órbita pareciera moverse hacia el Oeste a una velocidad de  $15^\circ$  por hora. Esto ocurre porque el plano de la órbita del satélite es, como primera aproximación, fijo en el espacio. La Tierra rota 15 grados cada hora girando bajo esta órbita.

En efecto, la órbita no se encuentra fija en el espacio sino que precede más lentamente que el movimiento de la Tierra. Esta precesión es quebrada por el mayor diámetro que tiene la Tierra en el Ecuador, lo que no sucedería si esta fuese una esfera perfecta. En efecto uno de los propósitos del satélite es lograr medir lo más exacto posible este levantamiento.



### Resistencia del aire y fin del satélite.

Actualmente no se conoce con exactitud cuánto aire existe a una altura de 300 millas. A causa de esto y por el desconocimiento de la resistencia efectiva del aire, aún si se conociese esta última, el tiempo que duraría el satélite en su órbita, no se puede predecir. A pesar de que muchas cosas respecto a la resistencia están completamente claras.

En primer lugar el tiempo que el satélite se desliza en el aire hace que la órbita se haga cada vez más circular, debido a la gran pérdida de energía que se produce cuando se encuentra cerca de la Tierra donde existe más atmósfera.

En segundo lugar el roce con el aire produce un acercamiento remoto— técnicamente la línea de los abscisas— en su movimiento alrededor de la órbita. Cuando la órbita se haga circular, este

efecto desaparecerá y la energía que se pierde estará uniformemente repartida alrededor del círculo.

En tercer lugar, el satélite perderá finalmente tanta energía que entrará a las capas bajas de la atmósfera y probablemente se desintegrará. Si en su destrucción quedan fragmentos, ellos probablemente caerán a la tierra a sólo algunos cientos de millas de velocidad, pero si lo hiciese entero la velocidad sería muy superior. No es posible predecir qué pasará, todo depende de la densidad, resistencia de los materiales, radiación y muchos otros factores más.

Un efecto paradójico aparente de la órbita de vuelo, es que el satélite aumenta su velocidad a medida que pierde energía en el aire. Un simple análisis matemático de la total energía que posee el cuerpo nos muestra que esta pérdida de energía, la mitad se ocupa en calentar el aire y la otra mitad en aumentar la velocidad del cuerpo.





# El potencial humano de la Marina

## Plan para reducciones y compensaciones.

**E**L plan de la Marina para reducir su potencial humano, siguiendo la decisión del Gobierno de su Majestad de abolir el Servicio Nacional, fue bosquejado por el Primer Lord del Almirantazgo (el Conde de Selkirk) en una conferencia de prensa el 25 de julio.

Dijo que la Marina estaba evolucionando más bien hacia una Flota más pequeña, pero mejor equipada con armamentos más modernos, en la cual la gente joven tendría una carrera con mayores perspectivas y aquellos que permanezcan en ella, tendrán una mejor oportunidad de ascenso.

"Estamos haciendo una reorganización", continuó el Primer Lord, "pero la Marina va a quedar con una tarea muy importante, particularmente con la reducción de las bases de ultramar. Son muchas las esferas donde el trabajo de la Marina es aún más importante de lo que fue en el pasado. Pido mantener esto en la memoria. Estamos, como nación, y hemos estado largo tiempo, dependiendo en gran parte del papel que la Marina pueda y ha podido cumplir."

Un anuncio del Almirantazgo hizo posible, en la conferencia, declarar de que está planeando una reducción del potencial humano de la Marina Real para fines de 1962 de su total actual de 120.000 hombres a una cantidad entre 100.000 y 90.000 (esto es desagradablemente similar a la reducción del potencial humano de la Marina hace 20 años atrás).

"Como no es posible establecer una cantidad exacta, el Consejo del Almirantazgo ha decidido actuar en su mejor estimación en la reducción máxima que probablemente será necesaria en los próximos cinco años", dice el comunicado.

"Es deseable completar la reducción y retornar a lo normal lo antes posible,

pero, por el otro lado, la Flota debe permanecer operante y eficiente a través del proceso. Se espera efectuar la mayor parte de la reducción entre 1958 y 1959, pero el proceso continuará a través del período de los cinco años.

## Oficiales.

"El número actual de oficiales en servicio es de 14.000 y se estima que durante los cinco años no habrán más de 1.700 que se retiren prematuramente. Esto es más o menos igual a la disminución natural que tendrá lugar en el mismo período debido al retiro de los Oficiales del Servicio Nacional y el retiro natural por la edad.

"Se espera que una apreciable proporción de este número será cubierta por oficiales que se retiren voluntariamente bajo los nuevos términos compensatorios. No puede haber garantía, no obstante, de que todos los que lo soliciten serán aceptados y algunos de los oficiales que se retiren prematuramente tendrán que ser señalados por el Almirantazgo.

"Los oficiales tendrán alrededor de tres meses para decidir si desean retirarse y sus solicitudes pueden hacerse directamente al Almirantazgo. De esta decisión se informará a todos los oficiales, ya sea los que se retiren voluntariamente o aquellos que deban hacerlo.

"Tan pronto como sea posible, después que los oficiales interesados hayan sido informados de esta decisión, se les dirá la fecha de su retiro del servicio la que en algunos casos no será por dos años o más. Ningún oficial abandonará el Servicio antes de los seis meses, después que ha sido notificado, a menos que lo desee.

"Las categorías en las cuales tendrá que hacerse la reducción son las siguientes:



a) De Cubierta, Ingeniero y Especialistas en Abastecimientos en la Lista General. (Esto será desde Capitanes de Navío, Fragata, Corbeta y Tenientes, pero la mayor proporción, en cada caso, será desde Capitanes de Corbeta).

b) Especialistas en Electricidad en la Lista General. (Desde Capitanes de Fragata y Corbeta).

c) Lista de Servicios Especiales. Marineros, Escribientes y Especialistas en Electricidad y Abastecimientos (el mayor número será de Marineros).

d) Real Infantería de Marina. Tenientes-Coroneles, Mayores y Capitanes en la Lista General; Suboficiales y Directores de Bandas en la Lista de Servicios Especiales.

"El número de Oficiales Generales será también reducido en alrededor de un 25%, en proporción a la potencia numérica de la Marina como con todo. Esta reducción será encarada retirando a un gran número de oficiales después que hayan tenido un desempeño en ese grado y mediante una reducción en el número de ascensos.

#### Grados y R. M. otros escalafones.

"Aunque la reducción futura de las fuerzas de la Marina se obtendrá grandemente deteniendo la entrada del Servicio Nacional y por la terminación normal de contrataciones, aún quedará alguna reducción que hacer en ciertos grados superiores. La reducción, que sólo llegará a unos pocos cientos, se espera que será limitada a hombres con sobre 17 años de servicios, en las siguientes categorías:

- a) Artífices y Mecánicos de Sala de Máquina.
- b) Constructores Navales Artífices y Artesanos.
- c) Maestros de Armas.
- d) Suboficiales Regulares.
- e) Jefe de Ajuste de Aviación.
- f) Músicos de la Real Infantería de Marina.

"Se entiende que esto será para los hombres que voluntariamente quieren quedar en libertad, pero si el número de

voluntarios es insuficiente, un "hacha" compulsatoria será aplicada, y, en este caso se hará una nueva declaración.

"Sin embargo, hombres que deseen voluntariamente licenciarse con compensación les será posible declarar la fecha en la cual les gustaría ser relevados, la fecha actual tendrá que ser fijada por el Almirantazgo. Todos los esfuerzos serán hechos para cumplir los deseos del individuo, como la fecha de licenciaamiento, pero los requerimientos del Servicio deben primar".

Los términos de compensación aplicables a los oficiales y hombres que están retirados prematuramente fueron anunciados en una Carta Blanca del Gobierno "Compensación por Retiro Prematuro de las Fuerzas Armadas" (Command 231, precio 1 s. 6 d.) publicado el 24 de julio. Las principales disposiciones que afectan a la Marina son las siguientes:

#### Oficiales con más de 10 años de servicios Calificados.

##### Capital especial para pagar.

Oficiales permanentes de la Lista General y Lista Especial de Servicios que son retirados prematuramente recibirán una suma alzada libre de impuestos. El máximo a pagar será £ 6.000 a los Capitanes de Navío, £ 5.500 para un Capitán de Fragata y £ 5.000 para un Capitán de Corbeta y menos. Estas sumas disminuirán a medida que se aproximan a la edad normal de retiro y también cuando tienen menos de 15 años de servicios calificados. La cantidad mínima a pagar a oficiales con 15 o más años de servicios son: £ 1.415 para un Capitán de Navío de 51 años, £ 1.330 para un Capitán de Fragata de 49 años, £ 1.400 para un Capitán de Corbeta (Lista General) de 44 años y £ 1.060 para un Capitán de Corbeta (Lista de Servicios Especiales) de 49 años.

#### Sueldo de retiro y desahucio.

Tales oficiales recibirán también su sueldo de retiro y desahucio por los años de servicios calculados en la forma normal. Por este motivo, el míni-



mo de años de servicios calificados se reducirá de 20 a 10 años, de manera que todos los que tengan más de 10 años de servicios calificados recibirán una cantidad apropiada como sueldo de retiro y desahucio.

#### **Oficiales con menos de 10 años de servicios calificados.**

Oficiales de la Lista General y de la Lista de Servicios Especiales que, teniendo menos de 10 años de servicios calificados, no tienen derecho a sueldo de retiro y a desahucio bajo este plan, y serán compensados como sigue:

#### **Pago de capital especial.**

Una cantidad máxima de £ 5.000, libre de impuestos, será pagada a oficiales que se retiren faltándole un mes para completar 10 años de servicios calificados. Para Oficiales retirados anteriormente, la cantidad a pagar será calculada por descuentos del pago máximo, con la tasa de £ 500 por años del período de menos, el cálculo actual de descuento está basado en el sueldo mensual.

#### **Gratificación por años de servicios.**

En lugar de sueldo de retiro, a tales oficiales se les pagará una gratificación de £ 100 por año completo de servicio calificado.

#### **Oficiales permanentes retirados a la edad de límite normal durante el período de reducción.**

#### **Gratificación especial de restablecimiento.**

Todos los oficiales permanentes de la R. N. hasta e incluyendo Capitanes de

Navío, quienes durante el período de reducción, se retiren con o más allá de la edad de límite normal para sus grados, se les pagará una gratificación especial de £ 500, adicionales al correspondiente sueldo de retiro y desahucio, para compensar las grandes dificultades de restablecimiento que puedan encontrar. Esta gratificación también les será pagada por retiro por invalidez y a los oficiales que se han reincorporado cuando vuelven al Escalafón de Retiro.

#### **Tripulaciones y otros grados.**

Arreglos de compensación para tripulaciones y otros grados en compromisos de pensión son como siguen:

#### **Pensiones.**

El período mínimo de servicio para impetrar el derecho de pensión será rebajado de 22 a 10 años de servicio computable después de la edad de 18 años y se agregará al servicio efectivo prestado, un crédito de 5 años para efectos de pensión y desahucio (sin que esto pueda extender el período de servicio más allá del término de la actual contrata) siempre que los servicios efectivos sean más de 10 años.

#### **Pago de Capital especial.**

En adición, tales tripulaciones recibirán una cantidad de hasta £ 1.250, libre de impuesto, decreciendo hasta el término del contrato corriente o cuando los servicios son menores de 15 años.— (Traducido del "The Admiralty News Summary", del 1º de agosto de 1957).





# COLABORACIONES

---

1. La Dirección de la "REVISTA DE MARINA" invita a colaborar en ella, a los Sres. Jefes y Oficiales en servicio activo o en retiro, y demás personas que han demostrado interés por el progreso de nuestra publicación e Institución, remitiendo artículos que constituyan, en lo posible, el fruto de ideas originales relacionadas con el mejor servicio de la Armada; progresos navales, temas históricos, científicos, de cultura general, o anécdotas navales del pasado, que, salvo la aridez propia de ciertas materias, despierten interés entre los lectores y estén desarrolladas en forma amena y atrayente.
2. Tomando en cuenta estas ideas y en consideración a la labor investigativa y de consulta que demanda el desarrollo de un artículo, el Consejo de la Revista ha acordado, como estímulo a sus colaboradores, sumas de dinero hasta de VEINTE MIL PESOS, según la importancia y extensión del trabajo.
3. Igualmente, existirá también un premio de estímulo de TREINTA MIL PESOS por la mejor colaboración original que se haya publicado en el año, al margen de los Concursos Especiales.
4. Se aceptarán también traducciones sobre los temas indicados, las cuales serán pagadas siempre que merezcan ser publicadas.
5. Los trabajos serán enviados al Director (Correo N° 8 — SANTIAGO, o Agustinas 1022 — 10° piso), completos, como requisito básico para que la publicación pueda iniciarse.
6. Cuando el autor desee mantener el incógnito para los lectores, usará un seudónimo. La Revista mantendrá en estricta reserva la firma que debe ir al pie.
7. Los originales deberán ser escritos a máquina con doble espacio, y, en lo posible, sin contener más de cuatro láminas confeccionadas en color negro; no serán devueltos.
8. Cuando el autor desee que su artículo no pierda oportunidad, deberá enviarlo un mes antes de la fecha de publicación del número correspondiente de la Revista.
9. Los autores podrán solicitar a la Dirección de la Revista, se coloque en la Fe de Erratas del número siguiente, las correcciones que por omisión, cambio o tergiversación de alguna frase de su artículo, produzcan alteraciones fundamentales en su significado.
10. LA "REVISTA DE MARINA" NO SE HACE SOLIDARIA DE LAS OPINIONES EMITIDAS POR LOS AUTORES.



## Academia de Estado Mayor de las FF. AA. de EE. UU.

**L**A misión de la Academia de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, es preparar a ciertos Oficiales, en Operaciones Conjuntas incluyendo el planeamiento de las mismas, e impartir conocimientos para la apreciación de situación de las Operaciones Combinadas. En palabras más simples el objeto de esta Academia es adiestrar a los Oficiales para que puedan de inmediato actuar en el Estado Mayor de un Comando Conjunto y también puedan llegar a ser eventualmente Comandantes de Fuerzas Conjuntas, además de darles una visión de los Comandos Internacionales compuestos por fuerzas de varias naciones, tales como la NATO.

Esta misión expresa una necesidad de las Fuerzas Armadas que fue reconocida el primer año de la 2ª Guerra Mundial. Era evidente que las Operaciones Conjuntas y Combinadas estaban tornándose decisivamente importantes en la guerra y que había una escasez de Oficiales de Estado Mayor, que entendiesen los principios básicos o que estuviesen al tanto de las posibilidades o limitaciones de los diversos Servicios. Consecuentemente, la Junta de Jefes de Estado Mayor, autorizó el establecimiento de la Academia de Estado Mayor del Ejército y Armada, y la primera clase se reunió en Wáshington el 5 de junio de 1943. Al final de la guerra, la Junta de Jefes de Estado Mayor decidió que la Institución debía tener una Base permanente, por lo que la Academia de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas fue oficialmente establecida en Norfolk, Virginia, en agosto de 1946. La Junta de Jefes de Estado Mayor supervigila la dirección técnica de la Academia, la cual se cuenta entre las Escuelas Conjuntas de la "Junta de Jefes del Estado Mayor" como la "Academia de Guerra Nacional" y la "Academia Industrial de las Fuerzas Armadas". La Armada ha sido designada responsable y por lo tanto corre con la Academia para su funcionamiento y mantención.

Una breve descripción de los procedimientos de instrucción y del Curso en

sí será de gran ayuda para comprender cómo la Academia lleva a cabo la misión que le ha sido asignada. En la Academia funcionan dos Cursos al año, de 21 semanas de duración. Cada Curso tiene más o menos 200 alumnos, provenientes de las tres Fuerzas Armadas, por partes iguales. Entre los componentes de la Armada hay 10 Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina en cada Curso, todos ellos Tenientes Coroneles con 14 ó 16 años de servicios. Actualmente 6 de estos Oficiales de Infantería de Marina son de tierra y 4 aviadores. A estos Instructores de la Infantería de Marina se les asigna tareas de enseñanza regulares, actúan como Consejeros para los Estudiantes de la Infantería de Marina, son consultados sobre asuntos relacionados con las Operaciones Anfibias y son los porta-voces de los puntos de vista del Cuerpo de Infantería de Marina en las discusiones que así lo requieran.

La clase está dividida en 14 Grupos y cada Grupo constan de más o menos 14 Oficiales. Los diez Infantes de Marina son asignados de a uno en los diversos Grupos. Estos Grupos son llamados Comité y son la base para la mayor parte de la instrucción. La pauta normal seguida es que las conferencias son dadas en la mañana para el Curso en total y las tardes son dedicadas para que los Comités discutan y resuelvan los problemas de las mismas. El ambiente es de un Instituto de alta instrucción; no se dan notas, no hay revistas ni listas de asistencia. Prevalece la libertad académica y se espera que haya libertad e individualidad de expresión. El resultado de todo esto es que el Oficial se beneficia con el Curso de acuerdo con el esfuerzo, estudio y auto-disciplina que él ponga de su parte. Las verdaderas "notas" de este Curso son las opiniones que respecto a la habilidad de un individuo tengan sus compañeros de estudios y sus apreciaciones pueden ser sumamente críticas, ya que algunos de los Oficiales más capaces de los tres Servicios se encuentran aquí y ellos son muy rápidos para darse cuenta de la habilidad de los demás.



La diferencia de grado no cambiará sus opiniones en lo más mínimo. Todos los alumnos tienen su turno para ser: Comandante, Director de una División de Estado Mayor, o Director de una Conferencia en Comandos hipotéticos y Estados Mayores o en los Grupos de discusión que se originan para ensayar y resolver los problemas. En estos casos los Instructores enseñan muy poco. En vez de eso, ellos presentan una situación y las informaciones que de ella se conocen, en tal forma que los alumnos puedan llegar a entenderlas fácilmente. Los alumnos deben estudiar y resolver el problema, el cual casi siempre envuelve la preparación de planes y la apreciación o las exposiciones orales, similares a las que les dan a los Altos Mandos los Oficiales de Estado Mayor. Los instructores Jefes aconsejan y dirigen las críticas. Es innegable que el Estudiante debe tratar de obtener lo más posible del Curso, ya que es muy poco lo que se hace por él, debe ejercitar su mente, y su iniciativa y estar capacitado para hablar y pensar por sí mismo para que pueda sobresalir en la Academia.

La instrucción está separada en tres partes. La primera comprende la orientación e instrucción, base necesaria para que los alumnos se familiaricen con las posibilidades y las limitaciones de cada Institución. Para ejecutar esto, se hace que los alumnos describan oralmente su Institución o Servicio ante los otros Miembros de su Comité y que contesten todas las preguntas que sobre el particular sean hechas. La primera parte también incluye algunas demostraciones tales como: El potencial de fuego aéreo en la Base Eglin-Florida, el potencial de fuego de la División de Infantería en Fort Benning, Georgia y el potencial naval incluyendo el anfibio y las posibilidades en el área de Norfolk. La segunda parte del Curso está dedicada al planeamiento y a las Operaciones Conjuntas y Combinadas;

esto es lo principal del Curso y la mitad de las horas asignadas están dedicadas a ellos. Los principales tópicos son tema de Conferencias y problemas, e incluyen la organización y establecimiento de las relaciones de Mando dentro del área de la responsabilidad del Teatro, funcionamiento del Estado Mayor y procedimientos dentro de un Comando unificado, planeamiento inicial dentro de un Teatro de Operaciones, el proceso de Planeamiento Conjunto, que incluye las apreciaciones, la decisión del Comandante, los planes de campaña, de operaciones, tácticos y logísticos. Las Operaciones convencionales de aire, tierra y mar son consideradas además de las anfibias y aerotransportadas. Finalmente es descrita y analizada la estructura existente de Comando mundial combinado y unificado. La tercera parte del Curso es llamada el "Curso de la Guerra" y es un ejercicio para la imaginación. Se le da amplio campo en las discusiones sobre guerras del futuro y a las diversas opiniones, sobre las características de una posible Tercera Guerra Mundial. Y para finalizar, el Curso termina, con una comprensiva discusión en grupo de nuestra Estrategia Nacional. En lugar de criticar la forma de cómo "ellos lo están haciendo en Wáshington", se le pide al alumno que presente su solución para el problema con que se enfrenta hoy día nuestro país. Dado a que también asisten a la Academia observadores Aliados, uno de nuestros Oficiales puede encontrarse describiendo, cómo solucionaría la crisis Nor-Africana, ante un Comité el cual puede incluir un Oficial francés que esté pronto y deseoso de despedazarle su solución. Esto, como el lector podrá fácilmente comprender, tiende a estimular la búsqueda de informaciones y de pensamientos lógicos para dar con la solución. —(Traducido del "Marine Corps Gazette", de enero de 1957).





# Relaciones con España durante la Patria Vieja

Por Selim CARRASCO Domínguez, Operario 1º (Ec.).

**E**N este artículo se detallan, en términos generales, los primeros contactos que las autoridades chilenas, ya emancipadas de la Corona por la fuerza de las circunstancias, mantuvieron con los representantes de la Soberanía española.

A la luz de los documentos intercambiados durante la Patria Vieja con las autoridades que en la Península y en la América Colonial mantenían vivo el fuego de la fe en el retorno del Rey cautivo, puede apreciarse el cambio paulatino que van experimentando los espíritus de los hombres de gobierno y la actitud cada vez más resuelta y decidida que ellos supieron imprimirle a la política ambiente, para que así, en franca rebeldía y con propósitos bien definidos, pudiera alcanzarse, fatalmente, la conquista de la Independencia de Chile.

El saber apreciar los íntimos deseos que animaban a nuestros valores patrios es de sumo interesante y constituye un punto de vista conceptual de primera magnitud, por cuanto no debe olvidarse que en un principio hubo en Chile un fuerte y entusiasta movimiento de apoyo y simpatía a la persona de Fernando VII, y de repudio y hostilidad a los usurpadores de la Corona española. La primera y espontánea reacción de los criollos frente al cautiverio del Monarca por las tropas napoleónicas fue de lealtad y de piadosa misericordia. Sin embargo, ante esta actitud de fidelidad que imperaba en el grueso de la opinión, había espíritus de selección que intuyeron la importancia y el valor de la oportunidad que se les presentaba para dar realidad al sueño de sus generosos ideales de libertad e independencia absoluta. De ellos es la gloria, y para ellos la gratitud eterna y el homenaje permanente de todos los chilenos.

## 1.—Antecedentes de la Junta de Gobierno de 1810.

La conquista de España por Napoleón y la prisión de los reyes después de sus

renuncias en Bayona, destruyeron de raíz los lazos de dependencia que unían la Corona de Castilla con la América española. Y es en este momento cuando se presenta el problema jurídico en el sentido de si los hispanoamericanos eran súbditos del rey o de España, lo que a la postre vendría a servir de pretexto o razón legal para que los criollos negaren obediencia a la Junta Central y al Consejo de Regencia. Basándose en las Leyes de Indias, que vinculaban la América a la Corona real y no a la nación española, los criollos sostuvieron su derecho a formar Juntas imitando a las provincias y pueblos de la Península, que al verse huérfanos de sus reyes, se daban, cada cual a sí mismo, un gobierno popular que con el nombre de Junta dirigía los intereses de la resistencia y de la administración interna en la esfera de su jurisdicción. Y entonces, ¿Por qué las provincias americanas no hacían lo mismo y se daban un gobierno propio?

Por su parte, la Junta Central y después el Consejo de Regencia, concluyeron por reconocer que los dominios de América no eran colonias sino parte integrante de la monarquía española. Efectivamente, en un manifiesto o decreto expedido por la Junta Central, el 22 de enero de 1809, en el que se reconocía a las colonias americanas el derecho de tener representación en ella, se expresaba:

“El rey nuestro señor don Fernando VII, y su real nombre la Junta Suprema Gubernativa del Reino, considerando que los vastos y preciosos dominios que la España posee en las Indias no son propiamente colonias o factorías, como los de otras naciones, sino una parte esencial e integrante de la monarquía española, y deseando estrechar de un modo indisoluble los sagrados vínculos que unen unos y otros dominios... se ha servido S. M. (la Junta Central) declarar que los reinos, provincias e islas que forman los referidos dominios deben tener representación nacional, inmediata a su real persona, y constituir parte de la Junta Gubernativa del Reino por



medio de sus correspondientes diputados". (1).

Más tarde, el Consejo de Regencia se dirigió a los americanos por medio de un manifiesto fechado en Isla de León el 14 de febrero de 1810, expresando en algunas de sus partes:

"Apenas el Consejo de Regencia recibió del gobierno que ha cesado la autoridad que estaba depositada en sus manos, volvió su pensamiento a esa porción inmensa y preciosa de la monarquía".

Reafirmaba este concepto al decir:

"Desde el principio de la revolución declaró la patria esos dominios parte integrante y esencial de la monarquía española. Como tal le corresponden los mismos derechos y prerrogativas que a la metrópoli".

Este manifiesto terminaba:

"Desde este momento, españoles americanos, os véis elevados a la dignidad de hombres libres; no sois ya los mismos que antes, encorvados bajo un yugo mucho más duro mientras más distantes estábais del centro del poder, mirados con indiferencia, vejados por la codicia, y destruidos por la ignorancia: tened presente que al pronunciar o al escribir el nombre del que ha de venir a representaros en el Congreso Nacional, vuestros destinos ya no dependen de los ministros, ni de los virreyes, ni de los gobernadores; están en vuestras manos". (2).

Por diversas razones, que no es del caso señalar, Chile no envió los diputados que en las comunicaciones de la Junta Central y del Consejo de Regencia se le solicitaban. En la Península, las autoridades españolas eligieron como representantes suplentes de Chile, a Joaquín Fernández de Leiva y Miguel Riesco Puente, chilenos ambos, que se encontraban en España.

Las vibrantes palabras contenidas en las comunicaciones anteriormente señaladas, habrían de inquietar los espíritus de los chilenos que deseaban de verdad una patria absolutamente libre.

Como puede verse, estos manifiestos

no hicieron sino que reconocer a los americanos el principio en que basaban sus tendencias y aspiraciones revolucionarias dándoles un carácter de legalidad que a los ojos de muchos no tenía antes.

Los patriotas, apoyándose en ellos, justificaron en derecho la constitución de la Primera Junta Nacional de Gobierno, del 18 de septiembre de 1810.

En el cabildo abierto efectuado en ese memorable día, don José Miguel Infante, apoyando la formación de la Junta, dijo:

"Si se ha declarado que los pueblos de América forman una parte integrante de la monarquía, si se ha reconocido que tienen los mismos derechos y privilegios que los de la Península, y en éstos se han establecido Juntas Provinciales, ¿No debemos establecerlas también nosotros? ¿No puede haber igualdad cuando a uno se niega la facultad de hacer lo que se ha permitido a otros, y que efectivamente lo han hecho! ¿Esperáis acaso un permiso expreso de la suprema autoridad que reside en la Metrópoli? Pues aún ese permiso lo tenéis. En la proclama dirigida a los pueblos de América participándoles la instalación del Consejo de Regencia, se dice que la Junta de Cádiz servirá de modelo a los que quieran constituir igual gobierno. ¿No es este un verdadero permiso?. (3)

En el Acta del Cabildo Abierto del 18 de septiembre, se estampaba el mismo argumento que ya antes había hecho valer Infante.

El acontecer político en España dio oportunidad a que entre los chilenos naciera un fuerte sentimiento para darse un gobierno propio, transitorio y leal a Fernando VII. Era ésta la opinión más generalizada en una sociedad totalmente desorientada y perpleja ante la magnitud de los acontecimientos. La revolucionaria idea de la independencia, la hostilidad hacia la persona del monarca y el deseo de gobernarse en un sistema republicano, surgió más adelante a medida que la burguesía criolla aprendía a gustar de las influencias que da el ejercicio del poder y apreciaba las satisfacciones que otorga la dedicación leal y honrada al manejo de los negocios públicos. La

(1) Javier Vial Solar, Los Tratados de Chile, Tomo II, La Independencia Pág. 360.

(2) J. Vial Solar, obra citada, Pág. 378.

(3) Barros Arana, Historia General de Chile, Tomo VIII, Pág. 219.



divulgación de las ideas emancipadores y los choques armados con las fuerzas españolas consolidará en forma definitiva e indeleble el deseo de gobernarse con total y absoluta prescindencia de la autoridad peninsular y de actuar en la vida internacional con Estado libre y soberano responsable de sus derechos y obligaciones.

## 2.—La Junta participa su instalación.

Una de las primeras preocupaciones de la Junta de Gobierno recién constituida, fue la de hacerse reconocer en el interior del reino y comunicar su instalación a los gobiernos extranjeros. Así fue como dirigió comunicaciones al Consejo de Regencia, al virrey del Perú, a la Junta de Buenos Aires, a los Embajadores español e inglés en Río de Janeiro y al Almirante de las fuerzas navales británicas en aguas brasileñas.

Estas notas estaban fechadas el 2 de octubre y en ellas se establecía, una vez más, la adoración que el desgraciado monarca despertaba en el alma de los chilenos, reiterándose la fidelidad inquebrantable a la persona de Fernando VII. También se criticaba la conducta detestable de García Carrasco y se manifestaba que el gobierno de junta era indispensable ya que la crítica situación del momento así lo hacía necesario.

La nota dirigida al Consejo de Regencia se extiende en largas consideraciones para acreditar la justicia y la necesidad de la nueva organización política.

El oficio daba cuenta del cabildo del 18 de septiembre, de la instalación de la Junta y del reconocimiento que a ella se le prestó en todo el país. Finalizaba pidiendo la aprobación de todo lo obrado o que se dispusiere aquello que fuere del agrado de la real autoridad.

Además de esta comunicación, la Junta hizo escribir una exposición justificativa de los motivos que habían dado origen a su establecimiento. Este opúsculo, escrito por Manuel de Salas, tenía por título el de "Motivos que ocasionaron la instalación de la Junta de Gobierno de Chile", y comenzaba diciendo:

"El Reino de Chile, después de recibir de la naturaleza todas las proporciones para hacer dichosos a sus habitantes, con-

serva e inspira a estos aquel espíritu de orden, sencillez y probidad propia del siglo XVI en que lo unió a la Corona de Castilla el noble esfuerzo de unos guerreros..." (4)

Como puede advertirse, desde un comienzo se hacía mención al argumento de que los criollos eran súbditos del rey y no de España. Luego se hacía mención de los buenos gobernadores que habían venido a Chile para terminar en una larga queja en contra de la persona del brigadier de ingenieros, Francisco García Carrasco: "Este es uno de aquellos oficiales que por el solo mérito de vivir largo tiempo ha llegado a la graduación que tiene".

Muy distinta era la nota dirigida al virrey del Perú. Ella era bastante breve y fría.

"Excmo. Señor:

La situación política de España sobre las Américas, tanto más difícil y peligrosa cuanto más distante se hallen del centro del poder, exigían medidas de seguridad para fijar la conservación de estos dominios al más amable y desgraciado de los monarcas. Su injusto y terrible cautiverio ha puesto en ejercicio el derecho imprescriptible de los pueblos para elegir en las circunstancias un Gobierno representativo digno de su confianza, y esta capital, en uso de las facultades y gracias que le concede la metrópoli, ha instalado la Junta provisional gubernativa que tenemos el honor de componer; todo lo verá V. E. en el acta de su instalación. (5).

Como bien dice el señor Matta Vial, "llama poderosamente la atención que la Junta, al comunicar su instalación a la autoridad a que estaba más estrecha y directamente vinculada, se limite casi a dar testimonio del hecho, sin cuidarse de explicar las causas que lo motivaron y las razones que lo justifican".

También se envió una nota a Lord Strangford, embajador de Inglaterra en el Brasil, en la que se le expresaban casi

(4) Pedro Godoy, *Espíritu de la Prensa Chilena*, Págs. 1 al 15.

(5) E. Matta Vial, *La Junta de Gobierno de 1810 y el Consejo de Regencia y el Virrey del Perú*, Rev. CH. de Hist. y Geog. Tomo XXXVIII, 1921, número 42, Pág. 52.



los mismos conceptos vertidos en la comunicación al virrey Abascal.

Al Vicealmirante y Comandante en Jefe de las fuerzas navales de Gran Bretaña en Río de Janeiro también se le mandó un oficio en el que se le comunicaba la instalación de la Junta.

La intención de los miembros de la Junta al enviar estas comunicaciones a las autoridades inglesas en América, no era otra que la de participar, el poderoso aliado de España, la nueva organización política que se daba Chile.

Al Embajador español en Río de Janeiro, marqués de Casa Irujo, se le remitía, junto a una extensa nota, acta de la instalación de la Junta. Se le hacía presente la justificación del paso dado y la adhesión al "Adorable Fernando", finalizando con una verdadera recomendación hacia sus personas:

"Sus vocales, a quienes ni la ambición ni el interés, antes sí, el cabal desempeño de las confianzas del soberano les preparó la escala para el mando, oída la voz del pueblo, reconocen sus obligaciones consagrando sus tareas en obsequio de la causa pública". (6).

El Embajador español, en respuesta a este oficio les expresa que al principio le inquietó el alborozo con que los revolucionarios de Buenos Aires celebraron el cambio de gobierno de Santiago, y luego, añade:

"Pero, cuando ví los nombres respetables de las personas que componen esta nueva Junta, se disiparon mis dudas y dudé con satisfacción que varones tan ilustres y generosos pudieran ser instrumentos del desorden y del cruel testimonio que se ha manifestado en la desgraciada capital del Río de la Plata". (7).

Como se ve, la nota de la Junta en que otorgaba a los vocales un certificado de buena conducta, dio motivo para que el embajador español respondiera con astucia e ironía.

Al brigadier Francisco Javier Elío, recientemente nombrado Gobernador de Chile, se le envió un oficio el 2 de noviembre, que en su parte sustantiva decía:

"...ha meditado esta Junta participarlo a U. S. para que impuesto de su instalación, evite U. S. las fatigas que en otro caso serían indispensable y consiguientes a su transporte". (8).

A Antonio Valcárcel, Marqués de Medina, a quien se nombró en remplazo de Elío, con fecha 10 de diciembre se le explicaban las causas y la justicia de la organización de la Junta, para terminar advirtiéndole:

"Sírvasse, pues, US. mantenerse en la Península o, por lo menos, no pasar a estas regiones con el título de Presidente, ínterin subsisten las cosas en el estado actual, porque será sin efecto su venida". (9).

El 10 de diciembre se pidió a la Junta de Buenos Aires que retuviera a Luis de Moxó, a José Acevedo y a Antonio Garfias, que venían con nombramientos de oidor y fiscal de la Audiencia y asesor de la Capitanía General.

Las notas que se enviaron al brigadier Francisco Javier Elío y al Marqués de Medina, que, en ese mismo orden, debían venir a Chile para hacerse cargo de la Capitanía General, y la enviada a Buenos Aires para impedir la actuación de funcionarios españoles, nos están indicando cuáles eran los sentimientos de los nuevos gobernantes y señalan un acto de rebeldía e independencia frente a la Península.

### 3.—Reconocimiento de la Junta.

Aun cuando la Junta de Gobierno actuó en franca desobediencia al Consejo de Regencia, desconociendo los nombramientos de Gobernadores del Reino de Chile que habían recaído en la persona del brigadier Francisco Javier Elío y en Antonio Valcárcel, Marqués de Medina, no obstante ello, el Consejo de Regencia y el virrey del Perú, reconocieron la Junta chilena.

El Consejo de Regencia para actuar en materia tan delicada, quiso, antes de emitir un juicio sobre el reconocimiento al gobierno criollo, contar con el acuer-

(6) Colección de Historiadores y Documentos... Tomo XXV, Pág. 317.

(7) Encina Historia de Chile, Tomo VI, Pág. 214.

(8) Colección de Historiadores y Documentos... Tomo XXV, Pág. 322.

(9) Colección de Historiadores y Documentos... Tomo XXV, Pág. 329.



do de las Cortes de Cádiz, que estaban en funciones y en quienes residía, por cautiverio del rey, el ejercicio de la soberanía.

En oficio de 10 de marzo de 1811, le participaba el haber recibido "avisos oficiales de la creación de la nueva Junta en la ciudad de Santiago de Chile" y que "ha suspendido su resolución sobre esta materia hasta que su Majestad (las Cortes) se sirva determinar lo que fuere de su Real agrado".

Las actas de sesiones de las Cortes guardan completo silencio sobre el debate que al respecto se desarrolló, debido a que, con toda seguridad, este negocio se trató en sesiones secretas.

Por Real Orden de 14 de abril de 1811, el Consejo de Regencia prestó, con reservas y condiciones, su aprobación a la Junta de 1810.

"Su Alteza, dice la Real Orden, no se opondrá a su permanencia (la de la Junta) si, compuesta de individuos dotados de lealtad, virtud y prudencia, se dedica sólo a conservar el orden y tranquilidad de ese Reino y mantenerlo fiel y sumiso a nuestro amado soberano, el señor don Fernando VII, y a las legítimas autoridades que en su ausencia y cautividad gobiernen estos y esos dominios y a que coopere por cuantos medios le sean posibles a salvar la patria, pero guardando en todo el respeto y miramiento que es debido a las autoridades en ese Reino, dejándoles libre y expedito el ejercicio de sus funciones". (10).

Esta Real Orden parece que no llegó a mano de los chilenos, puesto que de lo contrario se le habría dado gran publicidad en atención a que venía a legitimar y corroborar la actitud de los patriotas que se dieron un gobierno de Junta.

El reconocimiento, por lo menos tácito, del virrey Abascal, fue más complicado.

El Consejo de Regencia remitió al virrey José Fernando de Abascal, el 14 de abril de 1811, una nota por la cual le encargaba que:

"...por cuantos medios le dictara su prudencia, procurara mantener el orden en esos dominios y fomentar entre sus

habitantes el amor al augusto soberano, el señor don Fernando VII, y la obediencia a las legítimas autoridades". (11).

Por oficio de 4 de septiembre de 1811, Abascal se dirigió al "Gobierno del Reino de Chile", y no a la Junta, en términos carentes de amabilidad y en contraste de los que usa la Real Orden de Cádiz.

A la fecha del recibo de este oficio regía una tercera Junta de Gobierno, la que estaba compuesta por Juan Martínez de Rosa, Martín Calvo Encalada, Juan Enrique Rosales, Juan Mackenna y Gaspar Marín. Por sobre ella estaba el Congreso, en quien privativamente residía el manejo de las relaciones exteriores correspondiéndole "la apertura de la correspondencia externa".

El Congreso Nacional contestó por oficio de 6 de noviembre, en el que se manifestaban las razones por las cuales había en funciones una tercera Junta y, una vez más, se hacía presente la fidelidad de los chilenos a Fernando VII.

Después de consultar a la Real Audiencia de Lima, sobre este último oficio, y una vez que se le aconsejó "contestar el oficio de la Junta de Chile" (del Congreso Nacional), con fecha 8 de diciembre se dirige a la "Junta de Gobierno del Reino de Chile", aparentando olvidar que contesta un oficio del Congreso y no de la Junta de Gobierno, y ello en razón de que la Real Orden del 14 de abril, le obliga a transigir con la Junta y no con otro organismo.

En este oficio no había palabra alguna que importara amenaza o provocación, sus términos eran mucho más corteses que los empleados en otras notas y expresaba que a su parecer los trastornos de España no justificaban los cambios de gobiernos operados en las colonias americanas. Convencido de su impotencia para disolver el Gobierno de Chile, el virrey se limitaba a aconsejar el retorno al régimen anterior.

Así pues, a poco más de un año de su constitución, la Junta de Gobierno que los chilenos se habían dado era reconocida por las autoridades españolas pero, en el bien entendido de que su organiza-

(10) Matta Vial, artículo citado.

(11) Domingo Amunátegui Solar, *La Democracia en Chile*, Pág. 416.



ción no obedecía a un propósito de segregación política, sino que muy por el contrario, al deseo de mantener estos dominios dentro de la órbita del rey Fernando VII.

En el ánimo de los patriotas, en cambio, poco a poco se hacía más familiar, y por lo mismo menos extraña, la idea del gobierno y absolutamente independiente.

#### 4.—Se niega a España el subsidio de Guerra.

El 25 de julio de 1811, llegó a Valparaíso el navío inglés de guerra "Standard", comandado por el capitán Carlos Elphinstone Fleming, a quien el Consejo de Regencia había dado el título de brigadier de la Real Armada.

Traía como misión la de llevar a España los diputados de las colonias americanas a las Cortes de Cádiz y además, debía cumplir el encargo de recibir los caudales con que los gobiernos americanos concurrían al sostenimiento de la guerra contra las fuerzas de Napoleón.

El capitán Fleming, usando de los títulos del antiguo régimen español, se dirigía por nota de 27 de julio, al "Presidente Gobernador del Reino de Chile", expresándole que en cumplimiento a instrucciones del gobierno español, debía conducir a la Península los diputados de Chile ante las Cortes, como igualmente los caudales destinados a subsidio de guerra para ayudar a la Metrópoli.

El Presidente del Congreso, maestro de campo Martín Calvo Encalada, contestó en términos evasivos e invitó, al comandante inglés, a que se trasladara a la capital, como asimismo, le ofrecía ayuda de víveres para su tripulación.

Por nota de 2 de agosto, Fleming insistía en la erogación de caudales públicos a favor de la causa de España y de sus aliados.

El Congreso, en sesión de 6 de agosto, se preocupó de la gestión del capitán inglés. El debate fue muy agitado ya que había mayoría para enviar los fondos que se venían en solicitar. Los diputados de avanzada se opusieron con pasión a la entrega de los dineros requeridos. Con un gesto de desafío el diputado O'Higgins, exclamó:

"Aunque estamos en minoría, sabre-

mos suplir nuestra inferioridad numérica con nuestra energía y nuestro arrojo, y no dejaremos de tener bastantes brazos para oponerlos eficazmente a la salida de este dinero, tan necesario para nuestro país amenazado de invasión". (12).

Algunos de los diputados de la mayoría apoyaron esta actitud y el voto negativo quedó sancionado. Inmediatamente, el mismo día, se le contestó a Fleming, en términos corteses, con el desahucio del envío de la cuota de guerra.

El comandante inglés se trasladó al Perú, y, desde ahí, envió con fecha de 3 de octubre una última comunicación al gobierno chileno, en la que se empeñaba en desautorizar las noticias que circulaban en América acerca del propósito y del interés que Inglaterra tenía en fomentar la independencia de estos países, no trepidando en hacer drásticas declaraciones sobre la política internacional inglesa, lo que inquietó a los espíritus revolucionarios de los patriotas decididos:

"La nación británica, decía Fleming, se unió a la España al momento que dio la señal de su heroica resistencia contra las miras ambiciosas y pérfidas del tirano. Esta alianza no puede considerarse puramente ceremonial, pues justifican lo contrario los socorros de toda clase expedidos por aquella; y todos serían de pequeña consecuencia si no concurriera con la sangre de sus conciudadanos vertida en repetidos combates y mezclada con la de sus aliados. Sería, pues, una absurda contradicción sostener con una mano los intereses de España en Europa, y arruinarlos con la otra en América, debilitando el poder y fuerza que aquella tiene para combatir al enemigo común. No considera la Inglaterra a las Américas españolas con las condiciones indispensables para separarse de su Metrópoli" (13).

El Gobierno inglés desaprobó la conducta de Fleming según consta en oficio que Lord Strangford, embajador inglés en Río de Janeiro, dirigió a la Junta Gubernativa de Buenos Aires.

(12) Luis Galdames, La Evolución Constitucional de Chile, Pág. 168.

(13) Barros Arana, Historia General, Tomo VIII, Pág. 365, nota 32.



Esta desautorización revelaba que si el gobierno inglés no quería contribuir en forma abierta a la independencia de las colonias americanas, deseaba al menos mantener una rigurosa neutralidad.

La negativa para enviar los dineros requeridos por la Península con el objeto de hacer frente a los gastos militares que las circunstancias hacían tan indispensables, constituye un acto más de independencia de parte de los gobernantes chilenos, los que, con esta y otras actitudes similares, dejaban en descubierto las verdaderas intenciones que los movían y eran, a su vez, claras y efectivas rectificaciones a los numerosos documentos oficiales en que se rendía tributo a Fernando VII y obediencia a las autoridades de la Metrópoli.

##### 5.—Fin de las relaciones con el Virrey del Perú.

Ya a fines de 1811, la actitud del virrey Abascal que siempre había sido reticente para con el gobierno chileno, al que miraba con marcada desconfianza y fría hostilidad, fue haciéndose cada vez más resuelta y altanera como si pretendiese asumir una actitud de desafío. Y de ello precisamente se trataba, puesto que el virrey era un convencido —por noticias que tenía sobre los cambios de gobierno en Chile, la mala situación económica fiscal y la nula acción defensiva en precaución de una posible invasión— que al enviar aun escasas fuerzas militares, por el descontento imperante y el deseo que había de volver a los tranquilos gobiernos coloniales, según sus informes, los chilenos acatarían con agrado y beneplácito la restauración de la autoridad española.

Así fue como se apropió del rapé, que la administración del estanco de Chile había adquirido en La Habana, al aceptar que Elío, gobernador en Montevideo, se incautara del tabaco en polvo declarándolo buena presa y enviándolo al Perú como parte de pago de compromisos que debía cumplir en Lima. Abascal se negó devolver a Chile esos valores.

Además, tomó otras represalias de orden económico, al exigir que se pagaren al contado las compras de tabaco y elevando el precio de ese artículo que

saliese para Chile. Y como si ello fuere poco, extendía patentes de corso a los que quisieran venir a hostilizar a las naves extranjeras, para así obstaculizar la libertad de comercio decretada por el Gobierno de Chile.

Cuando la guarnición de Valdivia se pronunció en favor del rey y acordó separarse del gobierno de Santiago, el virrey le prestó su apoyo decidido, ya que de esta manera contaba con una base para la organización de un ejército realista.

La Junta de Santiago se dirigió al virrey con fecha 29 de agosto de 1812, para representarle, en términos moderados y corteses, los lamentables actos de hostilidad.

El 19 de octubre, el virrey contestó con un oficio dirigido "a los tres individuos que se habían apoderado del Gobierno de Chile, en agosto 29", y a quienes, en forma despectiva, trataba de "ustedes", desconociéndoles toda representación. Este largo oficio estaba redactado en tono altanero y desafiante.

La respuesta de Abascal produjo una violenta reacción de parte del Cabildo, el que dirigió un oficio, con fecha 13 de noviembre, a la Junta Gubernativa, diciendo, entre otras cosas:

"nuestra moderación es la que hace ser insolente al virrey de un reino que nada tiene que ver con el Estado de Chile. Aquí hemos jurado ser libres...; aquí hemos jurado no depender de otro pueblo. Nosotros debemos acreditar con nuestros esfuerzos que componemos un pueblo digno de ser libre y de contarse entre los grandes estados del nuevo mundo". (14).

Más adelante, pedía incluso que se declarase la guerra en caso de que no hubiere explicaciones satisfactorias, y luego, con indignación, manifestaba:

"Que reconozca la libertad de Chile como aliada, o se prepare a la guerra como enemigo, señalándole un término fijo en que deba decidirse, y entretanto, declararse detenidos buques y propiedades limeñas que se hallan en el reino hasta su contestación".

(14) Barros Arana, Historia General, Tomo VIII, Pág. 608, nota 50.



Este notable documento expresa, por vez primera, el verdadero estado de ánimo que abrigaban los espíritus de los patriotas criollos y habla sin embajes de cuáles eran sus íntimas intenciones, entre tantas declaraciones de adhesión y fidelidad a Fernando VII. Su valor es inmenso puesto que se trata de un documento oficial.

El Cabildo terminaba pidiendo que se convocase una Junta de Corporaciones para resolver tan delicado asunto "en que tanto se manifiesta la gloria de la patria".

Esta Junta se reunió el día 16 de noviembre y con mucho tino eludió todo pronunciamiento bélico en atención a los escasos recursos militares y a la ninguna precaución que se había tomado para el caso de presentarse eventualidades de esta magnitud.

Se expresó que no se tomaban medidas extremas en atención "de que el pueblo de Lima, compuesto de hermanos nuestros, no debía ser hostilizado por sólo la culpa del virrey".

Este acontecimiento, indujo a José Miguel Carrera a estampar en su Diario:

"Todos convinieron en que aquellos insultos pedían la guerra; pero se tuvo presente que nuestro armamento no estaba en estado de émpesar la campaña, y nos reservábamos para cuando hubiésemos reducido a Valdivia, logrando todo aquel tiempo de las ventajas que nos dejaba el comercio libre". (15).

Con estos hechos, virtualmente se rompieron las relaciones con el virreinato del Perú.

## 6.—El Tratado de Lircay.

A principios de 1814 la situación para los patriotas americanos era verdaderamente dramática por cuanto las tropas

españolas obtenían triunfos de gran valer sobre las fuerzas revolucionarias. En la Península, los franceses derrotados en Vitoria eran obligados a pasar los Pirineos dejando expedito el camino para el regreso de Fernando VII. La paz en España permitiría el envío de refuerzos para doblegar a las colonias.

El estado de las cosas en Chile, no era, ni con mucho, halagador. La situación interna del país estaba comprometida y amenazada en su estabilidad, ya sea, por el agotamiento financiero del gobierno o por las graves discrepancias entre los hombres dirigentes. Tampoco había confianza en las fuerzas militares de que se disponía. En general, el ambiente era favorable para pactar una paz honrosa.

El comodoro inglés James Hillyar que navegaba por las aguas del Pacífico sur para proteger a los buques mercantes ingleses, a su paso por Lima, se ofreció al virrey Abascal para servir de mediador de la guerra que se desarrollaba en Chile. El virrey, aceptando esta propuesta, redactó un pliego de condiciones que entregó al capitán inglés el 11 de enero de 1814, y envió una nota a Gavino Gaínza, comandante de las fuerzas realistas en Chile, imponiéndolo de los acontecimientos.

El Director Supremo, Francisco de la Lastra, en antecedentes de la misión de Hillyar, e interpretando el sentir general, mandó un oficio al capitán inglés para iniciar las conversaciones. Ellas empezaron el 16 de abril y el enviado del virrey propuso la paz en los términos que Abascal había señalado en las instrucciones, o sea, el restablecimiento franco y completo del régimen español condicionado al perdón y olvido de todos los sucesos que Chile había vivido a partir de la constitución de la Primera Junta. Esta proposición fue rechazada de plano pero, no obstante ello, las negociaciones continuaron.

Si nos atenemos a las instrucciones del virrey, las conversaciones no debieran haber seguido adelante puesto que la opinión de Abascal era que la paz no podría pactarse sin que hubiera un restablecimiento completo del régimen ante-

(15) Encina, Historia de Chile, Tomo VI, Pág. 412.



rior a 1810. Sin embargo, los patriotas convencieron al mediador de que lo verdaderamente importante era el reconocimiento de la soberanía de Fernando VII y la dependencia de España, sin hacer mayor cuestión sobre la forma de gobierno, el que podía continuar en manos de los chilenos.

Hillyar, sin ninguna experiencia en esta clase de asuntos y con la plena convicción de que estaba prestando un inestimable servicio a la causa española, no puso inconvenientes para continuar las discusiones y aceptar las bases que se propondrían al brigadier Gavino Gaínza.

El 3 de mayo, en un rancho situado a orillas del río Lircay, próximo a Talca, se llevó a efecto la decisiva conferencia. El bando español estaba representado por el brigadier Gaínza, el auditor de guerra, José Antonio Rodríguez Aldea y el capitán José Matías Tirapegui. A nombre de los patriotas actuaban los generales Bernardo O'Higgins y Juan Mackenna, asesorados por el abogado, boliviano Jaime Zudáñez. También estaban presentes el mediador, capitán James Hillyar y su intérprete, Juan Diego Barnard.

Después de largas discusiones logró llegarse a un acuerdo, que en buenas cuentas, fue impuesto por los chilenos ya que Gaínza no tenía poderes suficientes como para suscribir un pacto de la naturaleza del que las circunstancias le obligaron a firmar, y tanto es ello así, que trató de introducir algunas modificaciones al proyecto de convenio presentado por los plenipotenciarios chilenos, lo que no pudo fructificar dadas las protestas y amenazas de O'Higgins y Mackenna.

Este tratado, que es el primero de nuestra historia diplomática, no obstante que no se cumplió, constaba de dieciséis artículos, de los cuales los cuatro primeros constituían su parte medular.

Por este convenio, Chile se comprometía a reconocer la soberanía de Fernando VII, la autoridad de la Regencia y a enviar diputados a las Cortes asegurando que obedecería lo que allí se acor-

dare después de oír a éstos. Mientras se procedía a hacer la elección, se mantenía en funciones el gobierno interior, respetándose las leyes dadas por éste principalmente las que sancionaban la libertad de comercio con las naciones aliadas y neutrales.

Por su parte, los realistas se comprometían a evacuar Talca en 30 horas y la provincia de Concepción en un mes, a contar de la fecha en que el convenio fuera ratificado por Chile.

El Senado de Chile, en reunión del 5 de mayo, ratificó lo obrado, en tanto que Gaínza, en oficio dirigido a O'Higgins y Mackenna, el día 6, daba por aprobado en todas sus partes el tratado y se desistía de una comunicación enviada el día anterior, por la cual había manifestado su intención de introducir algunas modificaciones.

Entretanto, el virrey del Perú, al tener conocimiento del tratado, lo desaprueba y organiza una expedición contra Chile al mando del Coronel Mariano Osorio.

Una vez en tierra chilena, Osorio dirigió, desde Chillán, con fecha 20 de agosto, un oficio "a los que mandan en Chile", en el que comunicaba el desahucio del Tratado de Lircay y el comienzo de las hostilidades en caso de que los patriotas no depusieran las armas. La guerra se desencadenaba y tendría funestas consecuencias para la patria. Vino Rancagua y la Reconquista. Más adelante, gracias al tesón y la fe inquebrantable de quienes deseaban un Chile libre y soberano, vendría, con los triunfos en Chacabuco y Maipú, la independencia total y absoluta.

El Tratado de Lircay fue impuesto por el peso de las circunstancias a ambas partes contratantes. No existe la menor duda de que ninguna de ellas actuó de buena fe y que, por lo tanto, no tenían la más mínima intención de cumplir lo pactado. Los chilenos buscaban una tregua para poder organizar mejor sus ejércitos, solucionar sus agitaciones internas y buscar salida a la gravedad financiera. Para los realistas, el convenio vino a solucio-



nar la crisis proveniente de las deserciones que se operaban en sus tropas y que cada vez iban en aumento.

A los negociadores no podía escapar el hecho de que por ningún motivo el virrey Abascal ratificaría tal convenio que estaba en desacuerdo con las instrucciones impartidas a Gaínza y con las condiciones entregadas al mediador Hillyar, en Lima.

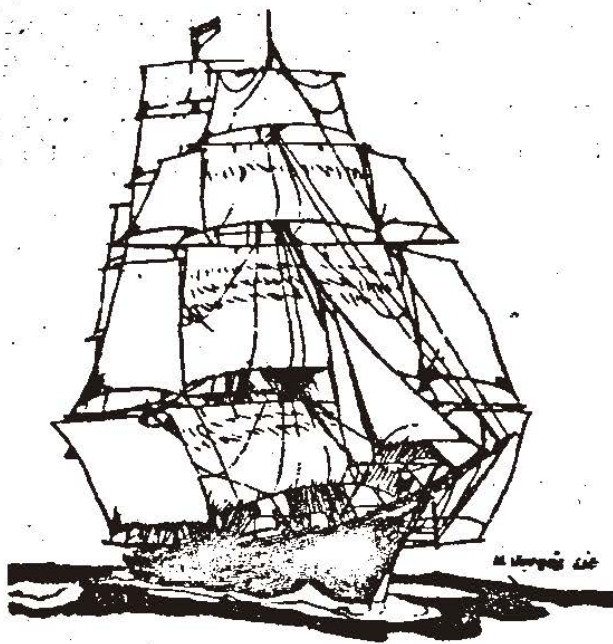
Por otra parte, la oficialidad española no era adicta al pacto. Otro tanto ocurría en Santiago, donde muchos lo consideraban un error grave. Muy variadas fueron las demostraciones de descontento que el convenio originó. "El desarrollo del sentimiento nacionalista había trans-

formado la psicología del movimiento emancipador, y lo que habrían aceptado sin reparo los patriotas de 1811 y de 1812 fue considerado como una derrota y una humillación en 1814". (16).

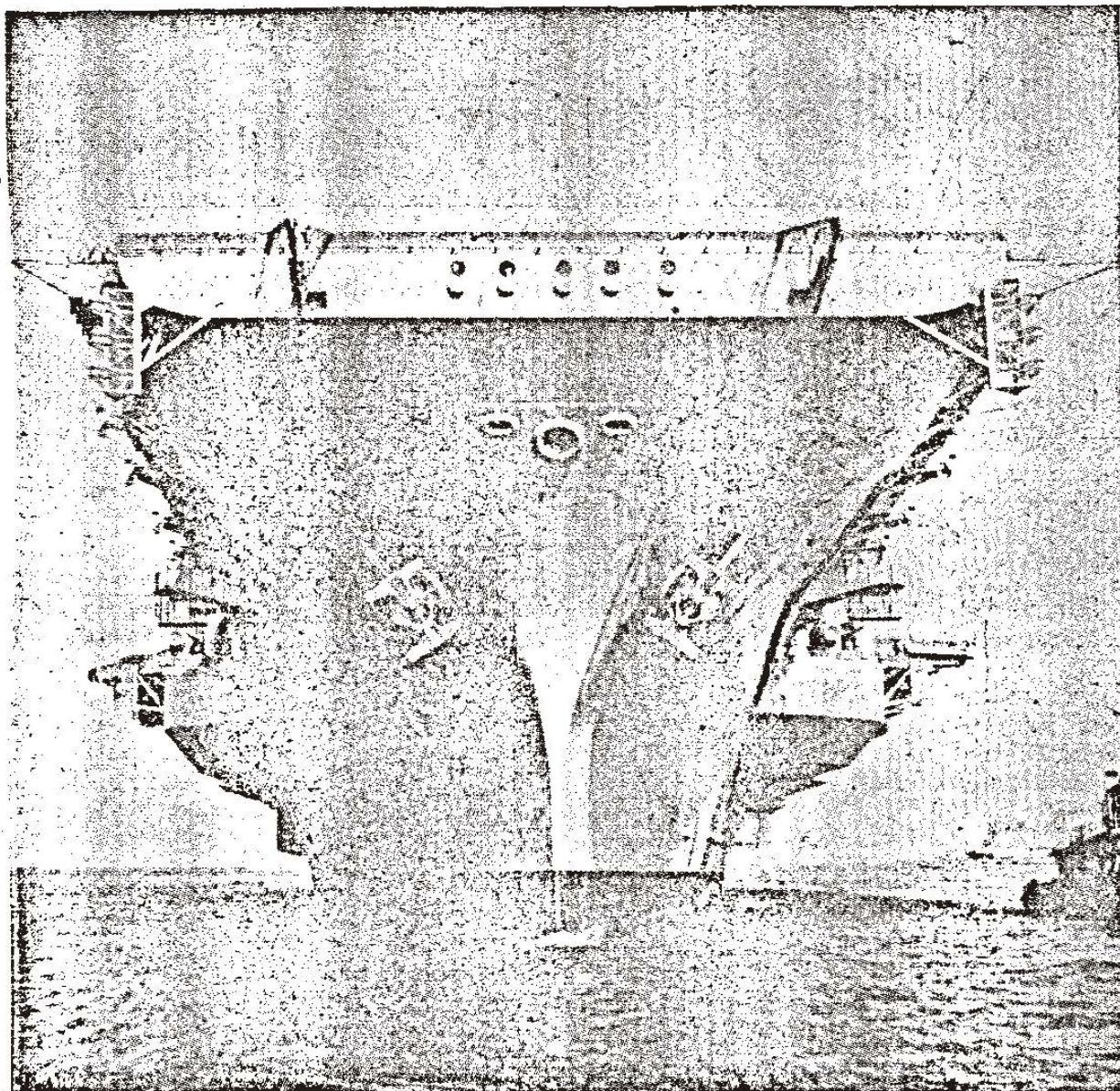
La mayoría de los historiadores nacionales formulan graves críticas al Tratado de Lircay. En realidad, este pacto no constituyó una actuación afortunada. Pero, no podemos dejar de reconocer que existen valiosos descargos para quienes, patriotas decididos, no trepidaron en llevar a cabo ese convenio al considerar la delicada situación del momento.

---

(16) R. Montaner Bello, Historia Diplomática, Pág. 19.







## Policías del petróleo

Traducido por Lautaro NAVARRO V., Tte. 2º Contador

**C**ougar, Cutlass y Banshee, tres pilotos de "jets", rasgan el cielo hacia su base, el superportaviones "Forrestal". Bajo ellos, Oficiales y personal del buque gigante están ocupados en alistar la cubierta de vuelo, revisar y reparar aviones y equipos y, en general, llevando a cabo los miles de detalles necesarios para que esos tres hombres, y cientos de pilotos más, se sientan seguros de sus aviones y de su buque.

La tripulación del "Forrestal" es, indudablemente, la responsable directa e inmediata de su alistamiento y conservación, pero además hay miles de otros hombres que, aunque no navegan en él, están contribuyendo a su correcto funcionamiento.

De estos miles, el grupo más pequeño y uno de los más importantes está formado sólo por tres hombres: los Ins-



pectores del Petróleo, del Centro de Abastecimientos de Combustibles, en Norfolk.

Su acuciosa inspección de muestras de petróleo y combustibles derivados ha evitado más de un trágico accidente, ya que si el combustible impuro, que ellos ocasionalmente encuentran, fuera utilizado en un avión, el resultado puede ir desde una simple falla del motor antes del despegue hasta una terrible explosión durante el vuelo.

### Su cometido.

Son varios los aspectos que estos tres hombres deben controlar en sus test.

La contaminación del petróleo obedece generalmente a las dos causas siguientes: mal uso del equipo utilizado y equipo defectuoso.

A bordo, las filtraciones en estanques de petróleo y cañerías rotas y estanques sucios, son las causales más comunes de contaminación.

Cuando un buque, tren o camión petrolero llega al Centro de Abastecimiento de Combustible, en Norfolk, los inspectores toman una muestra y ya sea visualmente o con un equipo de prueba, hacen un examen previo, antes que el combustible sea descargado. Este análisis parcial denuncia la ausencia o presencia de contaminación física en el petróleo. Posteriormente, un examen completo en el Laboratorio del Petróleo determina si existe contaminación química.

Estas pruebas no atrasan la descarga ya que su duración no excede de dos

horas. Por otra parte, para evitar que por una descarga apresurada se deje a un lado esta elemental medida de seguridad, la Armada estipula en sus contratos con las firmas petroleras, un plazo para descargar de hasta 48 horas.

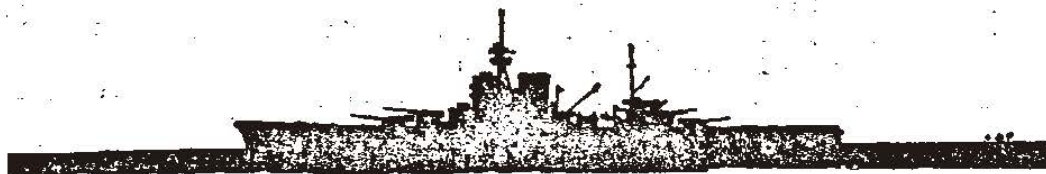
Las estadísticas del Centro de Abastecimiento de Combustibles demuestran que los cargamentos de petróleo contaminado que llegan al Centro sólo alcanzan un muy bajo porcentaje. Pese a ello, los inspectores no cejan en su infatigable labor de tomar muestras de cualquier recepción de petróleo y derivados.

Asimismo, antes de cargar un buque con petróleo los inspectores hacen una minuciosa revisión de sus estanques para verificar que están en condiciones de recibir la carga.

Tampoco los estanques en tierra escapan de la mirada inquisitiva de estos "Sherlock Holmes" del petróleo. Cada estanque es revisado antes y después de recibir combustible y aquellos que no han sido utilizados por más de seis meses son objeto de un tratamiento especial.

Armados solamente con sus botellitas para muestras, estos tres hombres tienen en sus manos la seguridad de miles de pilotos aéreos y la responsabilidad del buen funcionamiento de gran parte de los buques y aviones de la Armada Norteamericana, en lo que a combustibles se refiere.

En resumen, es suya la tarea de revisar y controlar todo lo que el Centro de Abastecimiento de Combustible de Norfolk recibe, mantiene y entrega. Es un trabajo de titanes donde no hay cabida para errores.—(Traducido del "Monthly Newsletter" de abril de 1956).





# El tiempo puede ser alterado

Traducido por Denio VALENZUELA Henríquez, Operario 3º (Eln.).

**E**L tiempo ocupa una posición muy elevada entre los sentidos de que está dotado el hombre.

Universal como es, no obstante nadie ha podido definirlo. Es tan indefinible como el espacio o la vida misma. Nadie sabe cuándo principió a fluir el tiempo o cuándo terminará, si es que va a terminar. Sin embargo, el tiempo posee propiedades que son sondables. Se puede alterar el tiempo a voluntad. Asombroso como parezca, hay sobradas razones científicas para concluir que el disminuir verdaderamente la velocidad del tiempo está dentro de lo posible. Pero detener el tiempo por completo es una imposibilidad terrestre.

Considerando algunas de las propiedades del tiempo, es interesante notar: El tiempo se mueve en una sola dirección, se mueve hacia adelante, hacia el futuro; el tiempo jamás puede ser invertido. Lo que uno ha hecho en el pasado jamás puede ser recuperado. Es tan imposible recuperar el pasado como lo es para un niño regresar a ayer y no comer la manzana que compró hoy.

Sin embargo, con el futuro no sucede lo mismo; el futuro viene hacia nosotros y es posible tener un dominio sobre él, así como el conductor de un automóvil puede evitar obstáculos que aparentemente vienen hacia él a medida que viaja por la carretera.

A menudo se oye esta expresión "¡Cuán rápidamente pasa el tiempo!" O al contrario "¡Este día lo he encontrado tan largo!" ¿Por qué es que el tiempo parece pasar más rápidamente para una persona que para otra? ¿Por qué más rápidamente en algunas ocasiones que en otras?

Los textos de escuela han enseñado que las criaturas poseen cinco sentidos: la vista, el oído, el gusto, el olfato y el tacto. La ciencia moderna añade por lo

menos quince sentidos más a estos cinco fundamentales. Para mencionar sólo algunos, nótese que los humanos poseemos un sentido de temperatura (que adapta el cuerpo a temperaturas bajas o altas); un sentido de equilibrio (el cual lo mantiene en una posición recta cuando camina a bordo de una nave con vaivén); un sentido de distancia (una clase de radar, que las personas no videntes desarrollan notablemente) y un sentido del tiempo del cual nos ocupamos.

Para entender la razón de las preguntas anteriores consideremos dos experimentos cortos que demuestran la ley física fundamental que produce ese fenómeno.

Sentémonos en un cuarto oscuro y después de uno o dos minutos encendamos una lámpara de seis vatios. Luego de haber observado por un rato la luz, aumentemos la intensidad encendiendo otra lámpara de seis vatios. Inmediatamente notaremos un aumento muy determinado en la cantidad de luz. Ahora repitamos el experimento con una luz más fuerte de 300 vatios; en seguida aumentemos la intensidad de luz encendiendo otra lámpara de seis vatios; el aumento en la intensidad de luz pasará inadvertido aunque la cantidad de aumento es la misma en los dos casos.

Otro experimento, esta vez con sonido: coloquémonos en un cuarto muy silencioso, con un despertador sobre una mesa; oiremos claramente el tic-tac del reloj. Ahora trasladémonos a un ruidoso taller de caldereros con el reloj. ¿Podremos oír el tic-tac allí? Por supuesto que no, aunque el tic-tac es tan fuerte como antes.

La razón de que se produzca este extraño efecto en los sentidos como se demuestra en estos experimentos, es que hay en funcionamiento una importante



ley física. Esta se conoce como "la ley Fechner" o como "la ley logarítmica de la percepción sensorial".

En los experimentos expuestos, cuando la luz de seis vatios fue aumentada por seis vatios adicionales, ello significó un aumento del 100% en la intensidad de la luz. Sin embargo, no fue así con la luz de 300 vatios al que se agregaron 6 vatios más, lo que representa sólo un 2% de aumento. La "ley Fechner" declara que es el cambio en cuanto al porcentaje, más bien que a la intensidad lo que determina el grado de percepción sensorial. Esta ley constantemente está en funcionamiento y a menudo sin que uno se dé cuenta de ello.

Aplicando esta ley a la sensación de tiempo, su efecto en los jóvenes y los ancianos llega a hacerse claro inmediatamente. Así, a un niño de un año de edad, añadirle otro año a su vida representa un aumento del 100% a las experiencias de su vida. Por lo tanto, para el niño, un año agregado a su vida parece ser un período larguísimo. Sin embargo, cuando el mismo aumento de un año se agrega a la vida de un anciano de 100 años, esto representa sólo el 1% de aumento en las experiencias de su vida total. Por lo tanto, para el anciano parece ser un corto período porque representa una parte pequeña de su vida total.

Dado que hay un cambio aparente en la velocidad del tiempo a causa del medio ambiente y edad, ¿no sería posible alterar la velocidad del tiempo?

La teoría de la relatividad concebida por Alberto Einstein es la que abarca el concepto de que el tiempo verdaderamente puede ser alterado.

Baste decir que la teoría de la relatividad comprensivamente relaciona los elementos esenciales del espacio, tiempo, masa y energía con el movimiento. El tiempo desempeña un papel importante en la teoría. Es, por decirlo así, una cuarta dimensión. La importancia de este elemento puede demostrarse por

un ejemplo ilustrativo que nos dará una percepción más clara del principio relativista.

Imaginémonos tener una nave cohete que sea capaz de volar a una velocidad igual al 87% de la velocidad de la luz, propulsada por una energía nuclear. Hacemos arreglos para usarla por una semana en un vuelo a través del espacio. Cuidaremos de llevar en nuestro equipaje un reloj y un calendario para asegurarnos el regreso una semana después. Llega el día en que el vuelo va a comenzar, de modo que despegamos diciendo a nuestros amigos que regresaremos exactamente una semana después. Partimos y disfrutamos de nuestro vuelo en el espacio, y conforme contamos los días llegamos al fin de semana, de modo que regresamos a nuestro punto de partida.

Aterrizamos y esperamos ver a nuestros amigos, pero desilusión nuestra, no hay ninguno. ¿Por qué?... Después al encontrarnos con nuestros amigos nos regañan, diciéndonos que fueron a esperarnos exactamente cuando se cumplió la semana de vuelo, y nosotros no aparecimos sino una semana más tarde de lo convenido. Ellos estaban bastante justificados en regañarnos.

Aunque nosotros y nuestros amigos tenían razón en la cuenta de los días, el reloj que nosotros llevamos en nuestro vuelo realmente caminó más lentamente. La disminución en la velocidad del reloj no se debió a una falla mecánica, sino que, de acuerdo a la teoría de la relatividad, se debió a la velocidad elevada que tuvimos viajando en el espacio (87% de la velocidad de la luz). La nave cohete y todo lo que estaba dentro de ella se contrajo a la mitad de su longitud normal relativa a un cuerpo que no está en movimiento. Durante el vuelo estuvimos viviendo a la mitad de la rapidez normal; el reloj andaba a la mitad de su velocidad, y la masa de la nave cohete y todo lo que se hallaba dentro de ella se había duplicado. Mientras viajamos en el cohete, la corriente del tiempo paradójicamente disminuyó la



velocidad a la mitad de su proporción normal en comparación con la velocidad en la tierra.

Absurdas como puedan parecer las consecuencias de la teoría relativista, ella tiene apoyo científico. Para mencionar sólo una evidencia que la apoya, puede notarse que los físicos nucleares cuando trabajan en sus aceleradores electrónicos, tienen que reconocer constantemente el hecho de que la masa de un cuerpo realmente aumenta en proporción a su velocidad.

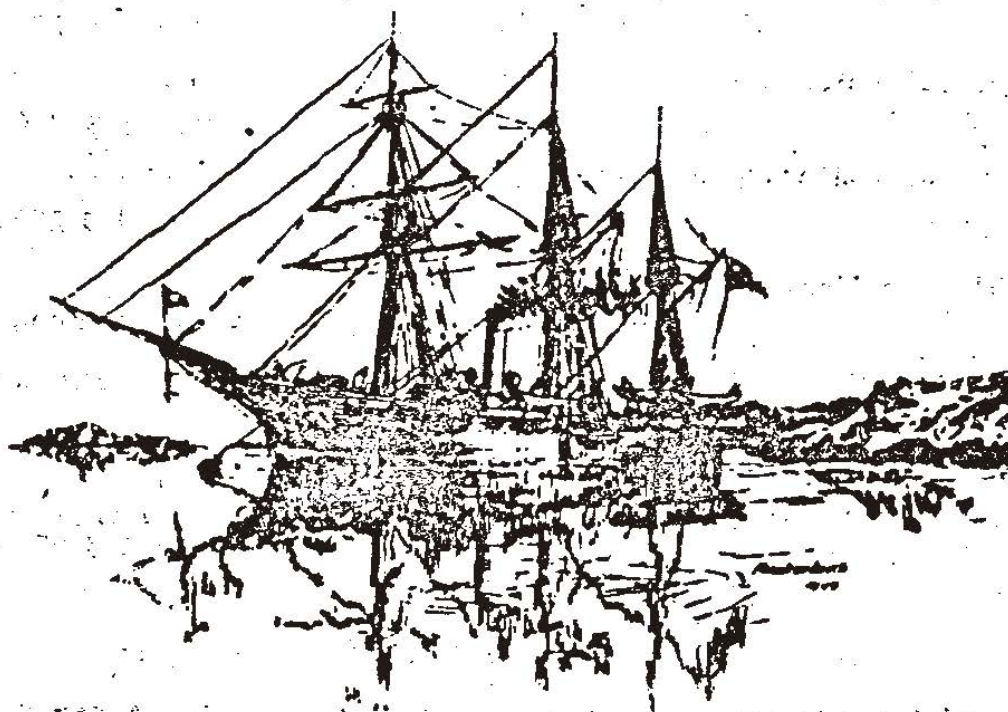
Por lo tanto, cuando un electrón es acelerado al 87% de la velocidad de la luz, su masa aumenta 2 veces en proporción a cuando está inactiva.

Conforme continúa aumentando la velocidad, la masa también aumenta sin límite, conforme la velocidad se acerca a la velocidad de la luz. Evidentemente, no hay ninguna fuerza terrestre lo bas-

tante grande para crear velocidades iguales a la de la luz.

En lo que concierne al tiempo, su velocidad de transcurso realmente disminuye a exactamente la misma proporción en que se aumenta la masa. Por lo tanto, se ve en nuestro experimento que la masa aumentó 2 veces y el tiempo disminuyó en proporción, lo que equivale a decir que cuando terminamos nuestra semana en el espacio, en la tierra habían transcurrido 2 semanas.

Como un corolario de la teoría de la relatividad, puede demostrarse matemáticamente que si un cuerpo en movimiento que fuera capaz de desarrollar la velocidad de 99,9999% de la velocidad de la luz, entonces el tiempo sería disminuido a tal grado que un día de viaje en el espacio sería equivalente a 1.000 años sobre la tierra.—(Traducido de la revista "Awake").





## **"Biblioteca del Oficial de Marina"**

**En venta en la Sección 63 (Reglamentos y Publicaciones)**

**Varas 339 - Casilla 58-V — VALPARAISO**

**"La Expiación"..... por W. Semenoff**

Obra completa que consta de 4 libros empastados en un Tomo, a saber:

1ª Parte: La Escuadra de Puerto Arturo.

3ª Parte: La Agonía de un Acorazado.

2ª " Camino del Sacrificio.

4ª " El Precio de la Sangre.

**Valor: \$ 700.—**

**"Guía de Estrategia Naval"..... por Bernard Brodie**

**Valor: \$ 700.—**

**"Arturo Prat y Patricio Lynch"**

Estudios sobre su vida, por JOSE TORIBIO MEDINA,

estudio y prólogo de ROBERTO HERNANDEZ C.

**Valor: \$ 100.—**

**"O'Higgins"..... por Jaime Eyzaguirre Gutiérrez**

Obra premiada en el Concurso Nacional O'Higgins por el Supremo Gobierno, en el año 1947.

**Valor: \$ 600.—**

**"La guerra del Pacífico"..... por Bulnes Sanfuentes**

Tomo I, II y III

(Su precio en el comercio es de \$ 6.600.—)

**Valor: \$ 5.400.—**

Tomo III (Sólo para los que compraron los Tomos I y II)

(Su precio en el comercio es de \$ 2.200.—)

**Valor: \$ 1.275.—**

**"Nuestros Vecinos Argentinos"..... por Alejandro Magnet**

(Su precio en el comercio es de \$ 900.—) **Valor: \$ 760.—**

**"El Continente de los Hombres Solos"..... por Salvador Reyes**

(Su precio en el comercio es de \$ 900.—) **Valor: \$ 760.—**

**"Misión en el Pacífico"..... por Hernán Poblete**

(Su precio en el comercio es de \$ 1.000.—). **Valor: \$ 760.—**

**"Los Lobos y el Almirante"..... por Wolfgang Frank**

**Valor: \$ 1.260.—**

**"Enciclopedia Universal Herder"**

(Su precio en el comercio es de \$ 4.400.—) **Valor: \$ 3.600.—**

**"Adiós al Séptimo de Línea"..... por Jorge Inostrosa C.**

Tres tomos en un solo volumen con empaste en tela.

(Su precio en el comercio es de \$ 3.800.—) **Valor: \$ 3.200.—**

**"Misión en Chile" 1939 - 1953..... por Claude G. Bowers**

**Valor: \$ 1.050.—**

(Su precio en el comercio es de \$ 1.250.—)

**NOTA.—Léase B. O. N° 51/955 que concede facilidades de pago.**



# El régimen de los mares

Por JAMES H. GUILL, Teniente US. NAVY.

Traducido y comentado por PATRICIO CARVAJAL P., Capitán de Fragata (EMA)

**A** PARTIR del día en que el primer hombre de las cavernas lanzó un tronco a un río desconocido y montado en él se dejó deslizar a favor de la corriente, el hombre se ha preocupado de la posesión, explotación y control de las aguas de la tierra. Las potencias marítimas del mundo antiguo — Grecia, Fenicia y Roma — fueron potencias de puerto y consideraron las vías marítimas que los unían como pertenecientes a nadie. Cuando los fenicios y griegos avanzaron hacia el Oeste para colonizar las costas del Mediterráneo, su primera preocupación fue la captura o construcción de puertos en los que sus flotas pudieran permanecer en seguridad mientras se efectuaba el comercio con las comarcas del interior. Roma heredó el poder naval de los griegos y fenicios y llegó a ser como ellos una potencia de puerto. La Ley Romana consideraba el mar, dominio común y libre para el uso de todos. Las riquezas del mar y la navegación fueron consideradas "res nullius", es decir, bienes sin dueño, que podían ser explotadas o utilizadas por cualquiera que fuera capaz. Los derechos de navegación y propiedad de los productos marítimos se basaban en la posesión física y en su utilización. La soberanía legal pertenecía sólo a los puertos mismos.

Aunque el poderío marítimo de Roma sucumbió junto con el Imperio, el concepto romano del dominio común del mar siguió prevaleciendo durante la mayor parte del período medioeval. Este concepto sólo vino a ser desplazado en 1415 cuando los portugueses, iniciadores de la moderna expansión europea, lanzaron su histórica conquista del puerto morisco de Ceuta, en el África. Este acontecimiento no sólo fue el heraldo de la expansión geográfica de Europa sino que inició la disputa de la soberanía de los mares mismos.

El Imperio en expansión de Portugal en África produjo marfil, oro, trigo, pimienta y esclavos. La codicia por estos

productos hizo enviar buques piratas y corsarios semi-oficiales desde Castilla, Francia y Génova — los poderes marítimos rivales de la época — a las aguas frecuentadas por los barcos mercantes portugueses que volvían a la Patria. Pero estas naves no portuguesas se sentían como cazadores furtivos, navegando en aguas prohibidas. Los portugueses pretendieron tener la exclusiva jurisdicción de los mares africanos y reforzaron sus pretensiones basando buques armados en sus nuevas colonias del Atlántico, ubicadas estratégicamente en los archipiélagos de Madeira y las Azores. Posteriormente fortalecieron aún más sus pretensiones al solicitar el apoyo papal, que Nicolás V concedió sin vacilar mediante la bula "Dudul siquedem" emitida en 1454. El Papa concedió la aprobación de la Iglesia a "la conquista, ocupación y apropiación de todas las tierras, puertos, islas y mares de África ya conquistadas o por conquistar, para los reyes de Portugal y para el Príncipe Enrique". En esta forma, aquellos que quisieran disputar las pretensiones portuguesas a la soberanía de los mares africanos deberían luchar tanto contra la fuerza armada del mayor poder naval de la época como contra la sanción moral del Obispo de Roma.

No obstante, hubo quienes se atrevieron o poner a dura prueba la pretensión portuguesa a la soberanía de los mares descubiertos por esa nación, los que hacia 1492, incluían casi todo el Atlántico al Este del Nuevo Mundo. La España unificada pronto intervino en la disputa de la dominación mundial, luego del descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón. El ulterior resultado de este grave desafío a Portugal fue el Tratado de Tordesillas y la división bipartita de las áreas terrestres y oceánicas por descubrir, de todo el mundo, a lo largo de un meridiano ubicado a trescientas setenta leguas al Oeste de las Islas Azores.

Francia, Holanda y más tarde Inglaterra intervinieron en la carrera colonial



y unieron sus declaraciones contrapuestas a las pretensiones hispano-portuguesas de soberanía conjunta sobre los océanos del mundo. El clímax de este conflicto marítimo internacional culminó en el Siglo XVII con las discusiones celebradas entre los exponentes de las teorías del "mare liberum" y del "mare clausum". En general, las naciones saturadas—España y Portugal—eran partidarias de la teoría de los mares cerrados y las naciones desposeídas—Francia, Holanda e Inglaterra—abogaron por la teoría del "mare liberum" o libertad de los mares. Grotius, el holandés considerado "padre del Derecho Internacional" dirigía el ataque filosófico contra la teoría de la propiedad de los mares, en tanto que teorizantes como el portugués Freitas, contraatacaban en forma vigorosa y brillante, pero fútilmente por cuánto Portugal y España estaban destinados a perder la batalla en práctica. El creciente poder naval de Holanda, Inglaterra y Francia fue el verdadero juez y jurado. Las colonias de España y Portugal fueron arrancadas de su débil lazo en todo el mundo. Su ansiada soberanía sobre los mares fue tan efímera como su desvaneciente poderío colonial. En 1702, el holandés Bynkershoek proponía en su obra más importante "De dominis maris", que la jurisdicción de soberanía sobre los océanos se limitara a aquellas áreas marítimas adyacentes a cada estado hasta una distancia equivalente al alcance de un tiro de cañón disparado desde la costa, lo que se ha interpretado generalmente como una faja marginal de tres millas náuticas de ancho.

Es significativo el hecho de que Gran Bretaña, país campeón de la teoría de la libertad de los mares (que originalmente se refería a la libertad de Gran Bretaña para usar los mares que pretendían otras naciones), emergió a comienzos del Siglo XIX como el mayor poder comercial y colonial del mundo, amo indiscutido de los mares. Este hecho fue causa de que los dos principios básicos de la soberanía de los mares llegaran a estabilizarse. Ellos son: 1º La libertad de los mares (según la interpretación conveniente a Gran Bretaña) y 2º la existencia de derechos de soberanía de los países marítimos sobre las aguas conti-

guas (interpretada en diversas formas por las muchas naciones afectadas). El problema subsistente fue dónde trazar la línea demarcatoria. Esta línea establecía y aún hoy establece la extensión de las aguas en las que el Estado ribereño tiene derecho de exclusiva jurisdicción y soberanía. Excepto en las ocasiones en que un tratado o, costumbre establecida dispusieran en contrario, el término "libertad de los mares" significaba, y aún hoy día mantiene ese significado en la política oficial de Gran Bretaña y de los Estados Unidos de Norte América, la limitación de las aguas soberanas (es decir, de jurisdicción exclusiva) a una faja de tres millas contigua a la costa y la completa libertad de la alta mar más allá de este límite para la navegación y la explotación de los recursos marítimos.

La teoría de la libertad de los mares así expresada es hoy día objeto de ataques de todos lados. Con una proporción tan grande de naciones del mundo sustentando pretensiones de uno u otro tipo sobre extensas áreas de alta mar, el límite de las tres millas, inherente a la libertad de los mares, está perdiendo rápidamente significado real. El mundo ha llegado a otra crisis con respecto a la soberanía de los mares; se necesita un moderno Grotius o Bynkershoek, aunque, tal como antaño, la estabilización de las pretensiones dependerá directamente del desarrollo de la política internacional más bien que de las opiniones de los filósofos.

Actualmente hay tres teorías principales o bases de acción que son reconocidas por aquellas naciones que procuran expandir sus aguas territoriales de jurisdicción exclusiva o soberanía nacional hacia alta mar. Dos de ellas tienen su origen en los desarrollos tecnológicos relativamente recientes y la tercera, en los requerimientos de las operaciones militares. El que escribe, ha elegido para designar estas tres teorías las siguientes denominaciones:

- 1º Teoría de la Meseta Continental.
- 2º Teoría de la Propiedad Militar.
- 3º Teoría del Complejo Biológico.



Los países que en épocas recientes han tratado de obtener reconocimiento a sus pretensiones sobre substanciales áreas marítimas han utilizado tanto una de estas teorías como una combinación de ellas. Exponiendo a un examen crítico los factores que conforman estas teorías contemporáneas sobre soberanía marítima, puede pronosticarse con algún grado de exactitud el curso próximo futuro que más probablemente seguirán las ambiciones nacionales para lograr sus objetivos de política marítima.

### Teoría de la Meseta Continental.

La batimetría, o estudio del contorno del fondo de los mares, es relativamente una ciencia nueva. Cuando se encontraba aún en su infancia, la batimetría descubrió que los continentes tienen extensiones submarinas de suave pendiente que se extienden hasta una profundidad de aproximadamente 100 brazas antes de descender abruptamente a una hondura mucho mayor, conocida generalmente como el fondo básico de los océanos. Esta llanura continental submarina varía grandemente tanto en distribución como en características en las distintas regiones del mundo. Por ejemplo, las márgenes atlánticas de América del Norte y del Sur tienen mesetas submarinas anchurosas con una pendiente muy suave, después de cuyo límite exterior la profundidad descende bruscamente de 100 brazas a 3.000 brazas. Asimismo, los bordes orientales de los continentes asiático y australiano tienen vastas mesetas submarinas de suave pendiente. Se ha estimado que el área total de aquellas mesetas submarinas asciende a 11.800.000 millas cuadradas, lo que equivale a un doceavo del área submarina del planeta, de las cuales, 750.000 millas cuadradas rodean a los EE.UU. de N.A.

En muchas regiones del mundo estas mesetas son estructuras diferenciadas, cuyos límites pueden establecerse fácilmente por medio de los métodos normales de levantamientos oceanográficos. Sin embargo, en otras partes del mundo, especialmente en los golfos y estrechos, la

continuación submarina de la masa terrestre, aunque descende gradualmente, nunca alcanza profundidades iguales o mayores de 100 brazas. En estos casos es evidente que no habiendo descensos graduales ni abruptos bajo ese valor, el término meseta continental pierde su significado geográfico. No obstante, estas "aguas poco profundas" o "áreas submarinas" han sido objeto de la misma explotación económica o militar que las verdaderas mesetas continentales. En consecuencia, tanto en la terminología legal como en la denominación corriente, la expresión "meseta continental" ha llegado a ser un término aceptado que puede ser aplicado a las regiones poco profundas del océano, ya constituyan estas verdaderas mesetas continentales, mesetas insulares o simplemente aguas poco profundas que se extienden hasta alcanzar la ribera opuesta. El término "meseta continental" cuando aparezca en lo sucesivo en este artículo debe interpretarse de acuerdo con esta última aceptada definición para designar aquellas áreas oceánicas de profundidades de 100 brazas o menores.

### Explotación de la Meseta Continental.

La explotación económica de la meseta continental depende de dos factores: la existencia de recursos en la meseta o en las aguas que la cubren, y la habilidad técnica de la nación ribereña para explotar esos recursos. La existencia de recursos explotables ha sido comprobada, especialmente en el período de Post-Guerra Mundial N° 2. Entre estos recursos se destacan el petróleo, carbón y la pesca sedentaria y de alta mar. Sin embargo, con el advenimiento de nuevas técnicas y equipos, y la creciente demanda de recursos económicos, el número y extensión de riquezas marítimas en explotación están cambiando continuamente de características.

El petróleo ha sido el ítem más importante que ha urgido a las naciones a conquistar la meseta continental. Aunque ya en 1894 se descubrió petróleo en la meseta continental frente a la costa de Ca-



lifornia, la explotación de este combustible no vino a convertirse en una empresa factible hasta el período de post-guerra. El progreso de las técnicas de sondeo por eco y de perforación direccional permitió perforar pozos submarinos a costos que se comparaban ventajosamente con los terrestres. Hoy en día, se ha realizado tremendos avances en la explotación de yacimientos petrolíferos submarinos. A comienzos de 1957, se realizaban operaciones submarinas en las mesetas continentales de las siguientes naciones y territorios: EE. UU. de N. A., Méjico, Cuba, Venezuela, Trínidad, Japón, Kuwait, Borneo Británico, Bahrain, Qatar, Saudi Arabia, Perú, Rusia, Guayana Británica y Egipto.

Ha habido otros recursos submarinos que recientemente han concitado la explotación de la meseta continental. Entre ellos el carbón es de importancia creciente. Las galerías de las minas de carbón penetran bajo el mar en Gran Bretaña y Japón. La introducción de nuevas técnicas ha hecho que se redoblen los esfuerzos para la explotación del carbón submarino.

El Comité Nacional del Carbón de Gran Bretaña ha construido una torre perforadora submarina en el Firth of Forth. Se ha encontrado carbón a 2.000 pies. Las autoridades británicas interesadas han declarado que el completo éxito de esta operación preliminar ha asegurado el comienzo de operaciones adicionales de perforación en las afueras de la costa británica. De contado, esto despertará nuevo interés en todas partes por la explotación submarina y como consecuencia aumentará el deseo de controlar las áreas próximas a las costas.

El reciente despertar del Japón a las potencialidades de la meseta continental demuestran ampliamente el fervor que puede consumir a un pueblo cuando tiene un pequeño conocimiento de los recursos que puede brindarle el subsuelo marino. Un editorial del Times nipón proclamaba recientemente: "Billones de toneladas de carbón y petróleo vírgenes existen bajo la plataforma continental del Japón" y agregaba: "Depósitos de oro, hierro, cro-

mo y manganeso han sido también descubiertos". La meseta continental del Japón tiene un área que se aproxima al 80% de la superficie no sumergida de las cuatro principales islas del país. Se ha estimado que un 18% de esa meseta consiste en campos petrolíferos y carboníferos. El solo carbón se estima en centenares de billones de toneladas, que yacen bajo aguas costaneras poco profundas listas para ser excavadas. Al comparar estas cifras con los 15 millones de toneladas de depósitos terrestres del Japón, la potencialidad de la reserva submarina es evidente. Este nuevo interés del Japón ha culminado en un levantamiento conjunto efectuado por la Junta de Seguridad Marítima y el Ministerio de Industrias y Comercio Internacional, en el cual se llevó a cabo extensas rebuscas y pruebas en el subsuelo marino que rodea las costas del Japón. Sólo se espera el planeamiento técnico y el apoyo económico necesario para comenzar las actividades de explotación.

Aunque la teoría de la meseta continental derivó de consideraciones que afectaban principalmente al área submarina que rodea los continentes hasta una profundidad de 100 brazas y secundariamente a otras regiones de igual o menor profundidad, la teoría se ha extendido, tanto en lo que se refiere a profundidad como a superficie. Desde su origen, anterior a Truman, a través de la Declaración Presidencial del 28 de septiembre de 1948 y hasta el presente, la teoría se ha ido acomodando de acuerdo con la época y según la experiencia práctica; la doctrina resultante se parece poco a la original. Por lo tanto, hacer un examen detallado de sus orígenes y del camino seguido por las naciones en la aceptación o rechazo de la doctrina, resulta conveniente ya que el proceso ha jugado un papel importante en lo referente a los cambiantes conceptos de soberanía marítima.

#### **La Declaración Presidencial del 28 de septiembre de 1948.**

La declaración que hizo Truman en esa fecha, dio un reconocimiento oficial y uni-



lateral a la expansión no oficial de la jurisdicción de EE.UU. de N.A. sobre los recursos marítimos ubicados más allá del límite de las tres millas. Luego de la amenaza submarina alemana en la IIª Guerra Mundial, se produjo un renovado interés en la exploración de los yacimientos petrolíferos submarinos del Golfo de Méjico, especialmente frente a las costas de Louisiana. Hacia 1945 se comenzó a perforar pozos en la meseta próxima a alta mar. En 1947 nada menos que 37 equipos geofísicos trabajaban a bordo de toda clase de embarcaciones, desde botes pesqueros hasta antiguos buques de la Armada y yates. Las compañías petrolíferas compraron opciones a 2.185.443 acres de subsuelo marino en 1948 y a fines de 1949 perforaban el fondo del Golfo 17 torres. Esta actividad siempre creciente había dado pie a la Declaración de Truman, como quedó establecido en la introducción de ese documento. Esta introducción afirmaba:

1º La existencia de una necesidad mundial de nuevas fuentes de petróleo y otros minerales.

2º La posibilidad, de acuerdo con la opinión de los expertos, de extraer estos recursos del subsuelo de la meseta continental por medio del progreso tecnológico que ya había hecho posible su explotación en cierto grado.

3º La necesidad de que existiera cierta jurisdicción reconocida sobre estos recursos para procurar su conservación y prudente explotación.

4º La justicia y lógica de que el ejercicio de la jurisdicción sobre los recursos naturales submarinos y subterráneos de la plataforma continental se reservaran a la nación contigua.

Después de estas afirmaciones preliminares, la Declaración pasaba abruptamente al objeto mismo del documento. Proclamaba que la política de EE.UU. de N.A. sería considerar "los recursos naturales del subsuelo y cuenca marina de la meseta continental bajo alta mar, pero contigua a la costa de los EE.UU. de N.A.,... sujeta a su jurisdicción y control". La cláusula final es de la mayor importancia: "El carácter de alta mar de

las aguas sobre la plataforma continental y el derecho a su libre e irrestricta navegación no son afectadas en forma alguna por esta Declaración". Un comentario de prensa adjunto establecía que la meseta submarina debía considerarse, en general, como aquella área que se extendía desde la línea de las bajas mareas hacia alta mar hasta el veril de 100 brazas.

La Declaración Presidencial de 28 de septiembre de 1945, fue emitida durante el período en que la atención mundial estaba dirigida hacia los acontecimientos producidos por la terminación de la IIª Guerra Mundial. La indiferente actitud de otros gobiernos con respecto a esta declaración, refleja la situación existente en aquellos días. La parte substancial de esta declaración fue comunicada a los Gobiernos de Canadá, Méjico, Rusia y el Reino Unido, países a los cuales afectaba más directamente la pretensión de los EE.UU. de N.A. Ninguno de estos Estados hizo observaciones públicas al respecto; sólo Méjico anunció que tomaría medidas similares.

### **Acción y reacción.**

La actitud de los EE.UU. de N.A. con respecto a pretensiones sobre espacios marítimos costeros no había de quedar sin consecuencias. Un mes después de la declaración del Presidente Truman, Méjico proclamó que "el Gobierno de la República pretende toda la meseta continental adyacente a sus costas y todas y cada una de sus riquezas naturales, conocidas o por descubrir y procederá a supervigilar, utilizar y controlar las zonas de protección a la pesca que sean necesarias para la conservación de esta fuente de bienestar". Se declaró expresamente que no se pretendía negar los legítimos derechos de explotación de terceras partes ni desconocer los derechos a la libre navegación en alta mar. El propósito único de la acción tomada fue anunciado como "la conservación de los recursos para el bienestar de la nación, del continente y del mundo". Sin embargo, el artículo corregido Nº 27 de la Constitución Nacional, establecía que no sólo la cuen-



ca marina y la meseta continental, sino también las aguas que cubrían esas áreas eran de propiedad nacional directa hasta el límite fijado por la ley internacional. Desde esa fecha Méjico ha encontrado prudente limitar sus pretensiones a la meseta continental hasta una distancia de 9 millas de costa, pero se ha propuesto defender este límite a outrance.

Argentina, viendo en la actitud de EE. UU. de N.A. un apoyo a sus propias proposiciones de meseta continental hechas en 1944, proclamó su pretensión en una Declaración Presidencial de 11 de octubre de 1946, de que el adyacente "mar epicontinental y meseta continental estaban sujetos a la soberanía de la nación (es decir, a Argentina)". La declaración agregaba, sin embargo, que para los propósitos de libre navegación el carácter de aguas situadas en el mar epicontinental argentino, es decir, sobre la meseta continental argentina, permanecía invariable. Es interesante notar que Argentina a continuación ha tratado de reforzar sus pretensiones a las Islas Falkland ocupadas por Gran Bretaña y a un sector antártico, por medio de una extensión de la teoría de la meseta continental. La geografía ha cooperado con Argentina, ya que aunque las aguas que separan Sud-América de la Antártica sobrepasan en mucho las 100 brazas, hay una cantidad de estructuras geológicas que conectan ambas masas terrestres y que puede concebirse que caigan en la definición de la doctrina de la meseta continental.

El 1º de mayo de 1947, el Congreso de Nicaragua adoptó una declaración que daba a su país soberanía sobre la meseta continental adyacente hasta una profundidad del mar de 200 metros y, el 22 de enero de 1948, modificó su Constitución para incluir esta pretensión. Nicaragua fue aún más allá en 1949, al reclamar como propio el espacio aéreo ubicado sobre la meseta continental. El artículo 5 de la Constitución de 1950 declaraba que "la meseta continental y los zócalos submarinos", el subsuelo de las aguas territoriales, el espacio de aire y la estratósfera sobre la meseta, eran parte integrante del territorio nacional.

Otros países Latinoamericanos tomaron medidas legislativas de varias clases con respecto a la meseta continental. Costa Rica, Panamá, Guatemala, Honduras, El Salvador y Brasil han proclamado todas las pretensiones definidas y Cuba ha estado ofreciendo opciones en sus áreas costeras durante algún tiempo. Pero el problema de la meseta continental no ha sido limitado a los 21 estados americanos. En 1948, el Reino Unido extendió los límites de la Colonia de las Bahamas. El artículo 2 de la Orden del Consejo Nº 2574 del 26 de noviembre de 1948, es significativo a este respecto, ya que establece: "Los límites de la Colonia de Bahamas se extienden por lo tanto hasta incluir el área de la meseta continental que se encuentra bajo el mar contiguo a las costas de las Bahamas". Ordenes similares fueron emitidas para Jamaica, las Honduras Británicas y las Islas Falkland. Irán, Arabia Saudita, Australia, los territorios del Golfo Pérsico, Japón y otras naciones se han agregado posteriormente al desfile de teorizantes de la meseta continental, aunque no han llegado a un acuerdo en todos los aspectos del problema.

### Las Naciones Unidas.

La doctrina de la meseta continental había recibido tal atención en todo el mundo y había alcanzado tal importancia hacia 1951 que la Comisión de Leyes Internacionales de las Naciones Unidas se preocuparon de este problema durante su tercera sesión. Como resultado, la Comisión redactó una serie de artículos sobre la meseta continental y temas relacionados, a los que, de acuerdo con las disposiciones del estatuto de la Comisión se les dio publicidad y fueron comunicados a los Gobiernos de la ONU para su consideración y comentarios. La Comisión llegaba a la conclusión que el progreso tecnológico había creado una situación que había que tomar en cuenta, pero que la solución inmediata debía ser tal que diera oportunidad para desarrollos futuros. Es notable que la mayor dificultad encontrada por la Comisión fue la definición de la "meseta continental" misma. Su con-



clusión final a este respecto después de gran deliberación fue: "El término meseta continental se refiere a la cuenca marina y al subsuelo de las áreas submarinas contiguas a la costa, pero fuera de las aguas territoriales, donde la profundidad de las aguas sobreyacentes admite la explotación de los recursos naturales de la cuenca marina y del subsuelo".

Un examen de esta definición deja muchas preguntas importantes sin respuestas. Primero que todo, no hay consenso universal respecto a la extensión de las aguas territoriales. Las naciones pretenden ahora completa o parcial soberanía sobre las aguas contiguas hasta un límite que varía entre 3 millas y 200 millas. Hay una segunda pregunta que la definición de la ONU no satisface. ¿Cuáles son los límites de explotación de los recursos submarinos en este moderno mundo tecnológico? Se ha obtenido petróleo y carbón recientemente en puntos cada vez más alejados de costa y más profundos. El último pozo de prueba submarino en el Golfo de Méjico está situado a 63 millas de costa. Un batiscafo francés ha alcanzado una profundidad de 13.000 pies bajo la superficie del océano. ¿Podemos afirmar que las naciones no serán capaces de explotar los recursos submarinos en cualquier punto y a cualquier profundidad en los océanos? ¿Cómo interpretar entonces los límites en la definición de la ONU?

A pesar de la complejidad de los problemas relacionados, muchas autoridades creen que sólo la ONU puede dar la solución de compromiso a la cual accedan todos los países. Australia ha sometido a la inspección de la Corte Internacional de Justicia sus pretensiones a los recursos del adyacente Mar Arafura (principalmente pesquerías de perlas). Esto ha dado a mucha gente grandes esperanzas de que la ONU, que ha formado un comité permanente para estudiar los problemas relacionados con aguas territoriales, logrará obtener buenos resultados en la solución de estos problemas. Los partidarios de las políticas de las potencias internacionales, por otra parte, afirman que la ONU es ineficaz con respecto a la solución final de los problemas de la

meseta continental, ya que la ONU es sólo un instrumento de las políticas de las potencias. Por lo tanto, cualesquiera que sean las soluciones encontradas por la ONU, estas serán respetadas sólo mientras las naciones miembros deseen respetarlas. Entre tanto las naciones que pretenden controlar extensas aguas territoriales continuarán haciéndolo así en base a la política internacional. Así es que, aquellos que son de esta opinión visualizan condiciones caóticas para el futuro y predicen que los problemas de las aguas territoriales se extenderán a la propiedad del espacio que está sobre las aguas en disputa, apoyando sus argumentos en la reciente declaración de Nicaragua.

Un hecho es cierto. El "statu quo" que se mantuvo por 250 años en lo referente al régimen de los mares, ya no existe. Acicateadas por las necesidades de recursos y la nueva tecnología, las naciones están expandiendo sus límites territoriales hacia los, hasta ahora, mares internacionales. Dónde se detendrá esta expansión, nadie puede decirlo. Pero es evidente que el esfuerzo para confinar las pretensiones dentro de un límite razonable, es decir, la introducción de la teoría de la meseta continental, está siendo lenta pero seguramente sobrepasado por otro distinto.

### La teoría de la propiedad militar.

Una teoría, aún menos racional que la meseta continental, pero que está recibiendo creciente apoyo y aplicación práctica, es la que puede llamarse teoría de la Propiedad Militar. Esta teoría tiene su origen íntimamente relacionada con las operaciones del Pacífico en la 2ª Guerra Mundial y en las disposiciones del Comando Supremo de las Potencias Aliadas (SCAP) que se impuso a Japón como cláusulas de su rendición. Antes de la Guerra, la pesca proveía el 80% del total de proteínas ingerido por el pueblo japonés. En el momento de la rendición, los víveres eran muy escasos y los elementos para su distribución no funcionaban.

Era necesario para el éxito de la Ocupación, mantener siquiera con vida a los



japoneses, para lo cual se hizo esencial obtener un abastecimiento adecuado de productos marítimos. El Comando Supremo captó prontamente esta solución. El 14 de septiembre de 1945, sólo 3 semanas después del cese efectivo de las hostilidades, el Contralmirante J. J. Ballentine, Oficial de Enlace de la Flota N. A. del Pacífico con el SCAP, autorizó la operación de barcos japoneses de madera en las aguas costeras del Japón. Una restricción impuesta a esos buques limitaba sus operaciones a un área que se extendía hasta 12 millas de la costa del Japón, "excepto", establecía la orden "cuando se obtenga autorización especial para salir fuera de estas aguas costeras".

Todo el asunto del límite de las 12 millas impuesto en esta forma a las actividades pesqueras japonesas se derivó de las necesidades de la ocupación militar. El Comando Supremo, reconociendo los problemas del abastecimiento de víveres a los japoneses durante el período crítico inicial de la ocupación, permitió operaciones restringidas de transporte y pesca; arbitrariamente se fijó como límite para estas operaciones una línea a 12 millas de costa. Aunque en la autorización para pescar concedida a los japoneses no se hizo mención de las aguas territoriales y aunque probablemente nadie pensó en tales problemas en ese tiempo, el límite de las 12 millas habría de tener en fecha posterior, efectos de considerable alcance.

Más tarde, el área de pesca autorizada por el SCAPJAP fue reajustada en el mar de Japón y mar de Okhotsk y se extendió en el Pacífico para incluir áreas adicionales de abundante pesca explotadas antes de la guerra. Es digno de destacar que, después de septiembre de 1945, el área no se extendió hacia el Norte en donde podrían producirse roces con la industria pesquera soviética en proceso de lenta expansión, ni hacia el Oeste, en donde amenazaba producirse un conflicto con las dos Coreas, ni al Sur Oeste, donde ambas Chinas estaban creando problemas. Así es que en la fecha en que estalló la Guerra de Corea, los japoneses se habían acostumbrado —aunque no sin numerosos intentos de expandir el área autorizada— a limitar sus actividades

dentro del área especificada comprendida dentro de la línea generalmente conocida como Línea Mac Arthur.

### La línea Rhee.

El régimen comunista en Corea del Norte lanzó su infame ataque contra la República de Corea en julio de 1950, iniciándose así la Guerra. La guerra naval nunca fue activa en las aguas de Corea. La ONU encontró escasa oposición naval, excepto el irritante empleo por parte de los comunistas de minas y baterías costeras. Sin embargo, para controlar los mares coreanos para la seguridad del transporte marítimo, operaciones anfibia, ataques desde portaviones contra blancos terrestres y para prevenir el contrabando y la infiltración de agentes desde el mar, el Comando de la ONU estimó conveniente restringir las actividades pesqueras en aguas coreanas. La restricción de la pesca japonesa fue un problema relativamente simple, ya que Mac Arthur, en su calidad de SCAP, continuó limitando las actividades pesqueras a las áreas encerradas por la línea Mac Arthur. Las embarcaciones pesqueras de Corea del Sur, únicos otros buques amigos, fuera de los de la ONU, en la zona de combate, recibieron elementos especiales de identificación y se les restringió, tanto el área como la hora de operación.

Estos medios sirvieron para las necesidades de la Guerra de Corea hasta comienzos de 1952. El Tratado de Paz Japonés que fue firmado en San Francisco el 8 de septiembre de 1951, se puso en práctica el 27 de abril de 1952. Japón recuperó su soberanía y la línea Mac Arthur fue borrada de un plumazo. Pero el recuerdo de la línea se mantuvo vivo en la mente de los estadistas coreanos y japoneses y ambas naciones tomaron acuerdos diplomáticos relativos a la pesca, asuntos de común interés.

Luego de la firma del Tratado de Paz de San Francisco el 8 de septiembre, Japón y Corea del Sur entablaron negociaciones para resolver sus problemas más importantes. El problema real-



mente difícil que enfrentaban estos países era la controversia sobre los derechos de pesca que tenía como objetivo el dominio de los bancos de pesca frente a las costas de Corea. Estas aguas costeras eran antes de la guerra ricos dominios de los pescadores japoneses. Nadie lo sabía mejor que Syngman Rhee, el fogoso leader de Corea del Sur. A instancias del Presidente Rhee, el 19 de enero de 1952, el gobierno coreano estableció una "línea fija de paz" que encerraba a estos bancos de pesca. Las flotas japonesas de buques mercantes y pesqueros fueron prevenidas que debían mantenerse fuera de esta área bajo amenaza de captura y confiscación o hundimiento. Desde aquella fecha las restricciones de la Línea Rhee se han extendido y comprenden a los buques de China comunista. En la práctica lo que ha hecho Corea es pretender soberanía sobre el área demarcada.

En septiembre de 1952, las operaciones navales de la Guerra de Corea hicieron necesario el establecimiento de una zona marítima que rodeaba a Corea, lo cual según la ley internacional puede interpretarse como una "zona especial" para operaciones de guerra. Designada oficialmente "Zona de Defensa del Mar de Corea" y conocida comúnmente como Línea Clark (el General Mark Clark era entonces el C. en J. del Comando de la ONU), esta zona fue definida como la superficie de aguas contiguas a la costa de Corea dentro de un límite específico. Aunque esta nueva zona de guerra no coincidía con el área demarcada por la Línea Rhee, los requerimientos de la guerra restringieron efectivamente las actividades de navegación mercante y pesca en las aguas contiguas a Corea.

El gobierno de Corea interpretó el establecimiento de la Línea Clark como la evidencia de una victoria sobre el Japón en su disputa pendiente respecto a la Línea Rhee. Embarcaciones de patrulla de la República de Corea comenzaron súbitamente a cumplir las anteriores amenazas de su gobierno. Los barcos japoneses fueron cañoneados, cazados y capturados. Los pescadores japoneses fue-

ron enjuiciados en las cortes de Corea y detenidos en sus cárceles por trasponer los "campos de pesca" de Corea, por violar las "aguas territoriales de Corea", o por "transponer la Línea Rhee". Las capturas y juicios continuaron durante 1953, alcanzando un clímax menor cuando el N° 2 Kyo Maru, bote patrullero de la Agencia de Pesca Japonesa, fue capturado por embarcaciones de Corea. A pesar de las fuertes protestas del gobierno japonés, el buque de la Agencia de Pesca fue confiscado por los coreanos, aunque la tripulación fue "repatriada" al Japón. Un clímax mayor se produjo en febrero de 1954 cuando el Sado, del Comité de Seguridad Marítima Japonés, fue atacado y capturado temporalmente por una embarcación de Corea. El Ministro de Relaciones Exteriores del Japón, Okumura, presentó una enérgica protesta contra este acto al Ministro de Corea en Japón. El Sado fue libertado horas después, no sin que antes su patrón fuera obligado a firmar una nota comprometiéndose a "no volver a violar la Línea Rhee". El incidente, aunque no llegó a asumir mayores proporciones internacionales, creó inquietud y desesperanza entre los intereses pescadores del Sur del Japón, que habitualmente explotaban los campos de pesca del Mar Oriental de la China y de las aguas costeras de Corea. El solo hecho de que un buque de patrulla japonés hubiera sido capturado logró más respeto a las pretensiones coreanas en unas pocas horas que todas las amenazas hechas hasta entonces.

La Línea Rhee y sus implicaciones internacionales son todavía el foco de la atención mundial mientras Japón y Corea esgrimen acciones directas e indirectas para lograr sus propósitos con respecto a los bancos de pesca en disputa. Cualquiera sea el resultado de la disputa sobre la Línea Rhee, ha de tener una gravitación importante en los conceptos cambiantes sobre las aguas territoriales. Ya el concepto de la Línea Rhee ha sido causa de que la China Comunista haya establecido una línea similar frente a la costa de China, conocida comúnmente como Línea Mao. Los soviets sólo el



año pasado cerraron el Mar Okhotsk y una gran porción del Pacífico Nor Occidental, colocando el área tras una barrera artificial llamada corrientemente la Línea Bulganin. Aunque la protección de los campos de pesca ha sido dada como la razón para el establecimiento de estas zonas restringidas, han traído como resultado la extensión de la soberanía sobre vastas áreas de lo que anteriormente se consideraba "alta mar". En cierto sentido puede decirse que brotaron del concepto de la Línea Mac Arthur, imposición estrictamente derivadas de la ocupación militar, y más proximamente de la Línea Rhee, cuyo éxito se debió originalmente a que coincidió con las necesidades militares.

### La teoría del complejo biológico.

Para naciones tales como Perú, Chile y Ecuador la plataforma continental y sus teorías derivadas no proporcionaron adecuada respuesta a sus ambiciones de territorio marítimo. Estos países sentaron la teoría de que la Declaración de Truman reforzada por las declaraciones subsiguientes de Méjico, Argentina, Brasil, y demás países, habían incorporado a la filosofía marítima internacional ciertos nuevos conceptos y que la Declaración podría algún día ser reconocida "como uno de los actos decisivos de la historia, comparable a los descubrimientos de Colón". Además, hacían notar que la razón principal que provocó la Declaración de Truman fue la imperiosa necesidad de EE. UU. de N. A. de proteger los recursos marítimos de vital importancia para esa nación. Es decir, se trataba de recursos explotables ubicados geográficamente, no dentro de los límites de los EE. de N. A., sino en un área contigua a su territorio y en consecuencia muy susceptibles a ser explotados por este país. Estos recursos tenían especial significado con respecto a la economía y bienestar del pueblo de los EE. UU. de N. A.

Frente a las costas de Chile, Perú, y Ecuador existen recursos marítimos de gran valor, pero para estas naciones el

concepto de la meseta o zócalo submarino era insuficiente para la jurisdicción de su explotación. Este zócalo o meseta es angosto a lo largo de las costas sudamericanas del Pacífico, no subiendo en algunos puntos de 2 millas y extendiéndose hasta una distancia de 60 a 80 millas sólo en una sección. Estas naciones, especialmente Perú tenían dos razones principales para conceder gran valor a estos recursos marítimos: 1º la dieta de sus poblaciones tiene una deficiencia proteínica que puede ser suplementada con la excelente pesca que se encuentra frente a sus costas; y 2º la fauna marina de las áreas costeras sirve de alimento para las aves guaneras cuyos depósitos proveen fertilizantes para la agricultura doméstica y contribuyen con un buen porcentaje de las exportaciones nacionales. Por estas razones las tres naciones emitieron declaraciones unilaterales pretendiendo "soberanía nacional y jurisdicción" sobre la meseta continental y mesetas insulares "cualquiera que sea la profundidad y extensión de la plataforma indicada". Más adelante se establecía que se tomaba esta actitud siguiendo medidas similares de otros estados, y que la nueva teoría de proclamar soberanía y jurisdicción nacional sobre la "meseta continental, y aguas epicontinentales que la cubren y sobre los mares adyacentes a ellas... había sido incorporada en la práctica al Derecho Internacional".

La original declaración y pretensiones de Ecuador, Perú y Chile en 1947 estaban basadas en sus propias interpretaciones de la teoría de la Meseta Continental. Muy alegremente ignoraron el hecho que el área (hasta 200 millas de costa) y la substancia (aguas epicontinentales además del subsuelo) no estaban de acuerdo con la Declaración de Truman ni con una interpretación estricta de la teoría de la Meseta Continental. Estos países se dieron cuenta de la debilidad internacional de la posición a que sus interpretaciones los relegaban. Por lo tanto, recurrieron a crear una nueva teoría, que tenía una base natural similar al fundamento de la teoría de la meseta continental, es decir, establecieron que: "El derecho de conservación de los factores eco-



nómicos es inherente a todos los Estados". El resultado fue la teoría del Complejo Biológico, que tiene como base un estudio científico efectuado por Robert Cushman Murphy

Murphy, empleado del gobierno peruano, realizó un estudio exhaustivo de la corriente fría que baña las costas Sud-Occidentales de América, de las pesquerías económicas de esa región, del "guanay" y del "piquero" (principales aves productoras del guano), y de las anchoas que prevalecen en el área (llave del ciclo del complejo biológico). Su informe, publicado en 1954, llegaba a la conclusión que debía tomarse medidas para proteger a las anchoas, o el ciclo vital (complejo biológico) se destruiría, acarreando con ello la ruina de las pesquerías y de las guaneras. El Comité de Protección a la Naturaleza, después de estudiar prolijamente las recomendaciones de Murphy, solicitó al gobierno del Perú que declarara que la conservación de las anchoas era de interés nacional.

García Sayán, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú en 1947, cuando este país declaró por primera vez su jurisdicción sobre las aguas costeras hasta una distancia de 200 millas, ha propuesto que la ONU examine las actuales condiciones de cada nación marítima con respecto a sus aguas territoriales y que el grado y extensión de la soberanía debe depender de la situación peculiar de cada nación. Por ejemplo, para aquellos países tales como EE.UU. de N.A., en que la extensión de la meseta continental provee una respuesta adecuada a sus ambiciones de expansión territorial, debería utilizarse la teoría de la Meseta Continental. Para Perú, Chile y Ecuador, específicamente y tal vez para otros estados, el Complejo Biológico debería ser la base para el establecimiento de los límites de las aguas territoriales. Esta aproximación al problema, aboliría las desigualdades entre los estados y evitaría el establecimiento de una situación de privilegios para ciertos estados, que se produce al emplear una sola teoría.

Aunque este llamado es razonable en cierto modo, García Sayán evitó refe-

rirse a la fobia de "Soberanía" que actualmente posee al mundo. Costa Rica y El Salvador han declarado pretensiones (200 millas) casi idénticas a las de Perú, Chile y Ecuador, aún cuando estos nuevos pretendientes no han sido favorecidos con la bendición de un Complejo Biológico frente a sus costas comparable al de las tres naciones Sudamericanas. Más aún, Turquía ha manifestado su acuerdo con la opinión de Perú, Chile y Ecuador en el sentido que la explotación de los recursos marítimos puede efectuarse donde no existe meseta continental o fuera de la meseta si ésta existe. Pero en el caso de Turquía, ésta no puede pretender un límite territorial de 200 millas, puesto que factores geográficos y de otra índole no le permiten adoptar tal actitud. Por lo tanto, ¿a qué teoría recurrirá Turquía?

Podemos llegar a la conclusión que el Complejo Biológico es inaceptable como una solución general al apremiante problema del "régimen de los mares", es decir, a la expansión de la jurisdicción nacional sobre grandes áreas marítimas. Debe señalarse sin embargo que la teoría puede demostrarse aceptable y de valor en la determinación de los límites del mar territorial frente a las costas del Pacífico Sudamericana. Especialmente ocurrirá así, si la proposición de García Sayán es aceptada y se considera la situación de cada nación marítima estableciendo la extensión de sus aguas territoriales de acuerdo con sus propios merecimientos.—(Traducido del U. S. Naval Institute Proceedings de Diciembre 1957).

**Nota del traductor:** La expresión inglesa "Continental Shelf" ha sido traducida como "Meseta Continental" basándose en el texto de Cosmografía y Oceanografía, edición 1945, empleado en la Escuela Naval de Chile. (pág. 123).

La palabra inglesa "Shelf" tiene varios significados como: escollera, durmiente, repisa y arrecife y la expresión Continental Shelf ha sido también traducida como Zócalo Continental y Plataforma Continental.



## COMENTARIO DEL TRADUCTOR

### 1º Origen:

El origen de las declaraciones de distintos países reclamando para sí la propiedad de determinadas áreas marítimas y del subsuelo en que se apoyan, proviene del hecho que hasta ahora, según el Derecho Internacional, la mayor parte de la superficie del globo terrestre carece de dueño particular. Aparte de una faja de 3 millas que rodea las islas y continentes, los océanos (70,8% de la superficie terráquea) y la corteza terrestre en que se apoyan han sido considerados "res nullius", es decir, propiedad de nadie o bien común.

El progreso técnico ha permitido el descubrimiento y explotación de riquezas de valor insospechado en esa propiedad de nadie. La imperiosa necesidad de obtener y preservar para sí dichos recursos ha impulsado a los diversos países a elaborar tesis que les abonan derechos a la explotación exclusiva de esas riquezas en los mares próximos a su territorio.

### 2º Solución teórica definitiva:

Para exterminar este nuevo foco de conflictos que significa la existencia en el mundo de estas enormes riquezas sin dueño reconocido, procedería efectuar sin demoras, su distribución total a los diferentes países marítimos. ¿Por qué reclamar las superficies contiguas sólo hasta 200 millas o hasta las 100 brazas o sin definir límites precisos? La verdadera solución definitiva sería distribuir en forma integral el Universo asignando a cada país un volumen conformado por la superficie envolvente que girando en torno del centro de la tierra siguiera los actuales límites terrestres, los límites oceánicos propuestos y se extendiera hacia arriba hasta el límite de la gravitación terrestre. Cada país afectaría la forma de una especie de cono imperfecto. Los límites oceánicos se establecerían dividiendo los océanos y mares por partes iguales entre los estados ribereños. Así el océano Atlántico se dividiría por una lí-

nea sinuosa equidistante de las Américas por un lado y de Africa y Europa por el otro. A las islas y archipiélagos se les asignaría una faja de valor convencional alrededor de su periferia. A la ONU correspondería la determinación en detalle de estos límites oceánicos y la edición de mapas en que aparecieran dibujados. No quedaría ninguna porción del globo terráqueo "res nullius". Desaparecería este foco de futuros conflictos.

La propiedad de estos volúmenes del globo terrestre sería válida sólo para la explotación de sus riquezas. Una cláusula especial garantizaría la libre navegación por los espacios aéreos, marinos y submarinos.

### 3º Solución práctica inmediata:

Es difícil que las naciones se decidan a abordar el problema en forma integral para llegar a la enunciada solución teórica definitiva. La historia demuestra la indiferencia e imprevisión de los países, que han permitido la existencia de "res nullius" hasta el momento en que se ha descubierto la existencia de riquezas en los territorios y la posibilidad práctica de su explotación. Sólo en años recientes se han venido a manifestar pretensiones por el enorme Continente Antártico y por parte de las mucho mayores extensiones de corteza terrestre cubiertas por los océanos. La mayor porción del globo terrestre aún no ha sido reclamada por país alguno y lo más probable es que esta situación se mantenga hasta que la imperiosa necesidad de alimentar a una población siempre creciente y la posibilidad técnica de explotar sus recursos, obliguen a las naciones a aprovechar todas las posibilidades que la naturaleza brinda.

Entretanto, se requiere una solución inmediata, que haga justicia a las necesidades de los distintos países y que sea práctica.

¿Por qué no encargar a la ONU hacer una declaración general en la que, reconociendo en principio la justicia de re-



servar a los países las zonas marítimas contiguas a sus territorios, se haga un llamado a todas las naciones para que expongan sus pretensiones a fin de buscar una solución armónica integral?

El concepto de una Plataforma Continental limitada al veril de las 100 brazas es arbitrario, acomodaticio e injusto. ¿Por qué 100 brazas y no mil? ¿Por qué sólo las riquezas del subsuelo y no las de la cuenca marina?

Hay un factor común en todas las pretensiones: el volumen de agua y tierra contiguo a la costa encierra riquezas cuya explotación es de justicia sea reservada al estado ribereño.

Analicemos las pretensiones formuladas hasta el momento por los distintos países:

Ellas pueden dividirse en 2 clases:

1º Aquellas que sostienen el derecho de una nación a las riquezas de una porción de mar o del subsuelo colindantes con el territorio nacional, pero que no pretenden soberanía sobre esos mares y respetan su libre navegación.

2º Aquellas que, además de las riquezas del mar y subsuelo, pretenden ejercer sobre las aguas anexadas plena soberanía, es decir, convertirlos en una ampliación del mar territorial.

Parece existir consenso entre todas las naciones marítimas para aceptar las primeras declaraciones. Hay una indudable justicia, una evidente lógica en que la repartición del otrora "res nullius" se efectúe asignando estas enormes parcelas marítimas a los países que por su proximidad a ellas están en mejores condiciones para explotarlas o defenderlas. Una proposición en este sentido encontraría terreno abonado en la ONU y no sería difícil que se lograra un acuerdo factible que obtuviera el reconocimiento unánime de los estados miembros.

Las declaraciones del segundo tipo, empero, han de encontrar escaso apoyo

sobre todo de parte de las grandes potencias marítimas.

Al reconocer la soberanía de los estados ribereños sobre amplias fajas costeras se estaría ensanchando el mar territorial y hay que tener presente que en el territorio de un país neutral no pueden los beligerantes efectuar actos de guerra sin grave violación de la neutralidad. Imaginemos qué habría ocurrido en la 2ª Guerra Mundial si el ancho del mar territorial hubiese sido de 12 millas en lugar de 3 millas. Los barcos mercantes del Eje habrían podido navegar por esta amplia faja neutral ante la impotencia de Gran Bretaña y EE. UU. que se habrían visto obligados a violar la neutralidad de numerosos países concitándose una natural animosidad, o bien, a renunciar a buena parte de las ventajas que proporciona el dominio del mar.

Si el mar territorial reconocido internacionalmente se extendiera hasta las 200 millas de costa, este inmenso santuario permitiría el tráfico marítimo internacional, casi sin restricciones, del beligerante más débil en el mar y circunscribiría prácticamente el teatro de operaciones navales a las aguas territoriales de los beligerantes. Esta restricción o privación de gran parte de las ventajas que les concede actualmente el dominio virtual del mar, hará que las grandes potencias marítimas se opongan sistemáticamente a cualquier ensanche de lo que para ellos constituye una molesta faja neutral que les impide ejercer plenamente el dominio del mar. Esta situación se mantendrá mientras el "statu quo" actual convenga a las potencias marítimas dominantes y no es de prever que en un futuro razonablemente próximo esa conveniencia pierda su validez.

Abordemos pues el problema por partes. La mezcla de los dos objetivos: (1) exclusividad de la explotación de las riquezas y (2) soberanía, hacen actualmente imposible un acuerdo internacional sancionable por las potencias rectoras del mundo.

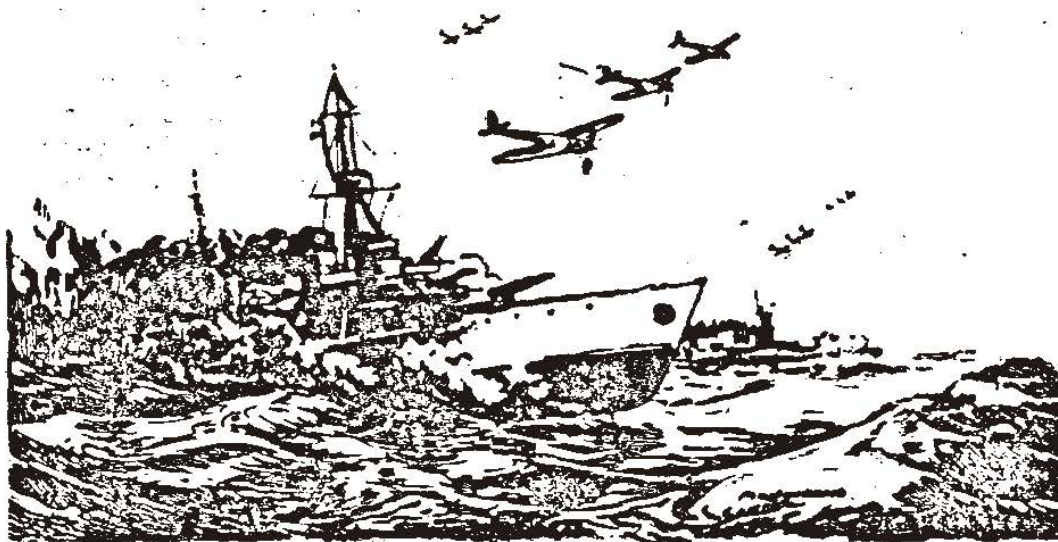


Como el problema crítico actualmente es la reserva de la explotación de las riquezas del mar y subsuelo a los países ribereños, debemos acordar prioridad a su solución y postergar la discusión de la extensión del mar territorial para una ocasión más oportuna.

Entretanto, hasta que la ONU no decida abordar el problema en forma franca e integral, continuarán produciéndose conflictos en los mares de la China, del Japón y en las costas del Pacífico Sud-Oriental, donde el Perú debió capturar transitoriamente la flota ballenera de Onassis para hacer reconocer sus dere-

chos exclusivos a la explotación de las riquezas en el mar contiguo a sus costas y Chile ha obtenido recientemente de la compañía pesquera norteamericana "Tuna Boat Co." el pago de derechos por la pesca en sus aguas territoriales (hasta a 3 millas de costa) pero no por las actividades pesqueras en alta mar dentro de las 200 millas de costa.

A falta de convenios universales, las pretensiones de los países seguirán siendo reconocidas a medida de los medios y de la voluntad que cada Estado despliegue para hacerlas respetar.





# La cripta de John Paul Jones

Por WADE DE WEESE, Captain, U. S. Navy (Ret.), Director, U. S. Naval Academy Museum.

## Capilla de la Academia Naval de los Estados Unidos

UN suntuoso sarcófago de mármol contiene el cofre donde reposan los restos mortales de John Paul Jones. Los objetos que encierran las cajas de cristal están íntimamente asociados con su vida, con excepción de las medallas de oro y bronce, el panorama iluminado de Kirkcudbright y los pergaminos.

El más alto grado que obtuvo en la Armada Continental fue el de Comandante. Mientras que sirviendo en la Armada Rusa durante los años 1788-1789 alcanza el grado de Contralmirante. El Congreso no creó en nuestra Armada grados superiores sino hasta 1862. La historia no contiene una figura más fascinante e inspirativa que la de Jones. El estudio de su vida es un ejemplo digno de imitar. El principio fundamental de su carrera fue una valiente y exitosa lucha contra el miedo, desengaños, desaires, ingratitudes y perfidia. Su carrera culminó con el gran triunfo del "Bonhomme Richard" sobre el "Serapis", uno de los más increíbles combates que han existido. Los visitantes pueden ver en el Museo una miniatura esculpida por Dwight Franklin que representa esta escena.

El término de la guerra con Gran Bretaña trajo el fin de nuestra primera Armada. Jones y sus colegas oficiales, junto con sus valientes tripulaciones, fueron honorablemente licenciados; sus buques fueron desmantelados o vendidos; el personal librado a sus recursos, no íbamos a tener más guerras y habíamos alcanzado nuestra Independencia, entonces, ¿para qué mantener los gastos de una Armada? Después de cada guerra hemos descuidado nuestra Armada. Luego que se obtuvo la paz, nuestro Gobierno designó a Jones como agente para negociar y colocar nuestros empréstitos.

En dicho servicio actuó con rango diplomático.

Mientras estaba en París recibió una halagüeña invitación para entrar al servicio de Catalina II, que en esa época (1788) se hallaba en guerra con los turcos. Aceptó con la autorización de nuestro gobierno, pero él decía: "Yo nunca podré renunciar al glorioso título de ciudadano de los Estados Unidos". Su ida a Rusia fue el gran error de su vida y precipitó su muerte. Aunque tuvo éxito profesional, las intrigas y los celos lo obligaron a dejar Rusia y volver a París.

Con su espíritu y salud quebrantada, Jones murió el 18 de julio de 1792 a la edad de 45 años. En el momento de su muerte no había nadie a su lado. Varias horas después lo encontraron tendido y atravesado en la cama con los pies en el suelo y parecía que había hecho un esfuerzo supremo para morir de pie. Abandonado por todos, creyó haber muerto en la pobreza; su herencia, no fue inmediatamente liquidada.

Fue la generosidad de un extranjero, Pierre Francois Simmoneau, la que permitió pagar los gastos del funeral y proporcionó una urna de plomo con alcohol para que su cuerpo se conservara en el caso de que su país quisiera llevar los restos a Estados Unidos. Como no fue así, ellos quedaron en un cementerio de los suburbios de París y pronto pasaron al olvido.

Se dice que las repúblicas son ingratas, pero Estados Unidos ha tratado de enmendarse con respecto a quien había dado a nuestra Armada sus primeras tradiciones de heroísmo y victoria. Por más de cien años la tumba de nuestro primer gran marino permaneció desconocida y olvidada por el país de su adopción. En 1899, el General Horace Porter, graduado en West Point, y nuestro Embajador en Francia, comenzaron las incansables diligencias de la búsqueda.



da de la tumba perdida y olvidada de John Paul Jones, y en 1905 la empresa se concluyó con éxito. La identificación del cuerpo fue posible porque éste se había conservado intacto. Para traer al héroe a Annapolis el 6 de julio (aniversario de su nacimiento), en 1905, se envió una escuadra de buques de guerra de los Estados Unidos y, una vez más, John Paul Jones pasó triunfalmente a través de las calles de París con una escolta militar francesa y americana. El 24 de abril de 1906, en Dahlgren Hall, se llevaron a efecto en la Academia Naval de los Estados Unidos honras conmemorativas las que contaron con la asistencia del Presidente Teodoro Roosevelt, el General Porter, el Embajador de Francia y otras altas autoridades civiles y militares, además de una concurrencia cercana a las doce mil personas. Porter rehusó el reembolso de 35.000 dólares que el Congreso le otorgó por los gastos que había efectuado con dinero de su peculio en la recuperación de los restos de Jones, pero solicitó que esa suma fuera destinada por el Congreso a incrementar los fondos para la construcción de esta cripta, lo cual así se hizo. La cripta fue terminada en 1912 y los restos fueron colocados en ella en 1913. El escultor Sylvain Salieres, esculpió el sarcófago, el mausoleo y las columnas de mármol.

Ernesto Flagg, arquitecto de la nueva Academia Naval, eligió un modelo parcialmente parecido al del Hotel de los Inválidos de París que contiene los restos de Napoleón.

Durante la Segunda Guerra Mundial un sistema de luces indirectas remplazó la instalación de luces originales que iluminaban al visitante desde la parte alta e izquierda del sarcófago en el cual descansaban los restos sumidos en la obscuridad. Los nombres de los buques que estaban inscritos en el piso no podían ser leídos. La iluminación actual de la cripta es el resultado de un estudio especial hecho por la Compañía Rudolph Wendel de New York, Londres y París.

El sepulcro de Paul Jones está ahora considerado con toda seguridad, entre los más bellos de América.

El sarcófago y las ocho columnas monolíticas que lo rodean, están hechas de mármol. "Grand Antique des Pyrennes", en homenaje a Francia. Los nombres de "Serapis", "Alliance", "Alfred", "Bonhomme Richard", "Ariel", "Providence" y "Ranger", están inscritos en letras de bronce, en círculo, en el piso de mármol que rodea el sarcófago y que son los buques que Jones comandó durante la Revolución.

La siguiente inscripción está colocada en el piso de mármol frente al sarcófago:

"JOHN PAUL JONES 1747-1792; ARMADA NORTE-AMERICANA 1775-1783. EL DIO A NUESTRA ARMADA SUS PRIMERAS TRADICIONES DE HEROISMO Y VICTORIA".

Erigido por el Congreso A. D. 1912.

### Item en la cripta.

El le encargó al gran escultor francés Houdin la escultura de su busto en yeso. La pintura al óleo de su gran triunfo, es decir del combate entre el "Bonhomme Richard" y "Serapis", fue hecha por el eminente artista contemporáneo inglés, Robert Dodd. De esta famosa batalla existen otras tres pinturas contemporáneas en la Academia Naval. Los donantes fueron: Christian A. Zabriskie, "Los Amigos de la Armada Norteamericana", gracias a los esfuerzos de Henry Lockhart, Jr., y del Instituto Naval de los Estados Unidos.

El nombramiento original de John Paul Jones como Comandante de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica fue entregado al Museo de la Academia Naval por el difunto John Lawson Senior en el aniversario de la muerte de Jones el 18 de julio de 1942. Está firmado por John Hancock, Presidente del Congreso Continental, Filadelfia, 10 de octubre de 1776. Este nombramiento fue hecho a Jones cuando abandonó su buque que se hundía y abordó la fragata británica "Serapis" capturándola. Por este obsequio al Museo, el Presidente de los Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, agradeció oficialmente al Sr. Senior.

La asamblea del Congreso con asiento en Nueva York el 16 de octubre de



1787, votó unánime el otorgamiento de una medalla de oro a John Paul Jones. Fue el único oficial de nuestra Armada Continental a quien se le honrara en tal forma. Nuestro Ministro en París, Thomas Jefferson, fue instruido por el Congreso para que viera el diseño apropiado y el trazado de la medalla para seleccionar al medallista, y cuando ella estuviera acuñada, enviara al Congreso los dos cuños de acero. Jefferson escogió a Agustín Dupre, el gran medallista de Luis XVI, Rey de Francia. Por un motivo desconocido los dos cuños de acero nunca fueron enviados al Congreso y eventualmente fueron depositados en la Casa de Moneda de Francia. En correspondencia iniciada en febrero de 1938 por el Superintendente, Contralmirante David F. Sellers, de la Armada de los Estados Unidos, los originales de los cuños fueron cedidos por Francia (17 de agosto de 1939) y ellos fueron enviados al Departamento de Estado para ser colocados en la Cripta. El paradero de la medalla de oro es desconocido, pero los informes de nuestro Gobierno demuestran que fue hecha, enviada y pagada debido al convenio de Jefferson con Dupre. (Nota: Cuando la Casa de Moneda de Estados Unidos se estableció en Filadelfia, solicitó nuestro Gobierno a las autoridades francesas el préstamo de los cuños hechos por Dupre a fin de poderles hacer una copia. El permiso fue denegado. La Casa de Moneda de Filadelfia hizo algunas copias de los cuños que se pudieron obtener en ese tiempo, pero estas copias difieren en detalles que son fácilmente observados cuando son comparados con el juego de cuños originales. Muchas personas han comprado u obtenido medallas de bronce o cobre, que fueron originalmente acuñadas por la Casa de Moneda de Filadelfia, en la creencia que tienen medallas acuñadas con los cuños originales. Solamente la medalla de oro fue autorizada por el Congreso. En el verano de 1947 el Departamento del Tesoro solicitó en préstamo a la Academia Naval los cuños de Dupre a fin de que la Casa de Moneda de Filadelfia pudiera hacer copia de ellos. Una sólida medalla de oro fue acuñada en junio de 1947 por

la Casa de Moneda de Filadelfia, de los cuños originales de Dupre, y ahora está en la urna junto con los cuños. Los fondos para esto fueron proporcionados por el United States Naval Institute y se entregaron a la Academia Naval en el nombre del Presidente de los Estados Unidos el 6 de julio de 1947 con ocasión de la celebración del 200º aniversario del nacimiento de John Paul Jones).

El difunto Contralmirante Reginal F. Nicholson de la Armada de los Estados Unidos entregó la espada de Jones a la Academia Naval el 22 de noviembre de 1924.

El 27 de noviembre de 1770, "John Paul" (por lo menos tres años antes de que se le agregara "Jones" a su nombre) se hizo miembro de la Logia Masónica de St. Bernard de Kirkcudbright, cercana a su pueblo natal. El 1º de mayo de 1780 la Logia de las Nueve Hermanas, de París, dio una gran manifestación para recibir a Jones en su seno. Al mismo tiempo comisionaron a Jean Antonie Houdon, uno de los más grandes escultores del mundo, para hacerle a Jones un busto de tamaño natural. La estatua de la cripta hecha por Houdon fue obsequiada por Jones a un amigo europeo. "Los Amigos de la Armada de los Estados Unidos" regalaron este busto al Museo de la Academia Naval.

El interés de Jones por los comandantes y tripulantes de nuestros buques mercantes que habían sido capturados y hechos esclavos por el Estado Berberisco, era bien conocido por Thomas Jefferson. Fue natural entonces que cuando Jefferson fue nombrado Ministro de Estado en el primer gabinete de Wáshington, se interesara en que nuestra política exterior concerniera con la suerte de nuestros marinos presos. En esta cripta está el pergamino firmado conjuntamente por Wáshington y Jefferson el 1º de junio de 1792, designando a John Paul Jones representante de los Estados Unidos ante el Bey y el Gobierno de Argelia para negociar un tratado por el rescate de los americanos cautivos. Conjuntamente con el nombramiento se le envió una carta autógrafa, firmada por Jefferson y dirigida a John Paul Jones en la misma fecha de este nombramiento, en la cual se bos-



quejaba nuestra política pasada y futura con los Corsarios Berberiscos que capturaban nuestros buques mercantes en el Mediterráneo por rehusar a pagar tributos. Se notará que el consentimiento del Senado está omitido en este nombramiento y ello se debe a que es una designación *Ad Interim* que se usa cuando el Senado está en receso. Jefferson y Wáshington eligieron a propósito este período en que el Senado estaba en receso con el objeto de que el secreto se mantuviera seguro. La carta existente en la Colección de Manuscritos del Museo se refiere a todos estos pormenores. El donante del nombramiento y de la carta autógrafa fueron John L. Senior, el Instituto Naval de los Estados Unidos, Christian A. Zabriskie y 36 "Otros Amigos de la Armada de los Estados Unidos".

El certificado original de John Paul Jones como miembro de la Sociedad de Cincinnati fue dedicado por el Superintendente, Vicealmirante Aubrey W. Fitch de la Armada de los Estados Unidos, el 11 de enero de 1947. Fue obsequiado al Museo a través del Vicealmirante Fitch el 24 de octubre de 1946 en una ceremonia efectuada en Londres. Las donantes fueron las Srtas. Helen M. L. y Amy Arnott, tataranietas de John Paul Jones, para honrar su nombre y memoria. Estas hermanas son descendientes de Mark Lowden y de Mary Ann, Hermana de John Paul Jones (ver más abajo). El certificado fue firmado el 31 de octubre de 1785 por G. Wáshington y confirmado por H. Knox.

La carta original del Comité Naval del Congreso, del 17 de octubre de 1776, firmada por el Comité incluyendo a John Hancock y Robert Morris, que se dirigió a John Langdon autorizándolo para comenzar la construcción del "Ranger" de acuerdo con los planos del Comandante John Roach, fue prestada por el Comandante J. G. M. Stone U. S. N. R. (Ret.).

Cuatro resoluciones originales del Congreso del año 1777, firmadas por John Hancock, Presidente del Congreso, fueron donadas por el Comandante J. G. M. Stone. Estas resoluciones son las siguientes: la del 14 de junio autorizando las estrellas y barras de la bandera igual que

en su forma actual; la suspensión del Comandante John Roach como comandante del "Ranger" y el nombramiento del Comandante John Paul Jones para comandarlo, y la autorización a Wn. Whipple, John Langdon y John Paul Jones para designar a los oficiales del "Ranger".

En la mañana del domingo 6 de julio de 1947, se llevó a efecto una emotiva ceremonia en la cripta, la que fue presidida por el Superintendente Contralmirante J. L. Holloway, Jr., de la Armada de los Estados Unidos, con el objeto de conmemorar el 200° aniversario del nacimiento de John Paul Jones.

La iluminación y el adorno del pergamino de Kirkcudbright, Escocia, fue obsequiado por el Preboste de la Real Ciudad de Kirkcudbright, John Kennedy, en una ceremonia que se llevó a efecto en la Alcaldía con motivo de la celebración del bicentenario de John Paul Jones, a una delegación de 3 Oficiales y 12 Guardamarinas de la Armada Norteamericana, el 11 de julio de 1947. La Academia Naval a su vez regaló un gran retrato al óleo en colores de John Paul Jones hecho por Cecilia Beaux, que se encontraba en el Memorial Hall de la Academia Naval, conjuntamente con una medalla de oro acuñada con los cuños originales de Agustín Dupre.

### Reseña Biográfica.

John Paul (luego conocido como John Paul Jones) nació en Arbigland, en la parroquia de Kirkbean, de la jurisdicción de Kirkcudbright, Escocia, el 6 de julio de 1747. John Paul tenía el mismo nombre que su padre el que era jardinero; su madre se llamaba Jean Macduff y era hija de un pequeño agricultor de las cercanías de la parroquia de New-Abbey. De este matrimonio hubo siete hijos. De los cuales John Paul era el quinto.

Jones dejó de ir al colegio a la edad de 12 años, y como se había determinado que siguiera la carrera del mar, sus relaciones lo colocaron como aprendiz donde un armador de la localidad. Antes de cumplir los 13 años había hecho su primer viaje en el "Friendship" (1760) a Fredericksburg, Virginia; en 1762 hizo un segundo viaje y en cada uno de ellos



visitó a su hermano William, en cuya casa leía y estudiaba libros de navegación. Aún queda una parte de esta casa. Se sabe que sirvió como tercer contramaestre en un buque negrero el "King George" de Whitehaven (cerca de Kirkcudbright) y en otro buque negrero llamado "Two Friends" (1766) como contramaestre jefe. Disgustado con este tráfico inhumano abandonó el buque en las Islas Occidentales y por un tiempo se unió a una compañía de teatro ambulante en las islas. Retornando en 1768 en el bergantín "John" de Kirkcudbright. En el viaje, el Comandante y el Segundo murieron de fiebre, entonces Jones tomó el mando y llegó a puerto sin novedad. Los propietarios, en agradecimiento, lo nombraron sobrecargo a la edad de 21 años.

Luego siguieron dos viajes a las Islas Occidentales. Durante el segundo viaje del "John", recaló en Tobago, Indias Occidentales, en el año 1770. Jones castigó a un marinero con el "gato de nueve colas", castigo usual en los buques mercantes y de guerra. El marinero fue despedido y murió en otro buque a consecuencia de la fiebre. Al regreso del "John", el padre del marinero demandó a Jones por asesinato y después de cinco días de arresto, fue puesto en libertad una vez que se estableció su inocencia. En el curso del juicio se le acusó de contrabandista, lo que era falso. Los propietarios del "John" decidieron retirarse del negocio. Jones obtuvo luego el mando del "Betsy" y nuevamente mientras estaba fondeado en Tobago (diciembre de 1773) se produjeron dificultades entre la tripulación y Jones, en defensa propia, se vio obligado a matar a uno de los marineros amotinados que lo atacó sanguinariamente. De todo esto dio cuenta a las autoridades locales de tierra. Mientras las opiniones eran contrarias a él, Jones fue aconsejado por el Gobernador de que abandonara su barco, en tanto que en la isla quedaba pendiente el asunto hasta la próxima reunión de la Comisión del Almirantazgo, fecha en la cual él debía volver para ser juzgado.

Desde que Jones escapó de Tobago hasta mediado del verano de 1775 en que viajó a Filadelfia a ofrecer sus servicios a la Armada Continental, es muy po-

co lo que se sabe y muchas son las conjeturas que al respecto se han hecho. No hay ningún documento contemporáneo que diga cuál fue la razón del por qué se le agregó "Jones" a su nombre. Tampoco se sabe en qué forma salió de Tobago, ni cuándo y en qué parte de la costa americana desembarcó. Unos pocos escritores han dicho que este período en blanco se debe a la posibilidad de que hubiera escapado de Tobago abordando un buque pirata, y ellos lo explican sin dar mayores razones. Nunca se supo que se le hubiera visto envuelto en un combate. (Nota: Lo único que se puede asegurar es el pensamiento que existe a lo largo de toda Carolina del Norte basada en la "tradición de Carolina del Norte", es que el nombre de "Jones" le fue agregado a John Paul como gratitud a los hermanos Willie y Allen Jones, que vivían cerca de Edenton, N. C. Es indudablemente cierto de que Jones debía su nombramiento como Oficial de la Armada Continental a Joseph Hewes, de Edenton, N. C. Hewes fue delegado al Segundo Congreso Continental y miembro de la Comisión de Marina. El grado más alto que Hewes pudo obtener para Jones fue el de Teniente, este nombramiento se hizo con fecha 7 de diciembre de 1775).

Jones comenzó su carrera naval izando con sus propias manos el 3 de diciembre de 1775 nuestra primera Bandera Nacional (La Gran Bandera de la Unión) —siendo ésta la primera ocasión en que fue izada— a bordo del "Alfred", primer buque insignia de la Armada, fondeado en Filadelfia en el río Delaware; en este buque, en el cual se le había nombrado Teniente, Jones izó la bandera cerca de un mes antes de que fuera izada por Washington, en su Cuartel General, como Comandante en Jefe de la Armada Continental el día 2 de enero de 1776, en el cerro Prospect, durante el sitio de Boston.

Jones tomó parte en varias acciones intrépidas en los comienzos de la guerra del Continente Norteamericano. El 10 de mayo de 1777 se le concedió su primer mando en el "Providence". Luego después tuvo el mando de una escuadra, siendo el "Alfred" su buque insignia. El 14 de junio de 1777 el Congreso nombró a Jones Comandante del "Ranger", cons-



truido en Portsmouth, N. H. Zarpó a Francia el 1º de noviembre, arribando a Nantes el 2 de diciembre de 1777.

El primer reconocimiento oficial a la bandera americana (la primera "Stars and Stripes") hecho por un gobierno extranjero, tuvo lugar en Francia, en la Bahía de Quiberon, el 14 de febrero de 1778, cuando el Almirante La Motte Picquet, Comandante de la Escuadra francesa, devolvió al "Ranger" el saludo de 13 cañonazos con 9.

A continuación Jones concibió el audaz plan de invadir Inglaterra y efectuar correrías en la costa a fin de traer la guerra a territorio británico con la esperanza de que las fuerzas navales estacionadas en las costas norteamericanas fueran retiradas y levantarán el bloqueo de los abastecimientos en el área de Wáshington. El "Ranger" zarpó el 11 de abril de Brest con rumbo al mar de Irlanda, para tomar presas durante su recorrido. El 22 de abril Jones desembarcó en Whitehaven, silenció los cañones del fuerte y luego incendió los buques surtos en la bahía. Al día siguiente hizo otro desembarco sorpresivo en la Isla de Sta. María con el plan de capturar al Conde de Selkirk y tenerlo como rehén para poderlo canjear por los marinos prisioneros en Inglaterra; pero el Conde estaba ausente. El 24 el "Ranger" se encontró con el buque de guerra británico "Drake" y luego de una hora y cuatro minutos de sangriento combate el enemigo se rindió. El "Drake" fue el primer buque de guerra que se rindió a un buque americano y las estrellas y las barras tuvieron su bautizo en el mar con John Paul Jones. El "Ranger" volvió a Brest con su presa y Jones se convirtió en un héroe para los franceses.

Jones no pudo gozar de ser un héroe por mucho tiempo. No sólo tuvo dificultades con los tres Comisionados Americanos en París sino que también con las autoridades francesas. No pudo conseguir para sus hombres el salario que ellos se habían ganado; y los trámites en las oficinas públicas fueron en parte responsables de que su presupuesto para el rancho y vestuario de su tripulación no fuese aceptado. Jones ocupó su propia fortuna para abastecer a sus marineros. Finalmente el "Ranger" fue enviado a los Estados

Unidos y a él se le prometió un buque más grande y una escuadra para que hiciera más incursiones en la costa británica. Bien poco sabía de lo que había delante de él. El Ministro de Marina francés le hizo promesa tras promesa y cada una de ellas era seguida de un desengaño. Nunca antes o ahora un oficial de marina hizo tantos esfuerzos para conseguir un buque con el cual hacerse a la mar. Cuando se supo de que Jones le tenía lista una carta al Rey dándole cuenta de que todas las promesas no habían sido cumplidas y que él tenía un plan por el cual Luis XVI recibiría personalmente la carta, se actuó pronto con rapidez. Por orden del Rey se le encontró un buque y éste no era otro que un viejo carcomido velero. Los esfuerzos hechos por Jones para convertir esta bañadera en un buque de guerra fueron verdaderamente heroicos. Diversas partes de Francia se registraron para encontrar cañones apropiados; igualmente, fue necesario buscar velas, vergas y aparejos y no hay para que mencionar lo que costó encontrar la tripulación. Estándole prohibido enrolar franceses logró formar eventualmente un conjunto heterogéneo. Jones rogó, pidió prestado y tomó, donde pudo encontrar, todos los artículos necesarios para hacerse a la mar. Por último, logró formar una escuadra compuesta de siete buques la que zarpó de su fondeadero en la rada de L'Orient, el 14 de agosto de 1779.

La mala suerte continuó persiguiéndole. Por esa época se encontraba navegando alrededor de las Islas Británicas, rodeando a Irlanda hacia el poniente y alrededor del norte de Escocia, y había llegado al fin a su última reunión. Todos menos dos buques habían desertado. La reunión se efectuó en las aguas de Flamborough Head, un promontorio en la costa oriental de Inglaterra próxima a la frontera con Escocia. John Paul Jones arribó ahí el 23 de septiembre de 1779 sólo ocho días antes que terminara su crucero en Texel, y la esperada flota mercante del Báltico no se encontraba. La crisis de la vida de Jones había llegado.

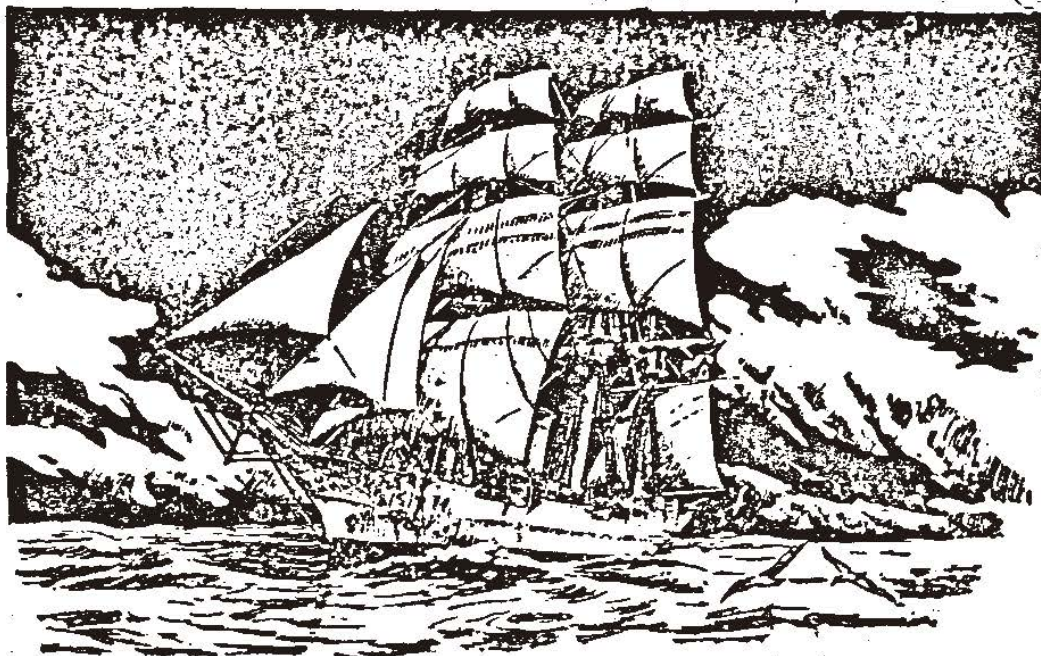
En esos días la suerte de John Paul Jones cambió; y él logró su máxima distinción. Alcanzó a la fragata británica "Serapis" que convoyaba una flota de 41 buques mercantes que se encontraban



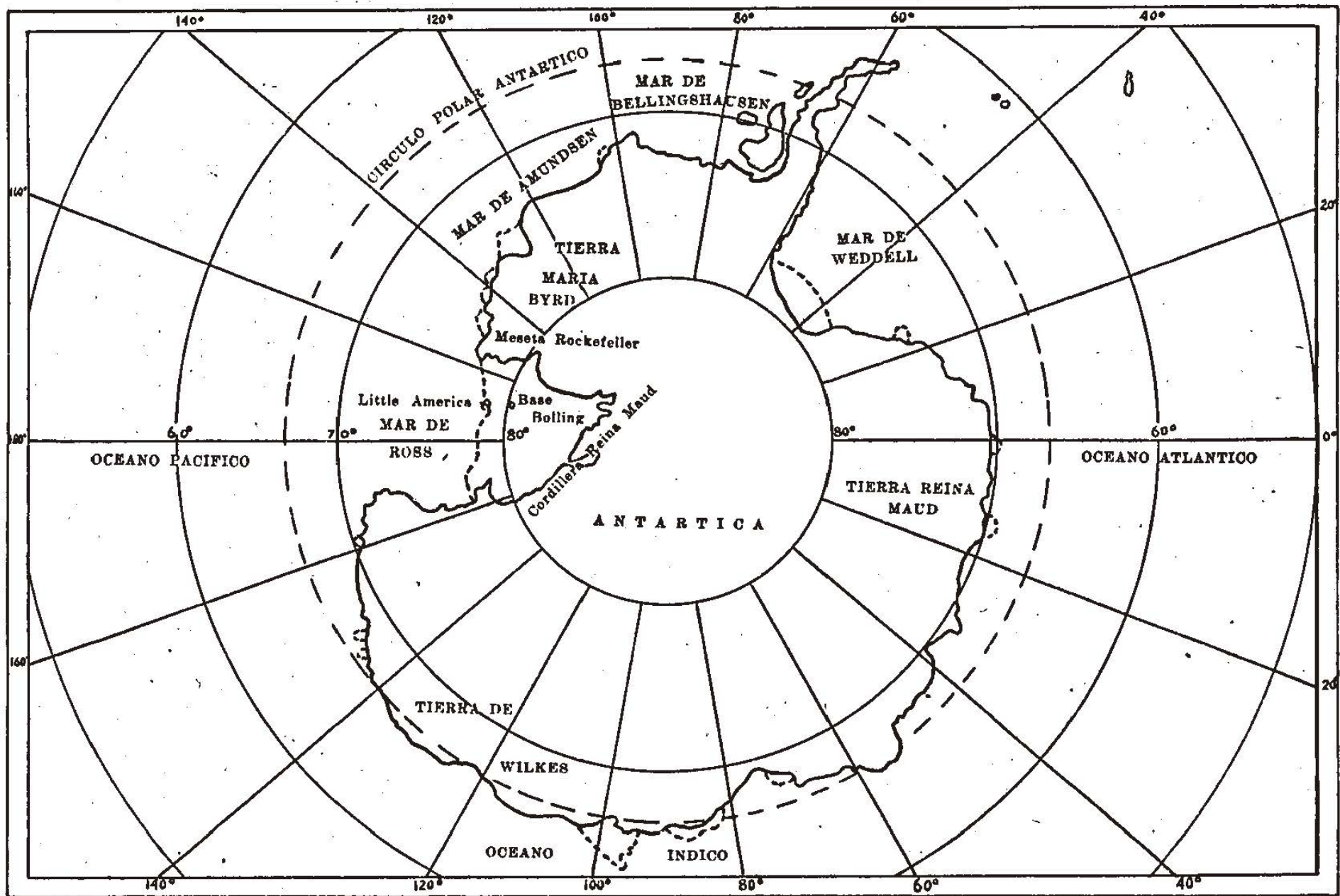
alrededor de Flamborough Head. Jones se dirigió hacia ella trabando combate de inmediato. Capturó a su oponente después que su propio barco había sido prácticamente volado y que posteriormente se hundió a pesar del bombeo y de los esfuerzos que se hicieron por salvarlo.

La acción comenzó con la puesta del sol, y con la luna llena recién saliendo, durante casi cuatro horas, los dos veleros estaban ligados estribor con estribor. No solamente fue una de las más brillantes acciones navales de la guerra, sino también una de las más notables acciones de la historia. Finalmente, con el "Bonhomme Richard" con 4 a 5 pies de agua a pesar del bombeo y yéndose a pique; con 6 de sus cañones fuera de acción, de un total de 9, con su casco agujereado en

varias partes y con su cubierta prácticamente volada, con la mitad de su tripulación muerta o herida, incluyendo oficiales, con incendios en varias partes que amenazaban rápidamente aproximarse a la Santa Bárbara, con el timón y la mayor parte de la arboladura volada e imposibilitado para moverse, el Comandante del "Serapis" gritó a Jones: "¡Ríndase Ud!". El Comandante Pearson obtuvo de inmediato su respuesta, que se sobrepuso al fragor del combate a medida que Jones y sus hombres abordaban el "Serapis", lanzando sus inmortales palabras, que son desde esa fecha el grito de combate de nuestra Armada: "Aún no he comenzado a pelear.—(Traducido de un folleto publicado por la Armada de los Estados Unidos de América).









# El Contralmirante Richard Evelyn Byrd

Por S. ZAVATTI

Traducido por Luis CIAFFARONI König, Oficial Grado "L" Dñb.

**E**N su solariega casa de Boston, pocos minutos después de la medianoche del 11 de febrero de 1957, murió el Explorador polar Richard Evelyn Byrd, Contralmirante de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica.

Nació en Winchester (Virginia), el 25 de octubre de 1888, de una familia acomodada. A la edad de 12 años convenció a sus padres que lo dejaran partir para las Islas Filipinas donde permaneció un año en casa de sus parientes. Se embarcó después como grumete en un carguero dando la vuelta al mundo. Volviendo al seno de su familia, reanudó sus estudios en la Academia Militar de Dayton (Virginia), después en la Universidad del mismo Estado y por último en la famosa Academia Naval de Annapolis. En el año 1912 obtuvo su nombramiento de guardiamarina y prestó servicio hasta 1916, año en que debió presentar su dimisión a causa de un accidente que lo dejó ligeramente paralítico; pensaron algunos que podría ser una incipiente forma de poliomielitis.

No debía tratarse de un caso muy grave porque en 1918, se reincorporó a la Marina y frecuentó la Estación de Entrenamiento Naval de Pensacola, donde consiguió su brevet de piloto. Al término de la 1ª Guerra Mundial lo encontramos como Comandante de las Fuerzas Aeronavales Norteamericanas destacadas en Halifax (Canadá). Después fue nombrado Director de la Escuela de Adiestramiento de Pilotos de Chicago, y en el año 1925 se retiró definitivamente de la Marina con el grado de Capitán de Fragata.

En el mismo año tomó parte en una expedición al Artico, organizada por el Comandante Mc. Millan y financiada por el industrial Edsel Ford, que tenía como objetivo la exploración de los mares septentrionales polares del Canadá, pero el invierno sorprendió a la expedición

en Groenlandia y la realización del proyecto fue aplazada para una época mejor.

**Vuelo al Polo Norte:** el 29 de abril de 1926, Byrd, financiado por Ford, penetró en la Bahía del Rey con su nave "Chantier" llevando dos aviones; un "Fokker" construido enteramente de duraluminio y un pequeño Curtiss. El invierno polar era aún apropiado, la bahía estaba cubierta de gruesos hielos flotantes y el muelle de atraque de Ny Aalesund estaba ocupado completamente por otras naves que no podían moverse a causa de ellos. No queriendo perder mucho tiempo, Byrd ordenó arriar al mar cuatro botes, los hizo juntar borda con borda y sobre el puente así obtenido hizo arriar el "Fokker", premunido de tres motores y de skies. A las 01.50 horas del 9 de mayo con un cielo perfectamente sereno y un constante sol, Byrd y el Teniente Aviador Lloyd Bennett salieron a bordo del "Fokker" (bautizado con el nombre de Josefina Ford en honor de la hijita del Industrial), y a las 17.50 horas del mismo día volvieron a la Bahía del Rey después de haber alcanzado el Polo Norte y de haber efectuado un viaje sobre las inmensas regiones ignotas de 2.500 kilómetros en 16 horas de vuelo. Byrd recibió en la Bahía del Rey, las felicitaciones de R. Amundsen y de H. Nobile que estaban por realizar la histórica empresa del "Norge".

Después de este vuelo, el Congreso votó una Ley especial para que Byrd pudiera reingresar a los escalafones de la Marina.

Al año después realizó, con un hidroavión, un vuelo sin escalas de Nueva York a París y amaró en La Mancha a poca distancia de las costas francesas.

**Primera expedición a la Antártica:** El año 1928, Byrd volvió a las exploracio-



nes polares y organizó su primera expedición en el curso de la cual, el 29 de noviembre de 1929, alcanzó el Polo Sur en un raid magnífico, a bordo de un potente trimotor "Floyd Bennett" después que un avión de reconocimiento le había comunicado que las condiciones meteorológicas de la zona montañosa eran excelentes. Estaban con él, Balchen, Mc. Kinley y Jane. Durante el vuelo observaron la inexistencia de tierras entre la Latitud  $84^{\circ}$  y  $85^{\circ}$  S., justamente donde Amundsen había colocado una fantasmal Tierra de Carmen. En otro vuelo el 5 de diciembre de 1929, Byrd descubrió una nueva planicie extensísima al oriente del meridiano  $150^{\circ}$ , que bautizó Tierra de María Byrd en homenaje a su esposa, revelando aquí una poderosa cadena de montañas que se extendía de norte a sur por 50 kilómetros y a las cuales dio el nombre de montañas Rockefeller, el nombre de uno de los patrocinadores de la expedición. Fue durante esta expedición que se fundó la ciudad Little America. El trimotor usado era un monoplaza de transporte, tipo 4-AT construido enteramente de metal y Byrd lo escogió (antes que a los más maniobrables bimotores) porque en caso de avería podría continuar en vuelo con un solo motor y tenía disposiciones para un radio de acción mayor en condiciones favorables de carga y viento.

La salida de Nueva York ocurrió en el otoño de 1928 y la expedición alcanzó la Barrera del Mar de Ross el 25 de diciembre y estableció una Base en Lat.  $78^{\circ} 34' S.$ , y Long.  $163^{\circ} 48' W.$

El 7 de marzo el Doctor Laurence Gould, Jefe del grupo científico de la expedición, voló con otros dos miembros sobre las montañas Rockefeller y estableció un campamento por 15 días en Lat.  $78^{\circ} 09' S.$  y Long.  $154^{\circ} 27' W.$ , haciendo importantes estudios geológicos. Después del invierno antártico, el 18 de noviembre de 1929 efectuaron un nuevo vuelo con el objeto de llevar víveres y materiales para la fundación de una Base avanzada desde la cual se podía efectuar vuelos de más largo alcance. La Base fue construida al pie del Monte Nansen, al occidente del glaciar Axel

Heiberg. Se descubrieron nuevas montañas (Cadena Charles Bob). Después de haber alcanzado el Polo Sur, el 5 de diciembre fue cumplido un importante vuelo al oriente de la Tierra del Rey Eduardo VII, durante el cual se descubrieron otras montañas que resultaron ser la continuación de la cadena montañosa de María Byrd. Un vuelo posterior de exploración se efectuó el 10 de enero de 1930 para fotografiar las nuevas montañas. Entretanto, el 4 de noviembre de 1929 Gould había finalizado una expedición geológica en las montañas de la Reina Maud y poco después Byrd completó un nuevo vuelo para probar definitivamente que la Tierra de Carmen no existía. El 19 de enero la expedición avanzada hizo el retorno a Little America en espera del buque "Ciudad de Nueva York", el que no pudo llegar sino hasta el 18 de febrero. Embarcada rápidamente la expedición, el 26 de febrero la nave abandonó el Pack y se dirigió hacia Nueva Zelandia. Después de esta expedición el Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica nombró contralmirante a Byrd por Méritos Especiales.

**Segunda expedición a la Antártica:** En 1933-1935, Byrd guió su segunda expedición a la Antártica, mucho mejor equipada que la anterior y provista de tres aviones con patines, el más potente de los cuales era un William Horlick, bimotor de 1.400 caballos de fuerza y un autogiro. Con el bimotor alcanzó una Base avanzada donde se aisló durante toda la noche polar.

Los frecuentes vuelos cumplidos demostraron la inexistencia del Canal entre el Mar de Ross y el Mar de Weddell y se volvió a hablar de lo compacto del Continente Antártico.

La expedición estaba embarcada en el buque "John Rupert" que partió de Nueva Zelandia junto con el buque "Bear de Oakland". Alcanzar Little America fue una empresa de titanes porque fue necesario desembarcar todo el material sobre un hielo fragilísimo y de allí, con toda prisa transportarlo sobre el hielo de presión igualmente frágil y de



allí, otra vez a Little America. Todo el material fue salvado y ni un quintal de vituallas fue perdido en el mar.

El Almirante Byrd escribía así: "En la blancura centellante se construía una de las ciudades más extrañas de la superficie terrestre, ciudad que poseía entre otras cosas: iluminación y energía eléctrica; una instalación completa de telegrafía y de transmisores de campaña; un servicio aéreo bien equipado comprendiendo cuatro modernos aviones y personal experto; cuatro tractores; casi 150 perros; una estación meteorológica de primer orden; un estado mayor científico y un laboratorio provisto de todo aquello que precisaba para hacer investigaciones en veintidós ramas de la Ciencia; un cobertizo con cuatro vacas para la leche; un servicio médico suficiente; una despensa bien provista; una biblioteca; un observatorio meteorológico y también un cine.

Los miembros de la expedición fueron divididos en varios grupos y cumplieron investigaciones y exploraciones durante todo el año 1934, reuniéndose al principio del año 1935. El último en regresar fue, el 11 de enero, el grupo geológico que había llevado a efecto una exploración sobre una distancia de 2.269 kilómetros, alcanzando a sólo 333 kilómetros del Polo Sur. Este grupo, integrado por Paine, Blackburn y Russell, descubrió una montaña, el Monte Waaver de 2.499 metros de altura y lo escaló explorándolo completamente. Notaron que la montaña estaba formada de una capa (estrato) horizontal de rocas sedimentarias y que tales capas contenían fuertes cantidades de carbón.

Como se ha dicho, durante esta exploración Byrd vivió solo por siete meses en una cabaña perdida en el corazón de la Antártica, a 200 kilómetros de Little America y vivió encarando a la muerte muchas veces, es decir, prácticamente todos los días. Siete largos meses que transcurrían lentos como el agua de las clepsidras antiguas, mientras inexorablemente disminuían sus fuerzas declinando hacia la muerte.

¿Por qué Byrd intentó una empresa tan arriesgada?. Por dos razones: Cumplir observaciones científicas en un lugar favorable y tener la experiencia de vivir solo, a solas con su alma y con la naturaleza y de reducir su vida a la expresión más simple posible. Y pensar en la vida contemplando a la muerte, tal como un asceta de los primeros tiempos de la Iglesia.

El 15 de marzo de 1934, cuatro tractores partieron de Little America llevando víveres y materiales hacia el lugar escogido para fundar la Base (Base Bolling Lat. 80° 08' S. Long 163° 57' W.). El 20 de marzo el convoy alcanzó el lugar elegido y los expedicionarios construyeron la Base, de la cual buena parte quedó bajo el nivel del hielo, y almacenaron el material, y los víveres y los instrumentos científicos.

Pocos días después Byrd partió en vuelo de Little America y alcanzó su Base. Los tractores partieron de nuevo y Byrd escribió en su maravilloso diario: "28 de marzo de 1934, los tractores han partido. Son las 12:10, yo estoy solo. Por más de 200 días no veré a ningún ser viviente. Este puesto funciona ya como el observatorio meteorológico más avanzado hacia el sur de todo el mundo".

Por desgracia, al trabajar para ordenar el material, Byrd se luxó un hombro y este percance lo atormentó por mucho tiempo, haciéndole la existencia más dura todavía, también porque la estufa a petróleo al encenderla mostró en seguida un funcionamiento muy imperfecto, con el peligro siempre presente de morir asfixiado o de ver incendiada la Base.

Los restantes días de marzo fueron continuamente batidos por vientos huracanados y agudamente fríos con abundante nevada (Blizzard), y la cabaña del explorador desapareció bajo la nieve quedando al descubierto solamente la antena de la radio y el mástil del anemómetro. También los banderines rojos que los tractores habían dejado a lo largo del camino, fueron cubiertos por la nieve y así en torno a Byrd, sepultado en su cabaña de tres metros por dos, nada venía a romper la desolada uniformidad de los páramos de hielo.



Así él nos ha descrito su vida en el yermo lejano: "14 de abril. Yo mismo estoy maravillado al constatar la facilidad con que me inclino ante la inexorable rutina de mi nueva vida. Pensaba que habría llevado una existencia más bien desordenada y elástica y al contrario me veo sometido a normas y abrumado de responsabilidades no menos pesadas de aquellas que impone el mundo civilizado. Con la diferencia de que aquí las pequeñas particularidades de la vida de cada día asumen una proporción enorme. No tiene una idea de cómo estas mínimas cosas tórnense comprometidas. Comienzo la jornada con las observaciones meteorológicas que continúo, con raras interrupciones, hasta la medianoche, tengo ocho instrumentos para observar y para regular y un registro para hacer las anotaciones correspondientes.

En los raros intervalos de este trabajo me dedico a las mil y una necesidades de mi vida de solitario; recoger nieve y fundirla para tener agua; traer combustible para la estufa; tener limpia la nieve que se acumula continuamente en la comunicación con el exterior; lavar la vajilla; ordenar las reservas, hacer descongelar los alimentos y las ropas y así por el estilo estas tareas podían durar infinitamente.

En medio de estas ocupaciones el tiempo pasó rápidamente y se adelantó la temida y larga noche polar. Mientras había luz, Byrd salía cada día al aire libre y cumplía una caminata cotidiana para que los músculos permanecieran siempre elásticos y la vida sedentaria no influyera sobre su espíritu. Así en su diario, nos habla de la noche que sobreviene:

"Al norte y al este, la bella noche azul, estampada de aquella majestad que es propia en las regiones polares, descendía lentamente. Venus brillaba al oeste como una refulgente joya, entre nubes verdes, amarillas y rosadas, mientras hacia el norte resplandecían las luces de una fantástica aurora de esmeraldas. Me detuve para escuchar el silencio. La veleta de mi anemómetro apuntaba hacia el Polo Sur. Las aletas cesaron un momento de girar, como si el frío hubiese congelado

el viento. ¿Me hallaba, pues, delante del frío y del silencio de los espacios siderales?.

El día se iba, cedía ante la noche en medio de una paz absoluta, las fuerzas imponderables de la naturaleza actuaban dulcemente, armoniosamente, silenciosamente. Parecía percibir en aquel silencio el ritmo que rige el movimiento de los astros. El sol me ha dejado hoy (17 de abril) y no lo veré de nuevo hasta el 27 de agosto".

La lóbrega noche polar no detuvo el trabajo diario, pero hizo el rendimiento más difícil y más peligroso. Parecía que todo conspirase contra la audacia y fortaleza del explorador; transportando un bloque de hielo desde el túnel de escape que había horadado, para poder salir al exterior en caso de emergencia, resbaló y cayó sobre su hombro lesionado produciéndole un fuerte dolor; el combustible de la lámpara se congeló por la bajísima temperatura y por algún tiempo permaneció a oscuras. El primero de mayo el anemómetro se averió y Byrd debió salir y subir con las manos desnudas a un mástil de 4 metros de altura. Logró hacer funcionar de nuevo el instrumento, pero los dedos se le congelaron. Cuando la circulación de la sangre se reanudó sintió un dolor intensísimo, como si mil agujas al rojo le traspasaran las carnes.

Naturalmente, por muy fuerte que fuese su fibra y heroica su voluntad, la hora del extravío no tardó en apoderarse de este magnífico explorador. El 12 de mayo escribía:

"Estar así absolutamente solo es una cosa contra la naturaleza. Ni una hierba, ni una piedra desnuda para recordar el mundo viviente. Al naufragio al menos, el movimiento del mar y el vuelo de los pájaros hacen compañía; un hombre perdido en una floresta puede conformarse con la presencia de los árboles y de toda aquella vida hormigueante que ellos ofrecen. Aquí cada señal de vida ha desaparecido desde hace millones de años. Es el reino de la inercia, el retorno a la época glacial. Este silencio profundo pesa sobre mí, me adormece, me hipnotiza, como un ruido incesante".



La estufa continuó funcionando mal y un poco cada vez, inexorablemente el explorador fue intoxicándose. Comenzó a sentir vértigos, jadeos, punzadas dolorosísimas al costado. El 29 de mayo un derrumbamiento de nieve obstruyó la puerta de salida de la cabaña y la ventilación del ambiente se hizo mucho más difícil. Al día siguiente, mientras transmitía el habitual mensaje trisemanal a Little America, se afligió al darse cuenta que la vista se le oscurecía, alcanzando apenas, y con voz alterada y destrozada, a enviar un saludo a los compañeros lejanos.

Las fuerzas le habían abandonado y debía arrastrarse para tomar las cosas de las cuales tenía necesidad. Las exhalaciones de la estufa lo tenían al borde de la muerte y él luchaba desesperadamente para no ceder y para no ser menos en la tarea que se había impuesto.

El 2 de julio sintiendo que el fin se avecinaba escribió en su diario:

"Temo que sea el fin. Las últimas 48 horas han sido para mí una sola interminable pesadilla. Me encuentro en estado comatoso. Espero que en primavera mis compañeros pondrán término a mi trabajo. He dejado unas instrucciones escritas. Las cartas para mi familia están sobre la caja verde, de la cual no me separo nunca y que contiene también algún recuerdo. Las instrucciones marcadas con lápiz rojo, están colgadas de un clavo sobre la pared Este. Yo no quiero capitular fácilmente, pero ahora el más pequeño esfuerzo me resulta extremadamente penoso. No he ingerido más que té caliente y leche en polvo".

El mismo día Byrd tuvo un nuevo desvanecimiento. Sigamos la fase de su desesperación en el diario:

"Cuando me repuse estaba en tierra. Me arrastré acercándome a la estufa. Estaba todavía caliente; no había pues permanecido desmayado mucho tiempo. Me dejé caer sobre la silla, convencido que el fin hubiese ahora llegado. Hasta ahora me había sostenido el pensamiento que el único medio para reparar mi error y hacerme perdonar por mi familia fuese el de superarme a mí mismo y sobrevivir.

Pero había perdido. Alargué los brazos sobre la mesa y abandoné la cabeza sobre ellos, derramando la taza de agua caliente que tenía en la mano. Toda irritación desapareció y no experimenté más que un resentimiento contra mí mismo. Sollocé largo rato; qué pena, ¡qué pena infinita! También el orgullo había sido vencido".

Los días pasaron lentos, monótonos, trágicos para el explorador que casi estaba reducido a la sombra de sí mismo. Logró, sin embargo, disminuir las exhalaciones de la estufa y a poco se sintió mejor. En julio sus condiciones mejoraron, pero estaba siempre extremadamente débil y las comunicaciones con Little America fueron siempre más entrecortadas, aún así Byrd se esforzaba de no dejar traslucir nada sobre su estado a sus compañeros.

Pero ellos se alarmaron y pensaron tomar medidas rápidamente. La consigna rigurosísima que Byrd les había impuesto en la partida para la Base avanzada, era de no moverse por ninguna razón y a ningún costo.

Pero las órdenes no se acomodan siempre al sentimiento del corazón y los hombres de Little America tenían en Byrd más que un Jefe, un amigo a quien veneraban y admiraban, sin reservas. Para estar de veras en paz con su conciencia, buscaron una razón que justificase su marcha al Sur. El Dr. Poulter, director científico de Little America, debía hacer algunas investigaciones al Sur sobre los meteoros; las haría ahora, y así llegarían hasta la cabaña de Byrd.

Naturalmente no fue fácil superar la oposición de los otros 16 oficiales de Little America que no querían cometer un acto de insubordinación al ir en contra de las órdenes que dio el Almirante, pero al fin se decidió la partida.

El explorador fue informado del proyecto y tembló al pensar que una desgracia sucediera a sus compañeros. Pero estos lo habían ya decidido y nada los habría disuadido, tanto más que los mensajes de Byrd eran tan incoherentes que pensaban que este estuviese moribundo.



No tenían sentido y las palabras venían repetidas muchas veces.

El 21 de julio partió el primer tractor, con todo equipo y premunido de antorchas especiales para iluminar el camino. La máquina viajó entre nieve y hielo por algunos días, pero la lucha era desigual y Poulter debió regresar a la Base.

Para hacer más dolorosa la espera, se abatió sobre Little America una tempestad de inaudita violencia. Solamente el 4 de agosto otro tractor pudo partir, pero después de 37 kilómetros fue obligado a volver por una avería a las orugas.

Partió en seguida un tercer tractor y este resistió magníficamente los obstáculos de la naturaleza, marchando en un paisaje digno del infierno dantesco. Parecía que la voluntad de los hombres fuese espasmódicamente tensa hacia la meta y que ninguna fuerza pudiese romperla.

El 10 de agosto llegó un mensaje del tractor; habían cubierto 130 kilómetros. ¡Después, silencio!

El radiotelegrafista de la Base estuvo en escucha continuamente, con un ansia indecible. Después, el 11 de agosto escucharon la voz de Poulter transmitiendo con el equipo de Byrd.

¡Habían llegado! Byrd se asomó aparentemente sereno, a la puerta de la cabaña y dijo "Vengan queridos amigos, la sopa caliente os espera".

Mientras el Dr. Poulter corría a estrechar la mano a su Jefe, Byrd cayó desvanecido. Unos pocos días más y estaría muerto.

Cuando en el interior de la cabaña Poulter pudo librar a Byrd de la máscara que llevaba sobre el rostro para defenderse de las quemaduras del hielo, quedó vivamente impresionado. El Almirante estaba irreconocible y la larga soledad había dejado sobre su semblante un sello de prematura vejez.

Byrd estaba tan debilitado que tuvieron que esperar dos meses y medio antes de tomar el camino de regreso.

El 14 de octubre vino un avión a buscarlo. El desprendimiento de las cosas que habían estado íntimamente ligadas a él, por largos meses, fue duro. Así escribió:

"Salí de la trampa sin volverme a mirar atrás. Una parte de mí mismo permanecía para siempre a 80° 08' de latitud sur; lo que quedaba de mi juventud, de mi vanidad acaso y por cierto de mi escepticismo. Del otro lado, llevaba conmigo algo que antes no había nunca enteramente poseído; el simple sentido de la belleza, el milagro de estar vivo, una nueva y más humilde escala de valores. Todo esto sucedió hace cuatro años; y la vida del mundo civilizado no ha alterado mis ideas. Ahora vivo más simplemente y con una paz interna más profunda".

Al regresar el explorador a su patria, vino a recibirlo a su buque el Presidente F. D. Roosevelt.

**Tercera Expedición a la Antártica:** En el año 1939, Byrd comandó otra expedición, bajo los auspicios del Servicio Antártico Norteamericano. Las naves de apoyo fueron la "North Star" y la "Bear" que partieron en noviembre de 1939 y alcanzaron la Bahía de las Ballenas el 11 de enero de 1940. La expedición se sirvió también de un gran biplano "Condor" y de un hidroavión "Barclay Crow", que iniciaron los vuelos el 21 de enero de 1940 y los continuaron ininterrumpidamente, señalando el camino libre a los barcos, explorando nuevas islas, fotografiando cadenas montañosas, colaborando eficazmente al trabajo de los cartógrafos y de los geólogos y haciendo importantes observaciones sobre rayos cósmicos a una altura de 7.600 metros.

El hidroavión iba siempre piloteado por Byrd. Snow (primer piloto) y Perce (segundo piloto y radiotelegrafista). También el "Condor" tuvo para muchos vuelos, la misma tripulación, al cual se incorporaron Black (jefe de una de las



Bases terrestres) y Carroll (fotógrafo). El 29 de febrero de 1940 el "Condor" cartografió las montañas de la Reina Maud y en el viaje de regreso la tripulación descubrió una vasta isla cuyas coordenadas aproximadas eran 81° S. y 15' W. La expedición se sirvió también de un pequeño avión Beechcraft, que demostró ser particularmente útil para los vuelos de reconocimiento. Todos los medios aéreos ayudaron magníficamente a las expediciones en trineo, transmitiendo indicaciones sobre los caminos que tenían que seguir. El 2 de enero de 1941, cuando ya la expedición estaba por embarcarse y volver a la patria, el "Condor" sufrió un accidente incendiándosele uno de sus motores, pero el piloto alcanzó a descender sobre los hielos a 80 millas de la base. El Beechcraft partió rápidamente para llevar las piezas de repuesto, pero las reparaciones resultaron imposibles en aquel sitio y el avión fue abandonado. Sus tripulantes regresaron a la base en el avión de socorro.

El objeto de la expedición era fundar dos estaciones científicas en la Tierra del Rey Eduardo VII y en la Tierra de Alejandro I., pero las pésimas condiciones imperantes en los hielos no permitieron llevar a cabo el programa trazado y las estaciones fueron construidas respectivamente en la Bahía de las Ballenas y en Bahía Margarita (Isla Stonigton). Esta última estación fue comandada por Richard B. Black, que tenía a sus órdenes 25 hombres, uno de los cuales era Finn Ronne. La estación tenía la tarea de completar las investigaciones de la expedición Rymill, y el encargo fue ejecutado de la mejor manera.

Mientras la expedición estaba en su pleno desarrollo, el Gobierno Norteamericano y el Congreso declararon inoportuna la expedición, en vista de la crisis mundial ya desencadenada y rehusaron votar otros fondos para mantenerla eficiente.

La expedición tenía la orden de volver a la patria y las dos naves al mando de Richard H. Cruzen, evacuaron la estación de Bahía de las Ballenas que cesó de existir oficialmente el 31 de enero de 1941. Los hielos impidieron otra vez la

evacuación de la otra estación cuyos hombres pudieron ser retirados solamente por medio de un avión el 22 de marzo de 1941. El 18 de mayo de 1941 la expedición completa hizo el retorno a Boston.

**Cuarta expedición Antártica:** El 2 de diciembre de 1946 Byrd partió con su cuarta expedición que desplegó un conjunto colosal de fuerzas navales y aéreas, incluso aviones a cohetes. La Fuerza Aérea estaba compuesta de 6 "Dakota LC3", de cuatro hidroaviones "Mariner", de 6 helicópteros y seis aviones de reconocimiento.

En el curso de la expedición se cumplieron maniobras sobre el empleo de la Fuerza Aérea en las zonas polares, se constató que el uso de los hidroaviones en mar abierto era factible y se experimentó la posibilidad de preparar pistas de aterrizaje para los aviones pesados.

Muchos de los aviones estaban provistos de máquinas fotográficas especiales capaces de fotografiar de horizonte a horizonte y se logró cartografiar vastísimas regiones (un conjunto de 1.600.000 kilómetros cuadrados), que habrían exigido sacrificios inhumanos para ser recorridos. Fueron explorados 2.000 kilómetros de costa, descubiertas ensenadas y golfos, 26 islas, 20 glaciares, 9 bahías amplísimas, un vasto altiplano a 3.500 metros, varias penínsulas y 5 cabos. Algunos aviones guiados por Byrd descubrieron en la Tierra de Knox una zona rica en lagunas, de aguas tranquilas y calientes. El 18 de febrero Byrd voló otra vez sobre el Polo Sur descubriendo gigantescas cadenas de montañas, y lanzó por segunda vez la bandera de su país.

La expedición prosiguió sus fines científicos dividida en tres grupos:

**Grupo Central:** Estaba a las órdenes del mismo Byrd y del Contralmirante Curzon, y comprendía cinco naves, seis aviones "Douglas" provistos de radar, equipo fotográfico trigonométrico y magnetómetros aéreos; trabajó en el Mar de Ross, campo de acción de la anterior ex-



pedición de Byrd. Las naves pudieron entrar a este mar después de una dura lucha sostenida por el rompehielos "Northwind" contra un hielo nuevo de dos metros y medio de espesor, guiado por los helicópteros que exploraban continuamente la zona. El resultado científico más importante conseguido por este grupo fue el levantamiento aerofotogramétrico y la exploración de una amplia zona con un total de 50.000 kilómetros de vuelo y 500.000 kilómetros cuadrados de superficie levantada. Se hicieron también frecuentes vuelos al Polo Sur y se descubrió que se hallaban en una meseta (Altiplano) de 2.850 metros de altura media, completamente cubierta de nieve, siempre batida por vientos del Sur-Este. Otro descubrimiento extraordinario del grupo fueron los valles completamente libres de hielos y a veces ricos en lagunas.

**Grupo Oriental:** Trabajó en una de las regiones más difíciles del continente antártico, siempre obstaculizado por un tiempo inclemente. Exploró concienzudamente el Mar de Amundsen e hizo un amplio reconocimiento del Mar de Bellingshausen y de la Bahía de Wrigley. Además circunsnavegó la Tierra de Graham y operó durante algún tiempo en el Mar de Weddell. El equipo de este grupo estaba compuesto de un portahidroaviones, de varios aviones, helicópteros y de un buque tanque. El único accidente de la expedición fue en este grupo y se limitó solamente a la pérdida de un avión.

**Grupo Occidental:** Comenzó sus exploraciones poco después de la Navidad del año 1946 y exploró con mucho éxito la costa hacia el Océano Pacífico, so-

bre una extensión de casi 180°. La exploración se hizo únicamente por medio de aviones.

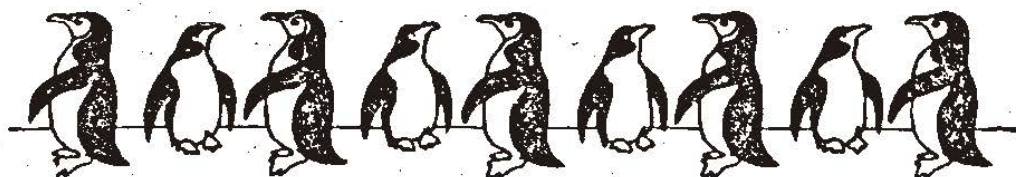
En definitiva, los resultados científicos de toda la expedición se pueden resumir así: Exploraciones en vuelo de un territorio mayor que la mitad de los Estados Unidos de Norteamérica, de los cuales 800.000 kilómetros nunca vistos por el hombre antes de entonces; exploración de 200.000 kilómetros cuadrados de océano enteramente cubierto de hielo, donde nunca ninguna nave había pasado, descubrimiento y topografía de 10.000 kilómetros de costa. Fueron descubiertas diez cadenas de montañas, algunas de las cuales muy altas, nuevos archipiélagos, penínsulas, islas, bahías. Fueron identificados otros mares y diseñados en la carta, se observaron y fotografiaron glaciares que estaban entre los más grandes del mundo, se exploró gran parte del altiplano polar y se descubrieron nuevos oasis lacustres.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Byrd cumplió numerosas comisiones especiales en el Pacífico y por esto recibió varias condecoraciones.

En el año 1955-1956 organizó con espíritu juvenil su quinta expedición a la Antártica denominada "Operación de hielo profundo" y voló otras dos veces sobre los desiertos hielos antárticos.

Habiendo tenido el reconocimiento de todo el mundo y también de la Sociedad Geográfica Italiana, ésta decretó el 31 de marzo de 1931, para él la Medalla de Oro.

Pocos días antes de morir, troncado por una afección cardíaca, el Congreso le había conferido la Medalla al Mérito de la Libertad.—(Traducido de la "Rivista Marittima" de junio de 1957).





# El submarino británico de 1901-57

POR KENNETH POOLMAN

**P**ARA hacer un examen amplio del submarino y de su historia debemos emerger de profundas oscuridades iluminadas por los sueños de inventores. Tal vez la palabra mejor sea "pesadilla", pues todos los dibujos primitivos de "sumergibles" y "botes submarinos" seguramente han sido esbozados por las mismas manos que dibujaban los monstruos marinos tuertos de la era de Isabel en nuestros libros de historia. Los sumergibles o monstruos marinos, no vivieron nunca fuera de la imaginación, salvo uno o dos valientes tuestos de madera hundidos propulsados débilmente hasta su perdición por medio de remos sumergidos y por pequeñas hélices movidas a mano.

Hemos tenido sumergibles por siglo y medio y "submarinos", que valgan la pena llamarlos así, solamente en los últimos cincuenta años. La resurgente ola de pensamientos del occidente, símbolo de la cual fue la Revolución Industrial, nos dio esta extraña e impía criatura; este tiburón hecho por el hombre que rompe las reglas y leyes no escritas de la creación misma. Esta misma gran ola de ideas se convirtió en acción al final del siglo dieciocho; su ebullente empuje irrumpió de diversas maneras, primero en la gran Revolución Francesa, igualmente en el solevantamiento radical en el cual Watt y Stevenson introdujeron y se inspiraron para otros progresos científicos.

Gran Bretaña ganó una guerra total con buques de madera y hombres de hierro, y sus brillantes inventores le dieron el vapor y el hierro que la hicieron la Reina de los Mares, capaz de transportar por cien años la Pax Britannica en la potencia del vapor, las figuras blindadas de la Marina Real, e inundaron el mundo con los productos de su nueva industria.

Esta gran "Flota en ciernes", que mantuvo un Imperio unido, estuvo en estrecha relación con los inventores de nuevas armas como es el caso del bote submarino. Fue una invención americana

y, en efecto, el primer verdadero submarino "Turtle" de Bushnell, fue usado contra nosotros en un ataque sobre los buques británicos fondeados en la bahía de Nueva York en 1775. El "Turtle" fracasó en su intento de atornillar una carga explosiva en el fondo de un buque de guerra británico para volarlo, pero otro de nuestros ex-colonizadores, Roberto Fulton, desarrolló la idea de Bushnell y ofreció su primer "Nautilus" a Francia y luego a Inglaterra. Pitt consideró el proyecto con entusiasmo, pero, el Almirantazgo, recordando que fueron los revolucionarios americanos y franceses quienes habían sido los que casi usaron esta importante arma en contra nuestra, echó a su inventor renegado afuera.

A medida que la semilla de la nueva época germinaba, pequeñas rebeliones y pequeñas guerras, comenzaron a estallar. Los Estados del Norte de América se unieron a nuestros competidores industriales y se convirtieron en rivales comerciales con sus propios Estados del Sur.

## "Davids".

El Almirantazgo Británico observó desde muy cerca un aspecto de la Guerra Civil Americana. Los confederados, que formaban la "nación más débil", comparada con la potencia naval del Norte, construyeron cierto número de submarinos de acero propulsados por vapor. Estos "Davids", como se les llamó, llevaban cargas explosivas fijadas en el extremo de botallones o perchas, con la idea de espolonear los buques federales. Ninguno de los "Davids" podía ingenárselas para efectuar un ataque completamente sumergido, pero uno de ellos hundió al nuevo cañonero "Housatonic", atacando parcialmente sumergido con su escotilla principal abierta, y hundiéndose el mismo en la operación. Todavía el bote submarino era un fracaso.

El Almirantazgo Británico los había desdeñado en 1800 pero poco a poco fue cambiando a través del transcurso



del próximo siglo. Pero ahora todas las naciones débiles estaban equipándose precipitadamente de submarinos. El ejemplo de los "Davids" confederados inspiró a la Marina Francesa a experimentar con los botes submarinos y así fue como construyeron un submarino de 500 tons. en 1863, siguiendo en 1888 con un submarino que era operado con la batería eléctrica de reciente invención, el medio vital de propulsión con que habían soñado mucho tiempo los inventores de submarino.

Conjuntamente con la invención de la batería eléctrica vino el torpedo. Pocos años después del hundimiento del "Housatonic" por los sumergibles "Davids", Robert Whitehead y sus asociados produjeron el mecanismo de propulsión, torpedo de autogobierno. Fue obviamente el arma ideal para el submarino. Hacia 1900 el sumergible había hecho grandes progresos, había crecido, estaba armado correctamente y se encontró un motor para dirigirlo completamente sumergido.

El Almirantazgo Británico, miraba con sospecha la construcción de submarinos en Francia y comenzó a tener temor por sus acorazados, pero aún no germinaba la idea de construir submarinos para sí mismo. Pero los entusiastas en submarinos en la Marina Real estaban ansiosos de tenerlo. Ellos razonaban de que nuestra propia y superior potencia naval podía adquirir más efectividad con los botes submarinos que sin ellos.

Al fin, en el preámbulo al Presupuesto de la Marina para 1901-2, el Primer Lord del Almirantazgo, dijo: "cinco naves submarinas del tipo inventado por el Sr. Holland han sido ordenadas; la primera será entregada en el próximo otoño". Los botes eran similares a los ordenados por el Gobierno de E. U. en 1900.

Los botes se construyeron en Inglaterra. El Sr. Isaac L. Rice, presidente de la American Holland Boat Company, dijo: "tuve que buscar para que algún constructor británico construyera los botes. Le pregunté al gobierno británico si ellos me permitirían traspasar mi contrato con ellos a una firma constructora de buques, y hacer que los botes se construyeran en Inglaterra en lugar de entrar no-

sotros en el gasto de su construcción aquí y tomar todos los riesgos de su transporte a través del mar. Ellos convinieron en eso, y fui a la Vickers Sons and Maxim".

### Holland "Nº 1".

La Vickers y sus asociados habían estado íntimamente conectados con el desarrollo de los submarinos británicos y por varios años construyen todas estas naves para la Marina Real, comenzando por el primero de los Holland, construido en el "astillero" de la Vickers en Barrow-in-Furness y lanzado el 2 de octubre de 1901, como el Nº 1. Después "de muy exitosas" pruebas de sumersión en las borrascosas aguas del mar de Irlanda, el Comandante Bacon, un distinguido especialista en torpedos, tomó el mando del Nº 1. Al amparo del Almirantazgo los experimentos con la nueva arma comenzaron lográndose obtener cuatro Holland de un tipo mejorado. Eran botes muy pequeños, de sólo 63 pies de largo y 120 tons. de desplazamiento, pero muy seguros. Su debilidad era el motor a petróleo que los guiaba en la superficie; pero ninguna otra forma mejor de propulsión se había hasta entonces descubierto.

Nuestros nuevos submarinos atacaron los grandes buques de la "Home Fleet" en 1904 y señalaron varios "blancos". Por ese tiempo el Almirantazgo y la Vickers habían diseñado y construido una clase más grande y más navegable de submarino. El primero de esta clase A-1, fue lanzado en 1902. Era un bote eficaz, eficiente, navegable—y trágico. En esas maniobras del otoño de 1904 el A-1 fue espoleado y hundido por el "Berwick Castle". El Servicio Submarino había sufrido su primera pérdida.

Pero este desastre al comienzo no permitió el estancamiento del proceso de construcción del Servicio Submarino de la Marina Real. En los siguientes diez años los esfuerzos combinados de los hábiles oficiales submarinistas y visionarios como "Jackie" Fisher and Roger Keyes se esforzaron en el perfeccionamiento, adelanto y engrandecimiento de las diferentes clases de submarinos bri-



tánicos que fueron a las flotillas en Portsmouth, Devonport, Dundee, Harwich y Dover.

En esta década el nombre de Alemania fue oído en forma más y más jactanciosa y descarada. Tenía una Marina nueva y poderosa, más pequeña pero más moderna que la nuestra y sus músculos abiertamente más flexibles. Había comenzado rudamente a construir submarinos por la misma razón que nosotros.

Pero en el hecho fue un alemán, el Dr. Diesel, quien le dio al Servicio Submarino Británico un giro muy conveniente. El nuevo motor de Diesel, que usa un combustible mucho menos volátil y peligroso que el petróleo, fue usado para propulsar el nuevo D 1, lanzado en 1908. Fue un gran adelanto sobre sus antecesores; fue el primer submarino británico que tuvo sus estanques principales de lastre fijados fuera de su casco y eso permitía mucho más espacio en el interior para su tripulación. De aquí se desarrolló la famosa clase de botes E.

### Submarinos en la Guerra.

Era natural que los submarinos británicos debieran desde el comienzo desempeñar un papel ofensivo, desde que estaban en la vanguardia de un país poderosamente armado que debía a toda costa mantener la ofensiva y el dominio de los mares, y fueron perfeccionados, no como una simple nave para la defensa de la costa, sino como torpederas sumergidas de alta mar a las que les era posible llevar la guerra al corazón mismo de la flota enemiga. En las dos grandes guerras con Alemania nuestros submarinos en contraste con los U-Boats, siguieron una ofensiva estratégica como también táctica.

La continuidad de la guerra submarina fue tan poderosa entre el comienzo de la Primera Guerra Mundial en 1914 y el final de la segunda fase del totalitarismo alemán en 1945, que puede tratarse casi en una sola historia continuada. El período de paz falseada entre los dos holocaustos permitió a este zarrandeado Servicio Submarino, trabajando con centavos, continuar experimentando y construyendo nuevos y mejores botes, de manera que cuando la guerra vino nuevamente en 1939 el Servicio

Submarino, tan pobre en número, era rico en calidad, en sus botes y en sus hombres. Algunos buques de la guerra anterior estaban suficientemente aptos para mantenerlos en servicio— realmente eran inapreciables y muchos de sus hermanos eliminados habrían servido para ayudar el inadecuado número de nuestros submarinos más nuevos. Los hombres no tenían semejanza con las tripulaciones de los U-boats alemanes en razón del inmenso beneficio de la base de una inquebrantable experiencia desde que el primer submarino británico fue lanzado en 1901. Las tripulaciones mismas habían sido en su mayor parte voluntarios, meticulosamente seleccionados y entrenados en un modelo excepcional — siempre en una cooperación conjunta con nuestras fuerzas antisubmarinas para su mutuo beneficio.

### Los hombres y los buques.

Vemos los mismos grandes nombres apareciendo en activos comandos en ambas guerras. Justo unas pocas semanas después del estallido de la guerra en 1914, el Teniente Horton, en uno de los espléndidos buques de la clase E, hundió al crucero alemán "Hela". Esto abrió la cuenta del Servicio Submarino Británico y dio comienzo a la carrera de un gran submarinista. En 1940 el mismo Horton, ahora Almirante, tomó el mando de nuestros submarinos. Luego tuvo un duro y desesperado duelo con su opositor Doenitz, quien había sido también comandante de U-boats en la Primera Guerra Mundial. Doenitz y sus compañeros oficiales estaban tan al día en 1914 como Horton, Laurence, Nasmith y nuestros otros brillantes capitanes de submarinos.

Horton hundió un destructor alemán el 6 de octubre de 1914 pero ya los U-boats habían hundido los cruceros "Pathfinder", "Aboukir", "Cressy" y "Hogue". Los últimos tres buques iban en conjunto y fueron hundidos uno después del otro por el mismo submarino. Los dos bandos valorizan ahora el poder de los submarinos. Ambos se preocuparon mucho de exponer sus grandes buques y nuestra "Gran Fleet" fue escondida en los fondeaderos del oeste de



Escocia, hasta poner a prueba de submarinos a Scapa Flow.

Los buques de bloqueo y redes estaban ahí aún en 1939. Habían mantenido afuera a los U-boats, pero esta vez no pudieron detener al Teniente Prien de introducirse dentro de Flow y hundir el "Royal Oak". Prien hizo que el Almirantazgo, muy confiado en sus medidas anti-submarinas, tratara al submarino una vez más con gran respeto.

En ambas guerras los alemanes trataron de derrotar nuestro superior poder ofensivo en buques de superficie, montando una gran ofensiva constante submarina. Los U-boats casi destruyeron nuestro comercio marítimo y llevaron nuestros esfuerzos bélicos a un estancamiento. Pero la confianza que había depositado en sus propios submarinos desde ese día en 1914, cuando Max Horton fue el primero en demostrar cómo ellos podían guiar a la Marina Real a mantener la ofensiva, fue justificada una y otra vez. Nuestros cinco submarinos que penetraron con gran osadía en el Báltico en 1914 así la justificaron; Laurence en el E 1, Horton en E 9 y los otros, que tomaron tal desquite en los buques alemanes. Los de la clase E eran refinados submarinos de alta mar, pero cuatro viejos de la clase C con los motores a bencina, que eran peligrosos, estaban también en actividad en el Báltico. Entre ellos — Es, y Cs — detuvieron la valiosa corriente de mineral de hierro desde Suecia a Alemania y casi destruyeron para siempre la navegación alemana en el área.

Buques aún más viejos que el Cs, anticuados y temperamentamente con mucha edad, eran ágiles y potentes en aguas muy diferentes. Cuando el Teniente Holbrook VC, dirigió el B11 a través de la "impasable" defensa de los Dardanelos para hundir un acorazado turco en el Mar Negro, él inició la brillante cadena de éxitos que nuestros submarinos ejecutaron en y alrededor del Mediterráneo. Boyle y Nasmith siguieron a Holbrook al Mar Negro y también ganaron la VC (1) ahí; otros hicieron cosas brillantes ahí y en el Mediterráneo mismo. De estos,

ninguno hizo más que los capitanes y tripulaciones de la Flotilla Nº 10 en Malta durante la última guerra, la que destruyó los convoyes de Rommel y fue el brazo derecho de nuestra victoria en el Mediterráneo.

### Victorias del Mediterráneo.

Nuestros submarinos, una vez más, en sus solitarias rutas de patrullas en las aguas del norte desde el primer día de guerra en 1939, restablecieron la grandeza que Horton y Holbrook les habían legado en ataques devastadores — desde posiciones brillantemente calculadas con anticipación por el mismo Horton — sobre los transportes nasis y buques de guerra que invadieron Noruega. El "Trident", "Tetrarch" y el "Truant", este último que destruyó los cruceros "Karlsruhe", y "Spearfish", son algunos de los famosos nombres de esta campaña. Pero la acción suprema de los submarinos británicos, fue su propia y exclusiva guerra total peleada en el Mediterráneo para botar a Rommel.

Los primeros submarinos que atacaron convoyes del Eje que iban al norte de Africa, cuando Italia entró a la Guerra en junio de 1940, no debieran haber estado nunca en el Mediterráneo. Eran diecisiete; todo lo que pudo juntar el Comandante en Jefe, de las clases antiguas O, P. y R, que representaron la primera nueva clase de operaciones con submarinos contruidos después de la Primera Guerra Mundial. Habían sido designados para combatir a los japoneses y eran grandes y hechos para navegar al Lejano Oriente sin reaprovisionarse; demasiado grandes para las aguas claras y poco profundas del Mediterráneo. Pero era todo lo que teníamos disponible. Pelearon un gran combate y tomaron sus grandes pérdidas con estoicismo, dirigidos por un hombre tal como Remington del "Parthian", que comenzó la campaña hundiendo el submarino italiano "Diamante". A fines de 1940 habían hundido 44.544 tons. de un total de 166.040 de pérdida del Eje y con una pérdida de diez submarinos. Por entonces los más pequeños de la clase U, una clase mejorada de los S. y T, contruidos con

(1) Cruz Victoria.



precipitación cuando las intenciones del Eje se habían convertido en evidencia, habían comenzado a llegar para tomar la intolerable carga sobre sus espaldas. Trabajando desde Gibraltar, Alejandría y, cuando la guerra relámpago de la Luftwaffe lo permitía, desde Malta, estos sumergibles nuevos obtuvieron tremendos éxitos.

"Los submarinos fueron desplegados en una línea en la vecindad de la ruta esperada del enemigo, a 150 millas al noreste de Trípoli", dice el panfleto del Almirantazgo. Estos fueron el "Upholder" (Capitán de Corbeta Wanklyn), el "Upright" (Teniente Wraith), el "Unbeaten" (Capitán de Corbeta Woodward) y el "Ursula" (Teniente Hezlet). El panfleto continúa: "El 'Upholder' fue seriamente impedido por una falla en el girocompás. Cuando el convoy fue avistado en la obscuridad a las tres de la mañana, el Capitán de Corbeta Wanklyn se acercó a toda velocidad en la superficie, usando el compás magnético. El submarino estaba cayendo cuando lanzó su primer torpedo, y tuvo que desplegarlos en todo el largo del blanco dando la orden de 'Fuego' y anticipando la cantidad de distancia entre el momento en que la orden fue dada y el momento en que el torpedo dejó el tubo. Esto tuvo que repetirse seis veces. Con habilidad cubrió el blanco exactamente y dos de los buques fueron tocados".

Este ataque fue el que marcó el mayor éxito de los submarinos británicos en el Mediterráneo. Los dos tocados y luego hundidos fueron los buques de 19.000 toneladas "Neptuno" y "Oceania". Wanklyn fue uno de los nuevos comandantes que dirigieron el ataque a la línea de abastecimientos enemiga desde Italia a Africa, cuando la carga principal de esta tarea recayó sobre nuestros submarinos en 1941. El 24 de mayo él había hundido el "Conte Rosso" de 18.000 tons. y fue agraciado por la VC. Las pérdidas del Eje por ataque submarino subieron desde un cuarto de su total, en junio-diciembre de 1940, a casi la mitad en enero-mayo de 1941 — 89.797 tons. de 209.714.

Después de la caída de Grecia y Creta en la primavera, nuestros submarinos estuvieron aún más expuestos que anteriormente a los grandes ataques anti-submarinos. Nuestras pérdidas — y nuestros éxitos — permanecieron altos. Ser designado "No regreso del patrullaje" era una aventura que el Servicio Submarino aceptaba como riesgo necesario en su peligroso oficio. El 18 de abril de 1942 Wanklyn y el "Upholder", "no regresaron del patrullaje". Sus éxitos se habían hecho fabulosos. El era el principal de todos, pero solamente el símbolo para todos los otros galantes hombres del Servicio Submarino que hicieron milagros en el poco profundo y engañoso Mediterráneo, los fríos mares de nuestras aguas territoriales, y más tarde en los fétidos trópicos en contra de los japoneses.

Fue el crucero japonés "Takao", en Singapore, el que sufrió la potencia completa del nuevo tipo de submarino; desarrollo dado en los comienzos de la guerra y previamente distinguido por sus exitosos ataques, cuando todos los otros medios habían fracasado, sobre el "Tirpitz" en el Fiordo de Alten, el 22 de septiembre de 1943. Con el ataque del "Tirpitz" ganaron la VC los Tenientes Cameron y Place, y el osado e intrépido hundimiento del "Takao" tuvo la misma recompensa para el Teniente Fraser y para el Marinero Primero Magennis. Obtuvieron su éxito en un tipo de nave que miraba para atrás a los antiguos sumergibles. Los submarinos que comandaban Cameron, Place y Fraser eran de solamente 50 pies de largo — 13 más cortos que el primer submarino Holland — y llevaban una tripulación de cuatro hombres. La mayor parte de estos primeros submarinos habían fallado en la obtención de éxitos porque, aunque usaban la misma clase de carga "tipo lapa" la cual era fijada en el casco enemigo, en esta ocasión un miembro de la tripulación le fue posible revestirse con un traje especial de protección y salir del submarino para fijar la carga explosiva. Uno del nuevo género "hombre-rana". Los hombres-rana también dirigían el "torpedo humano" — nuevamente se recor-



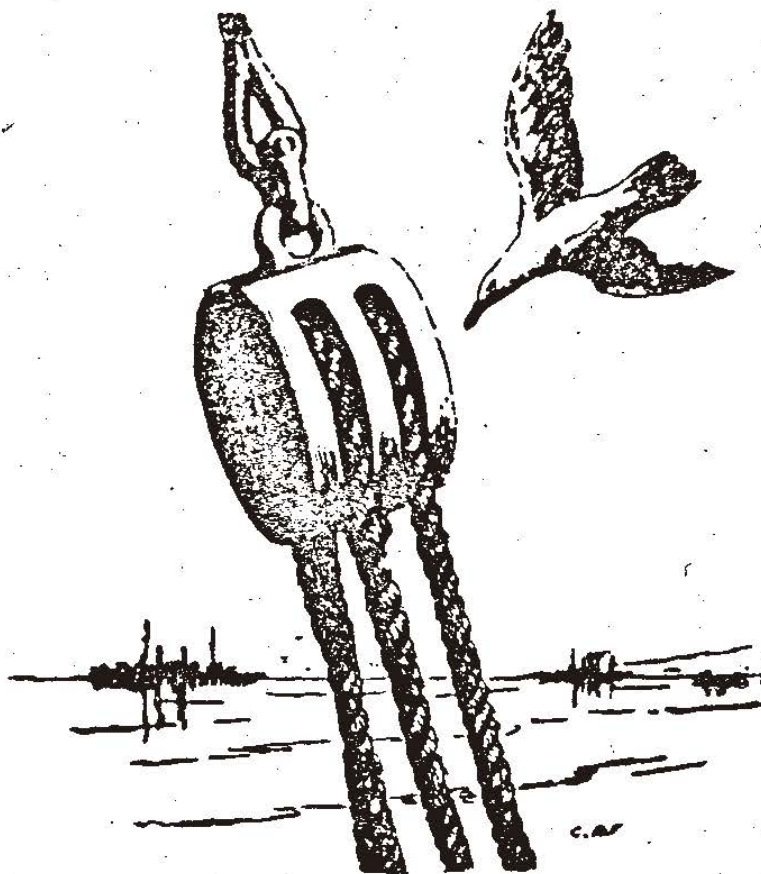
daban a los antiguos Confederados "torpedo de percha" — los cuales se usaron atrevidamente en el mediterráneo.

### El submarino atómico.

Los submarinos Midget, como asimismo el tipo ortodoxo, están con la Flota actualmente. El Servicio Submarino encara un excitante y cambiante futuro en la hora de la experimentación. Nuestros modernas flotillas submarinas tienen adelantos tales como los tubos de respiración "Snort", que permiten al submarino andar sumergido usando los motores diesel por largos períodos para ahorrar sus baterías eléctricas. Hay también dos nuevos submarinos, considerados como submarinos experimentales, que funcionan con peróxido. El "circuito cerrado" de la máquina permite al submarino viajar

largas distancias bajo el agua, pero no hay ninguna idea que sean lo último en propulsión.

Los Estados Unidos tienen un submarino atómico en servicio, capaz, en teoría, de vivir por períodos fenomenales bajo la superficie en razón del ilimitado calor producido por su pila atómica; y se están construyendo otros. La Marina Real, hasta ahora, no tiene submarinos atómicos. El primer Lord del Almirantazgo dijo, el año pasado, que había el proyecto de construir tales submarinos porque "la intención del Almirantazgo era emplear el poder nuclear en su primera oportunidad en los submarinos". Este año se anunció que una orden había sido colocada en la Vickers—Armstrongs para la construcción de un prototipo; el diseño de la máquina está ya bien avanzado. Al submarino se le llamará "Dreadnought".—(Traducido del "The Vickers Magazine", 1957).





## Los acorazados de la Marina rusa

Por Manuel RAMIREZ Gabarrus, Publicista Naval

**T**RAS los desastres de Port-Arthur y Tsushima sufridos por la Flota rusa en su guerra contra el Japón, puede decirse que el Imperio de los Zares se quedó, prácticamente, sin Marina militar. El Japón, la había aniquilado. Pero una nación como la rusa, no podía permanecer cruzada de brazos contemplando, impasible, el caos en que su guerra con el Imperio del Sol Naciente la había sumido. Y en orden a la reconstrucción de la Flota, cabe decir, en honor a la verdad, que Rusia hizo grandes esfuerzos y rápidos progresos; si bien hay que objetar por otra parte, que el pueblo ruso nunca se ha destacado por sus aficiones marineras ni mucho menos... La Rusia de ayer, al igual que la U. R. S. S. de hoy, no tenía necesidad del mar para subsistir; su vastísimo territorio le proporcionaba todos los recursos que el pueblo eslavo necesitaba para su alimentación y defensa, y por tal razón, bien puede decirse que los programas de construcciones navales han sido mas bien inspirados por razones de prestigio que por necesidad de expansión económica. Pero la posesión de una flota de guerra poderosa, ha sido siempre una baza de gran valor en el concierto político internacional; máxime cuando los "dreadnoughts", en su buena época, podían apoyar con sus cañones y hasta con su mera presencia, las peticiones o demandas que las altas esferas diplomáticas a duras penas podían conseguir por sí mismas...

Por todo ello pues, y siendo Rusia como era, potencia mundial de primer orden, la necesidad de rehacer cuanto antes su destruida Flota, se imponía por momentos.

Los dos primeros acorazados que entraron en servicio en la Marina rusa después de la guerra contra el Japón, fueron los "Imperator Pavel" y "Andrei Perwoswany", entregados en 1910 pero procedentes del programa naval de 1903. Estos buques, contemporáneos del inglés "Dreadnought" que iba a revolucionar los armamentos navales del

mundo entero, no eran, sin embargo, del nuevo y famosísimo tipo nacido en Inglaterra. Pertenecían a la "escuela clásica" vigente a la sazón y que, después, ha dado en llamarse del "pre-dreadnought".

Desplazaban 17.770 toneladas, y estaban armados con cuatro cañones de 305 mm. en dos torres dobles y 14 de 203 mm. en torres y casamatas laterales; asimismo, también contaban con 12 piezas de 120 y 4 de 47. Como era costumbre en aquella época, los acorazados disponían de tubos lanzatorpedos, de los cuales, los buques en cuestión llevaban, cada uno, 4 de 457 mm. de calibre. La potencia de sus máquinas alternativas era de 17.600 HP. y la velocidad de 18 nudos. Buques realmente poderosos en su tiempo, los "Pavel", sin embargo, nacieron con un detalle original: fueron los primeros "battle-ships" que dispusieron de palos de celosía o de canasta (torre Eiffel); los mismos que, pocos años después y por espacio de dos décadas, habían de ser la nota característica de los buques de línea de la Flota de los Estados Unidos.

### Los "dreadnoughts"

Iniciada en todo el mundo la construcción de acorazados del nuevo y poderoso tipo creado por la Marina inglesa, su colega zarista ordenó la puesta en grada de siete unidades. Tales buques fueron proyectados por el célebre y competente ingeniero naval italiano General Vittorio Cuniverti, a quien se le atribuye, precisamente, la idea o concepción del "dreadnought" por su famoso artículo "La nave de battaglia ideale" que publicó en el "Jane's Fighting Ships" de 1903.

Los nuevos acorazados rusos formaban dos grupos, cuatro unidades para el Báltico y tres para el Mar Negro. Fueron los del Báltico los denominados "Gangut", "Sevastopol", "Petropawlowsk" y "Poltava", bautizados, pues, con nombres de célebres batallas de la Historia



de Rusia. Los del Mar Negro, fueron designados con nombres de monarcas: "Imperatriza María", "Ekaterina II" e "Imperator Alexander III".

Las quillas de los siete acorazados fueron colocadas en 1909; dos años después, cinco de ellos ya estaban flotando, y en 1914, poco antes de estallar la Guerra Mundial, empezaron a entrar en servicio en la Marina. Sin embargo, los siete buques a la vez, jamás llegaron a figurar en las listas de la Flota rusa. La Gran Guerra de 1914-18 lo impidió de una manera indirecta, porque las causas que directamente fueron las verdaderas, eran derivadas precisamente de la guerra: sabotaje y... la Revolución Roja de 1917.

Eran todos ellos buques de 23.500 toneladas "standard" y unas 27.000 a plena carga; armados con 12 piezas de 305 mm. montadas en cuatro torres triples distribuidas a lo largo del plano longitudinal del buque, exactamente igual que el italiano "Dante Alighieri" de 1908 y que, por cierto, había sido diseñado también por Cuniverti. Como armamento antitorpedero disponían de 16 cañones de 130 montados en casamatas instalados sobre voladizos a lo largo de las bandas. La protección vertical era de 240 mm., la horizontal de 76 mm.; 152 mm. en las casamatas y 305 mm. en puente y torres. Estaban movidos por turbinas a engranajes cuya potencia era de 50.000 HP. y su velocidad oficial era de 21 nudos, aunque en pruebas llegaron a dar 23,5 desarrollando casi 58.000 HP. de fuerza.

Todos ellos tuvieron un fin más bien triste. El "Imperatriza María", después de haber librado algunos cortos combates en el Mar Negro con el crucero de batalla alemán "Goeben", fue destruido por una explosión interna en Sebastopol el 20 de octubre de 1916. Hay quien asegura que la explosión "interna" que destruyó al flamante acorazado, no fue tan accidental como se dio a entender en un principio, habiéndose pronunciado la palabra "sabotaje" en más de una ocasión al referir el hundimiento del "María"...

El "Ekaterina II", que remplazó al recién desaparecido "María" en su puesto de navío de insignia de la Flota del Mar

Negro, terminó su corta vida siendo hundido por su propia oficialidad mediante la apertura de los grifos de fondo, antes de que el buque cayese en manos de los revolucionarios bolcheviques. Era el 18 de junio de 1918, y su tumba fue también la rada de Sebastopol. También en este caso, puede aplicarse la palabra "sabotaje" al hablar del hundimiento del "Ekaterina II", pues aunque el navío fue hundido por sus oficiales para evitar que cayera en manos de los bolcheviques, es evidente que, con su gesto, privaron para siempre a su patria de un buque eficiente; máxime si tenemos en consideración que, a fin de cuentas, quienes trataron de apoderarse del barco—los bolcheviques— eran también rusos; no alemanes o chinos.

Quedaba pues, como único representante de la familia "dreadnought" en el Mar Negro, el "Alexander III", que en un principio fue rebautizado "Volga" y más tarde volvió a denominarse con el nombre del Emperador. Pero este buque estaba predestinado a tener todavía un fin menos glorioso aun que el de sus desgraciados hermanos. El buque en cuestión enarboló la insignia del General Wrangel y en unión de otros barcos rusos, tristes despojos de una flota vencida por la revolución, fue a internarse en Bizerta en 1920. En aquel puerto francés del Africa del Norte, la "Flota de Wrangel" fue agonizando lentamente. Los numerosos fugitivos que conducía y que utilizaron los propios buques como morada durante muchos años, tuvieron que ir vendiendo los navíos como chatarra para ir pagando el auxilio que les prestaba Francia... Y así terminó el "Alexander" desguazado en un país extraño, en 1935. Por cierto que sus cañones de 305 todavía iban a ser utilizados por Francia en 1940 cuando las tropas alemanas ocuparon Noruega, donde tenían que ser transportadas algunas de las piezas artilleras del viejo acorazado ruso para oponerlas a las tropas germanas.

Con la salida del último acorazado de primera línea del Mar Negro, la naciente U. R. S. S. se encontró sin ningún buque de combate en el citado mar, situación en la cual permaneció durante algunos años, hasta que la consolidación del régimen comunista y otros muchos facto-



res, hicieron posible el pensar en la reorganización de la Flota. Al llegar este momento, allá por el año 1926, se hizo un "inventario" del material existente en los arsenales y que, prácticamente, se hallaba casi abandonado. Todo lo que pudo recuperarse se recuperó; lo que estaba en construcción desde hacía más de diez años y valía aún la pena de ser continuado, se continuó. Y al propio tiempo que se empezaba a esbozar algún modesto programa de nuevas construcciones, los navíos existentes empezaron a ser sometidos a obras de reforma.

Quedaban los cuatro acorazados del Báltico y que, desde el triunfo comunista de 1917 ostentaban nuevos nombres. El "Gangut" se llamó "Octiabskaya Revoloutzia" (Revolución de Octubre); el "Poltava" pasó a llamarse "Mijail Frounze" (nombre de uno de los cabecillas revolucionarios, ex-sargento del Ejército del Zar); el "Sevastopol" cambió por "Pariskaya Kommuna" (Comuna de París), y el "Petrovsk" se trocó por "Marat" (el gran revolucionario francés).

Empezó pues, la tarea de reparar y reformar esos cuatro acorazados. Entre 1926-28, los "Gangut" y "Marat" fueron sometidos a importantes obras de mejora, dotándoseles de nuevas calderas, moderna dirección de tiro, proa de rompehielos, un avión, etc. El "Pariskaya Kommuna" también sufrió idénticas reformas, al terminar las cuales, en 1930 fue destinado al Mar Negro. El "Mijail Frounze", que durante las operaciones de la guerra civil había embarrancado en el Báltico, estaba en muy mal estado de conservación y aún cuando en principio se pensó también en repararlo y modernizarlo al igual que sus hermanos, no se llevaron a cabo los trabajos de reforma sino que, por el contrario allá por los años 1932 ó 34, fue sentenciado a desguace.

Poco antes del estallido de la 2ª Guerra Mundial, la marina rusa tenía en ejecución un importante programa de nuevas construcciones entre las cuales figuraban algunos acorazados. Pero de ellos ya nos ocuparemos más adelante.

Llegó la invasión alemana de junio de 1941 y la marina rusa sufrió otro nuevo golpe en lo que a dichos viejos

acorazados se refiere. El "Marat", fondeado en la base de Kronstand, fue atacado por un enjambre de "stukas" germanos con tan buena puntería, que el buque quedó partido en dos y hundido en las aguas del puerto. Parece ser, sin embargo, que el vetusto acorazado fue reflozado y utilizado después como pontón o depósito flotante por espacio de algunos años. Pero lo cierto es, que como buque de guerra efectivo, dejó de serlo a raíz del potente ataque de la Luftwaffe en 1941.

Durante el año 1942 y no sabemos el por qué, los "O. Revoulitzia" y "Pariskaya Kommuna" volvieron a trocar sus nombres por los de "Gangut" y "Sevastopol" que habían ostentado en sus mocedades.

Haciendo un salto hacia atrás y solamente para no pecar de imprecisos, citaremos también a los nonatos cruceros de batalla que tenía en construcción la Flota del Zar Nicolás II y que jamás llegaron a navegar. Eran los "Borodino", "Ismail", "Kinburn" y "Navarin" que se construían en los astilleros del Báltico y que la Revolución impidió el que fuesen terminados. Debían ser buques realmente temibles: 32.000 toneladas; 8 cañones de 356 ó 381 mm. y velocidad de 31 nudos. De ellos, empero, ya nos ocupamos en otro artículo aparecido en esta Revista en el volumen correspondiente al bimestre julio-agosto de 1957, titulado "Cruceros de Combate".

Volviendo a los "Gangut", diremos que los dos últimos supervivientes a las dos guerras mundiales y que han llegado hasta nuestros días, fueron dados de baja a mediados del pasado año 1957 y desguazados. Casi cuarenta y cinco años de azarosa vida a flote, no son pocos para un buque de guerra...

### Préstamos y transferencias

La pérdida del "Marat", la longevidad del "Gangut" y el atraso en que se hallaban los nuevos en construcción y de los que nos ocuparemos inmediatamente, hizo que la Rusia de Stalin solicitase, en calidad de "préstamo", a la Gran Bretaña, uno de sus acorazados al objeto de dedicarlo a la escolta y protección de los convoyes de la celeberrima "ruta a



Murmansk", que era el cordón umbilical por el que se nutría la capacidad de resistencia de los ejércitos soviéticos en su lucha contra los alemanes, y que corría el riesgo de ser cortado o interceptado por poderosos buques de superficie germanos, tales como el gran acorazado "Von Tirpitz", los de bolsillo "Admiral Scheer" y "Lützow", y los cruceros pesados "Admiral Hipper" y "Prinz Eugen", con sus correspondientes flotillas ligeras.

Accediendo pues a las demandas soviéticas, la Real Marina inglesa prestó a la rusa y por espacio de cinco años, el buque de línea "Royal Sovereign". Era este buque uno de los cinco "R" con que contaba Inglaterra en 1939 y por los que Mr. Churchill sentía una especial antipatía, dado que, según él, no servían para nada, pues su vejez (eran de 1915) y sus constantes averías, así como su escasa velocidad de 20 nudos, no les hacían aptos para figurar decorosamente en la "Home-Fleet".

El "Royal Sovereign" fue transferido a Rusia en 1944, en cuya flota se le cambió su nombre por el de "Arkangelsk". Desplazaba 29.150 toneladas y estaba artillado con ocho piezas de 381 mm. Durante el tiempo en que navegó bajo el pabellón soviético escoltó alguno que otro convoy en la ruta a Murmansk, y al terminar la guerra en la primavera de 1945 quedó afecto, temporalmente, a la Flota del Báltico. En el año 1949, al cumplirse el quinto aniversario de su préstamo, fue devuelto a Inglaterra, y acto seguido lo desguazaron.

Otro buque de procedencia extranjera agregado a la Flota soviética, pero éste de manera definitiva, fue el italiano "Giulio Cesare". Se trataba de otro viejo acorazado que, en sus mocedades, con sus trece cañones de 30,5 y sus palos cuádruples, era la estampa del "dreadnought" clásico.... Desplazaba 23.650 toneladas y había sido botado en 1911; entre 1933 y 1937 y en unión de su hermano gemelo "Conte di Cavour", fue totalmente modernizado de igual manera que, entre los años 1937-40 lo fueron sus otros hermanos "Caio Duilio" y "Andrea Doria". En el año 1947 y en virtud del Tratado de Paz firmado con

Italia, los restos de la un día poderosa flota fascista fueron repartidos entre la joven República italiana y las potencias vencedoras en la guerra, Inglaterra y Estados Unidos renunciaron "generosamente" a su parte del botín pero no así la U.R.S.S., quien no conforme con la adjudicación del "Cesare", reclamó con ardorosa vehemencia uno de los dos "Italia" que sobrevivieron a la derrota de 1943 (modernos barcos de 40.000 toneladas, 9 piezas de 381 y 30 nudos, que había hecho construir el régimen fascista). Las pretensiones soviéticas en torno a uno de estos buques no fueron atendidas por sus aliados, y poco tiempo después el "Italia" (ex "Littorio") y el "Vittorio Veneto" eran desguazados por orden de las potencias anglo-sajonas.

Con respecto al "Cesare", este navío fue agregado a la Flota del Mar Negro con el nombre de "Novorossisk". Se dijo que sus diez cañones de 320 montados durante su reforma, habían sido substituidos por otros tantos del calibre 305 para facilitar su amunicionamiento habida cuenta que el 320 no lo ha poseído jamás la Marina rusa. Pero este detalle no se ha podido comprobar ni es probable que llegue a comprobarse, pues el viejo acorazado parece ser que, hace unos dos años voló por explosión interna en cuya catástrofe perdieron la vida más de un millar de hombres. La noticia, naturalmente, no fue divulgada ni comentada por el Almirantazgo soviético. Tampoco la Prensa rusa dijo una palabra sobre el suceso. Pero un periódico alemán, de cuya seriedad no puede darse, difundió recientemente la noticia de que el "Novorossisk" había hecho explosión hace más de dos años. Y la verdad es que creemos completamente en la veracidad de este aserto, máxime si tenemos en cuenta que forman legión los acorazados destruidos por explosión interna mientras se hallaban fondeados tranquilamente en sus bases. El "Novorossisk", pues, no ha sido la primera víctima de la fatalidad; ni creemos que sea la última.

#### Las nuevas construcciones

Al llegar a este punto, empiezan ya a manifestarse las dificultades y tropiezos



para seguir adelante con nuestro trabajo, dada la nebulosa que envuelve a todo lo concerniente a los armamentos soviéticos, y de manera especial a la Marina. Solamente a través de datos que nos brindan los anuarios más prestigiosos o dignos de crédito, así como a las manifestaciones formuladas por algunas autoridades en la materia y que son dignas de la mayor confianza, trataremos de hacer un bosquejo acerca de los nuevos "super-dreadnoughts" de la Armada rusa, sin que por ello, empero, podamos asegurar nada de una forma categórica relativo a la veracidad de cuanto vamos a exponer.

Es evidente, no obstante, que el 15 de julio de 1939 y en los astilleros Orjonikidze, de Leningrado, fue arbolada la quilla de un buque de batalla que al parecer, debía ser de unas 35.000 toneladas, con 9 cañones de 406 mm., 12 de 152, 4 aviones, corazas de 35,5 cm. y velocidad de 30 nudos. El buque tenía dado un nombre: "Tetri International". Y algunas informaciones aseguran que este navío no fue terminado, mientras que otros afirman que se botó en 1945 y que a estas horas debe permanecer oculto en algún rincón del Báltico...

Otros dos buques de combate que debía construir la U. R. S. S. poco antes de la guerra como consecuencia del Pacto Naval Anglo-Ruso de 1936, debían ser unidades de 40.000 toneladas "W" y unas 48.000 a plena carga; dotadas también con 9 cañones de 16 pulgadas (406 mm.) y velocidad de 30 nudos. La protección pasiva, sin embargo, debía de ser algo superior a la fijada para el "Tetri International", dado su superior desplazamiento.

Uno de tales navíos empezó a construirse en los astilleros de Nicolaiev (Mar Negro) y se hallaba ya muy adelantado cuando las tropas alemanas irrumpieron en la ciudad rusa en agosto de 1941... El casco, prácticamente listo, del "Krasnaya Bessarabia", pues tal era el nombre del barco, fue volado por los soldados de Hitler, así como también dos cruceros de 8.000 toneladas y varios destructores y submarinos que se hallaban en grada en la gran factoría soviética. El hermano del "Krasnaya Bes-

sarabia" fue encomendado a los astilleros de Leningrado... y nada más hemos vuelto a saber de él, pero se asegura que, ni siquiera fue comenzado debido a la guerra mundial, aunque por aquel entonces, la llama bélica todavía no había llegado al suelo ruso.

Todas estas unidades, de características y poderío comparables a sus semejantes de las grandes potencias marítimas del momento, debían ser construidas con ayuda extranjera. Y a tal efecto, es curioso destacar que los buques de la nueva Marina rusa, se diseñaban y construían —o debían construirse— de acuerdo con las normas imperantes en cada tipo según la potencia que, al parecer, los construía mejor. Así pues, los buques de combate estaban bajo las directrices de la técnica alemana; los cruceros y grandes destructores eran de modelo muy parecido a los italianos de la época; los portaviones —de los que debían construirse dos unidades de 12.000 toneladas según el programa de 1938— debían ser diseñados y contruidos con ayuda técnica americana.

La guerra, ese terrible azote de la Humanidad, impidió la completa realización de los programas navales soviéticos, cuando menos en lo que a grandes unidades se refiere. Pero en 1950, entablada ya la llamada "guerra fría" con el mundo occidental, la U. R. S. S. trazó nuevos programas de construcción naval, aunque estos tal vez pueden considerarse mucho más realistas que los anteriores. Al parecer, consisten, en esencia, en la realización de una flota cuya base primordial deben constituirlos los submarinos, pero no olvidando la posesión de una potente flota de superficie, toda vez que ésta, aunque inferior a la de su presunto enemigo, podría jugar un papel muy importante en las operaciones bélicas como atacar las comunicaciones marítimas adversarias con cruceros de superficie, y formar, en un momento determinado, un conjunto rápido y poderoso cuya mera presencia daría muchos quebraderos de cabeza a los almirantes del bando adversario... Para llevar a cabo todo este escueto plan, la Armada rusa parece ser que programó, en el citado año 1950, la construcción de tres acorazados de gran tonelaje, 20 cruceros, 120 destructores y 1.000 submarinos.



Respecto de los cruceros y destructores, la U. R. S. S. ha realizado el plan previsto. Tocante a los submarinos, si no cuenta en la actualidad con los 1.000 programados dispone, en cambio, de más de 500, que no es una cifra despreciable ni mucho menos, y sigue construyendo nuevas unidades a un ritmo de 75 a 100 anuales. En cuanto a los acorazados... "ya es otro cantar".

Aunque se ha venido afirmando con relativa insistencia que la Marina rusa carece actualmente de un solo buque de línea (después del desguace de los dos últimos "Gangut" y de la pérdida del "Novorossisk"), lo cierto es que también se ha hablado —y mucho— de nuevos acorazados soviéticos, incluso se han barajado nombres, siendo una de las versiones que más se han esgrimido o con la que más se ha especulado, la relativa al "Sovietsky Soyuz" (Unión Soviética), al cual, además, se le han añadido otros posibles hermanos "Strana Sovietov" (País de los Soviéticos), "Sovietskaya Byelorrosiva" (Rusia Blanca), "Stalinskaya Constituzia" (Constitución de Stalin) — de existir este buque realmente, es probable que a estas horas debe llevar otro nombre... —, y "Rossiya" (Rusia).

Pese a que el más tupido velo envuelve a todo lo concerniente a esta última serie, se habla en los círculos navales en el sentido de que, el "Sovietsky Soyuz" es el antiguo "Tetri International", en cuanto a los demás, ni siquiera existen... Por otra parte, se han publicado datos acerca de esos hipotéticos acorazados soviéticos, asignándoles unas 40.000 toneladas, y como armamento principal seis cañones de 406 mm. en dos torres (una a proa y otra a popa), y plataformas blindadas para el lanzamiento de proyectiles tele-dirigidos. La velocidad naturalmente, no debe bajar de los 30 ó 32 nudos. Y se afirma que, cuando menos, dos de ellos han sido construidos en los nuevos y grandes astilleros creados en el Extremo Oriente. ¿Cuánto de verdad hay en todo esto? No nos atrevemos a asegurarlo, ni muchísimo menos.

Ahora bien, decíamos antes que las Marinas del mundo occidental están totalmente convencidas de que la U. R. S. S. carece de acorazados efectivos por las razones anteriormente expuestas (baja de los viejos supervivientes de la Primera

Guerra). Y basadas en esta creencia, así como también por razones de índole económica—pues todo hay que decirlo—, los Estados Unidos, Inglaterra y Francia han puesto en situación de "reserva" a sus respectivos buques de línea (2 "North Carolina", 4 "Alabama" y 4 "Iowa", los EE. UU.; 1 "Vanguard" y 4 "Anson", Inglaterra; y los 2 "Richelieu", Francia); "reserva" que bien puede ser considerada como una antesala del desguace a juzgar por el ejemplo dado recientemente por la Gran Bretaña, quien no ha dudado en demoler de un plumazo a los cuatro "Anson", quedándose únicamente con el "Vanguard", el cual, por demás, es un engendro toda vez que se trata de un "casco" construido ex-profeso para "aprovechar" las torres artilleras de 381 mm. de los cruceros "Courageous" y "Glorius" de 1915...

En una Tercera Guerra Mundial, se espera la aparición en los siete mares de los "raiders" de superficie soviéticos encarnados en la figura de los ya famosos cruceros el tipo "Sverdlov". Para contrarrestar esta no despreciable amenaza rusa, las Marinas occidentales "cuentan" con los tipos "Baltimore", "Albany", "Des Moines" y "Alaska" americanos, así como con portaviones de combate y cruceros ligeros en abundancia; pero... ¿Y si en lugar de cruceros de la clase "Sverdlov" aislados, se hacen a la mar en grupos apoyados, además, por algún "super—dreadnodght"...? Aunque es de creer que un grupo de este tipo sería cazado y destruido más tarde o más temprano con el empleo masivo de portaviones y cruceros debidamente coordinados, es de considerar, empero, que antes de que ello ocurriera también podría dicha Fuerza haber caído sobre un convoy escoltado simplemente por fragatas anti-submarinas... en cuyo caso, su suerte estaría echada. A mayor abundamiento, tenemos la experiencia de la guerra pasada, en la que poderosas y rápidas agrupaciones de superficie alemanas cayeron sobre convoyes ingleses a los que destruyeron casi por completo. Y la Marina del III Reich carecía del apoyo de la aviación, con lo que se veía obligada a "explorar" por su propia cuenta la zona en que se presumía debía hallarse algún convoy enemigo; razón por la cual, el rendimiento de las Escuadras alemanas

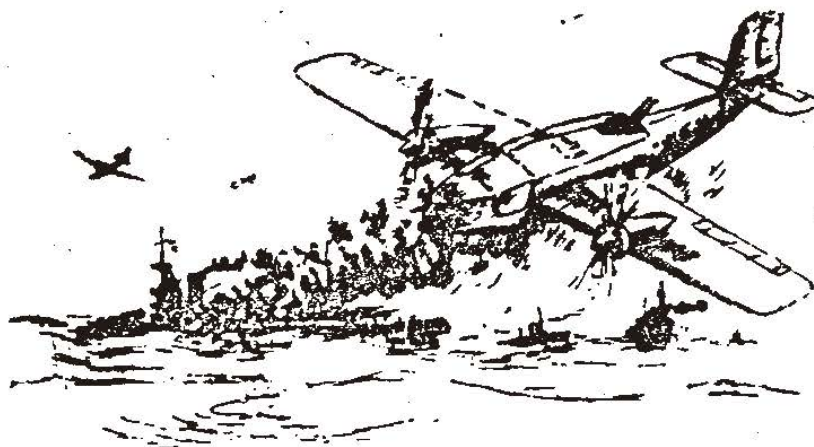


que realizaron este tipo de operaciones no fue lo provechoso que hubiera podido ser de haber contado con una buena exploración aérea. Pero la Marina rusa dispone de Aviación Naval (basada en tierra), cifrada últimamente en unos 4.000 aviones de los cuales casi la mitad son birreactores de reconocimiento y bombardeo "Yliuschin-28".

Por tal motivo, nuestra modesta opinión es la de que, tanto los acorazados norteamericanos como los franceses (los ingleses ya hemos dicho que han desaparecido, pues sólo les resta el anacrónico "Vanguard"), deberán acompañar a los principales convoyes aliados; tal como se hizo durante la Batalla del Atlántico, en la que los convoyes contaban siempre con el apoyo de uno o dos buques de línea ante la amenaza que, para aquellos,

representaba el poder caer en manos de los "Bismarck" o de los "Scharnhorst" alemanes, como ocurrió alguna vez.

Seguimos, pues con la duda respecto de si la U. R. S. S. cuenta o no con acorazados modernos. Es posible que aquellas unidades que se programaron o se comenzaron a construir hayan sido abandonadas, pero también es factible de que hayan sido terminadas, puesto que nada nos demuestra lo contrario. Y ante la duda, es mejor, creemos, conservar los buques de combate hoy día existentes en las Armadas de EE. UU. y Francia, que desguazarlos sin pena ni gloria, pues su desaparición de las listas de naves efectivas podría representar el ofrecer, limpiamente, una victoria a la cada día más potente Marina de Guerra Soviética.





# LIGA MARITIMA DE CHILE

FUNDADA EN 1914

SEDE NACIONAL EN VALPARAISO

1.—dirige su acción hacia la formación de una conciencia nacional marítima amplia, alentando las iniciativas que representen desarrollo de nuestras marinas mercante y de guerra, mejoramiento portuario, fomento de la industria pesquera, coordinación y mayor aprovechamiento del deporte náutico, medidas pro-bienestar social de la gente de mar, fundación de obras para salvamento de náufragos, emulación al perfeccionamiento profesional del marino, a la investigación oceanográfica de los mares chilenos y cultura general, creación del interés vocacional en la juventud que estudia en el aula especializada de la marina, difusión del conocimiento del mar en sus aspectos económico-social y científico mediante publicaciones, conferencias, exhibiciones cinematográficas, concursos con premios determinados, etc.

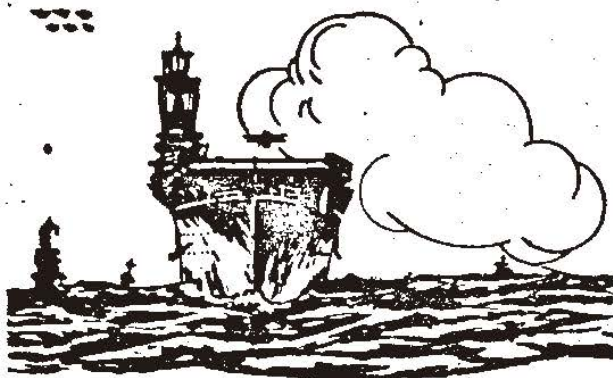
2.—para cumplir estos fines la institución tiene un edificio propio de tres pisos, en Valparaíso, con sus oficinas de administración, biblioteca especializada, exposición marítima, hospedería, publicación de la revista "Mar", del Boletín informativo mensual, folletos de divulgación científica, etc.

3.—dependen de la institución los siguientes organismos:  
Juntas locales en Tocopilla, Concepción, Tomé, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas.  
Instituto Oceanográfico de Valparaíso (con sede en Valparaíso) correlaciona los estudios de investigación oceanográfica del país.  
Instituto náutico (con sede en Valparaíso y secciones en Santiago y en las ciudades donde existen juntas locales).  
Coopera a la Dirección del Litoral en la coordinación del Deporte náutico en sus ramas del yachting, remo y pesca.

Si usted tiene voluntad de servir, espíritu cívico, afán por el estudio de los problemas nacionales, hágase socio de la LIGA MARITIMA DE CHILE que le ofrece propicio campo para practicar sus aspiraciones e iniciativas en favor de las cosas del mar.



# INFORMACIONES



## ESTADOS UNIDOS

### La ciencia en la seguridad nacional.

(Discurso pronunciado por el Presidente Dwight D. EISENHOWER, de los Estados Unidos de Norteamérica, el 7 de noviembre de 1957).

La siguiente es la traducción extraoficial del discurso pronunciado por el Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, Dwight Eisenhower, desde la Casa Blanca, en una transmisión por radio y televisión dirigida a toda la Nación, el jueves 7 de noviembre, sobre el tema "La Ciencia en la Seguridad Nacional".

"Mi tema de esta noche es la Ciencia en la Seguridad Nacional.

"Originalmente, esta charla debía ser parte de una que me propongo pronunciar en Oklahoma durante la próxima semana. Sin embargo, vi que no me sería posible tratar este tema en solo un discurso. Así, esta noche me concentraré en los aspectos más inmediatos del tema sobre las relaciones que existen entre la ciencia y la defensa de nuestro país.

"Dejadme que os diga claramente lo que haré en este discurso y en los que han de seguir.

"Expondré los hechos ante ustedes—tanto los ásperos como los suaves. Algunos de estos hechos sobre seguridad, dan confianza; otros no—ellos oponen severas exigencias. Algunos requieren que continuemos resueltamente por las líneas de acción ya bien iniciadas. Otros requieren una nueva acción, y to-

davía otros, nuevas dimensiones de esfuerzo. Después de exponer estos hechos y requerimientos ante ustedes, propondré un programa de acción, un programa que demandará el apoyo enérgico de no sólo el Gobierno, sino que de todos los norteamericanos, si hemos de hacer que tenga éxito.

Primero: Algunos hechos sobre nuestra actual posición de seguridad. Es una posición de gran fuerza; pero por ningún motivo debería esta seguridad satisfacer a ninguno de nosotros. Nuestra defensa debe ser suficiente no sólo hoy, sino que mañana y en todos los años por venir, hasta que bajo la seguridad de estas defensas, hayamos asegurado una paz duradera y justa para todo el mundo.

Actualmente, los Estados Unidos son fuertes. Nuestra nación tiene hoy, y ha tenido durante algunos años, potencia suficiente en sus fuerzas estratégicas de represalia para llevar el casi aniquilamiento a la capacidad bélica de cualquier otro país.

Esta posición de actual fuerza no se produjo por accidente. La Guerra Coreana tuvo, el efecto de ampliar considerablemente nuestras fuerzas de defensa de tiempos de paz. Cuando iniciamos la desmovilización parcial de estas fuerzas, emprendimos también un acelerado programa de modernización.

Como un primer paso, se instituyeron encuestas científicas poco después del armisticio Coreano. El resultado fue una decisión de dar un "nuevo aspecto" al establecimiento de defensa, dependiendo para una mayor eficiencia más en la ciencia moderna y menos en el número de hombres solamente.

En los años sucesivos, ha habido un programa decisivo para colocar a todas las unidades de nuestra defensa en línea con las posibilidades de la tecnología moderna. Ha habido también, un alto nivel de gastos de investigación y fomento para la defensa, los que ahora alcanzan en total a algo más de cinco mil millones de dólares al año.



Posteriormente, los estudios científicos enfocaron la atención y el énfasis en los proyectiles balísticos de largo alcance. El desarrollo de este punto entró en pleno movimiento hace más de dos años. Desde entonces hemos estado gastando un mil millones de dólares al año en este aspecto solamente.

Antes de discutir algunas de las cosas que necesitamos hacer urgentemente, quisiera darles unos pocos ejemplos de las cosas que han sido hechas en los años recientes por nuestras fuerzas militares, nuestros hombres de ciencia y nuestros ingenieros para colocar los descubrimientos científicos actuales al servicio de nuestra defensa.

En nuestra diversificada familia de proyectiles, tenemos armas adaptadas a cada clase de distancia, de lanzamiento y empleo. Hay ahora treinta y ocho tipos diferentes, ya en funciones o en desarrollo.

Todos los buques de combate de la Armada construidos desde 1955 tienen proyectiles dirigidos en lugar de, o para suplementar a los cañones. La Armada tiene en ambos océanos, submarinos que pueden subir a la superficie y lanzar, en cuestión de minutos, un proyectil portador de carga nuclear, y sumergirse inmediatamente, mientras el proyectil es guiado hacia el blanco a centenares de millas de distancia.

La Armada posee una bomba atómica de profundidad.

Desde Corea, los cañones antiaéreos tanto del Ejército como de la Armada han sido en gran parte remplazados por proyectiles "superficie-aire". Todos nuestros nuevos aviones interceptadores están armados con proyectiles "aire-aire".

Muchas de las funciones tradicionales de la artillería y aviones de apoyo del Ejército, han sido asumidas por los proyectiles dirigidos. Por ejemplo, hemos producido ya, en varios tipos de distancia, centenares de proyectiles Matador, Honrado Juan y Corporal. Para que tengan alguna idea de lo que esto significa en términos de poder explosivo: cuatro batallones de proyectiles Corporal solamente, equivalen en potencia de fuego a toda la artillería empleada en la 2ª Guerra Mundial.

Algunos de estos proyectiles tienen sus propios mecanismos contenidos en ellos para buscar y destruir un blanco a muchas millas de distancia. Así, el otro día, un proyectil Bomarc, por sí solo, buscó un avión de rápido movimiento, no tripulado, a 45 millas mar afuera, y realmente lo encontró frente a frente.

Excepto un número que disminuye de B-36, escasamente existe algún avión en las unidades de combate de la Fuerza Aérea que estuviera en ellas incluso en el conflicto coreano. El bombardero a chorro B-52, apoyado por sus aviones cisterna a chorro, es normal en nuestro Comando Aéreo Estratégico. Nuevamente, para indicarles lo que esto significa en términos de potencia: un B-52 puede llevar tanta capacidad destructiva como la que fue descargada por todos los bombarderos en todos los años combinados, de la 2ª Guerra Mundial. Pero el B-52 será sucedido, a su vez, por el B-58, bombardero supersónico.

Se han desarrollado submarinos atómicos. Uno navegó casi dieciséis días sin salir a la superficie; otro navegó por debajo de la capa polar de hielo durante más de cinco días.

Una serie de enormes portaviones navales están en operación, provistos con las más poderosas armas nucleares y con bombarderos de gran alcance para descargarlas. Se ha iniciado la construcción para producir un portaviones que será impulsado por energía electroatómica.

Desde 1956, hemos desarrollado explosivos nucleares con una precipitación radiactiva de menos del cuatro por ciento de la precipitación de anteriores grandes armas. Esto tiene obvia importancia en el desarrollo de defensas nucleares para emplearlas sobre nuestro propio territorio.

En números nuestras reservas de armas nucleares son tan grandes y aumentan tan rápidamente, que podemos con seguridad dispersarlas a posiciones que aseguren su instantánea disponibilidad contra el ataque, y aún así mantener fuertes reservas. Nuestros hombres de ciencias me aseguran que estamos muy adelantados con respecto a los soviéticos en el campo nuclear, tanto en



cantidad como en calidad. Nos proponemos mantenernos adelante.

Hemos demostrado ya que podemos, con la precisión para hacer de ella una útil arma militar, disparar un gran proyectil balístico a una distancia bastante superior a las mil millas. Nuestros proyectiles balísticos de prueba han realizado vuelos con buen éxito hasta distancias de 3.500 millas. Se requiere un proyectil intercontinental, y tenemos algunos de ellos en un avanzado estado de desarrollo. Pero, debido a nuestras muchas posiciones avanzadas, para nosotros un proyectil de alcance intermedio es para muchos propósitos tan bueno como uno intercontinental.

Un tipo diferente de proyectil, el "Snark" con respiración de aire, viajó recientemente sobre una pista dirigida durante 5.000 millas, y fue colocado con precisión en el blanco.

Hemos disparado tres cohetes a alturas de entre 2.000 y 4.000 millas, y hemos recibido de retorno mucha valiosa información sobre el espacio exterior.

Un obstáculo difícil en el camino para la producción de un arma útil de largo alcance, es el de hacer volver al proyectil desde el espacio exterior sin que se queme como un meteoro, debido a la fricción con la atmósfera de la tierra.

Nuestros hombres de ciencia e ingenieros han solucionado ese problema. Este objeto que hay aquí, en mi oficina, es un proyectil experimental, un cono de nariz. Ha llegado a centenares de millas en el espacio exterior y ha regresado. Aquí está completamente intacto.

Estas ilustraciones, que son naturalmente sólo una pequeña muestra de las realizaciones de nuestros hombres de ciencia, yo se las doy a ustedes solamente para demostrar que nuestra fuerza no es estática, sino que está avanzando constantemente con el progreso tecnológico.

Los proyectiles balísticos de largo alcance, tal como existen hoy, no cancelan el poder destructivo y disuasivo de nuestra Fuerza Aérea estratégica.

El lanzamiento soviético de satélites terrestres es una realización de primera importancia, y los hombres de ciencia que la produjeron merecen el pleno crédito y reconocimiento. Ya se han pro-

ducido útiles nuevos hechos sobre el espacio exterior, y otros más están en camino, a medida que se lancen nuevos satélites con mayor número de instrumentos.

Los satélites terrestres, en sí mismos, no tienen ningún efecto actual directo sobre la seguridad de la nación. Sin embargo, existe una real significación militar en estos lanzamientos, que yo anteriormente he mencionado públicamente. Su actual significación militar está en las técnicas avanzadas y en la competencia en tecnología militar que ellos involucran, lo cual es evidenciado, por ejemplo, por el poderoso equipo de propulsión necesariamente empleado.

Però en lo principal, los soviéticos continúan concentrándose en el desarrollo de armas para hacer la guerra y de industrias de apoyo. Esto, así como su actitud política en todos los asuntos internacionales, sirve para advertirnos que los objetivos expansionistas soviéticos no han cambiado. El mundo no ha olvidado las invasiones militares soviéticas de países tales como Finlandia y Polonia, su apoyo de la guerra en Corea, o su empleo de la fuerza en su implacable supresión de la libertad húngara.

La eterna vigilancia y una mayor potencia militar del mundo libre, respaldados por nuestra fuerza económica y espiritual combinadas, proporcionan la única respuesta para esta amenaza hasta que los dirigentes soviéticos mismos cesen de consumir sus recursos en propósitos bélicos y expansionistas y los dediquen al bienestar de sus propios pueblos.

Francamente reconocemos que los soviéticos están acumulando tipos de potencia que podrían, si fuésemos atacados, dañarnos gravemente. Esto es porque ningún sistema defensivo hoy en día puede ser hermético para impedir todas las irrupciones de aviones y armas.

Para ayudarnos en la protección contra esto, nosotros, en asociación con Canadá hemos estado durante largo tiempo construyendo un sistema de defensa continental que se extiende desde gran distancia en el Pacífico, alrededor del borde septentrional de este continente y a través de los accesos del Atlántico. Este



es un complejo sistema de radares de temprana advertencia, de líneas de comunicaciones, de computadores electrónicos, de aviones supersónicos, de proyectiles de tierra a aire, algunos con cargas atómicas. Esta organización y este equipo están en constante mejoramiento; el énfasis en este mejoramiento debe ser aumentado.

Además de las fuerzas de represalia y de defensa continental, nosotros y nuestros aliados mantenemos fuertes unidades terrestres y navales en zonas estratégicas del mundo. En la fortaleza y preparación de todas estas diversas clases de potencia — de represalia, defensivas y locales— adecuadamente distribuidas y apoyadas, está el verdadero elemento disuasivo para el estallido de la guerra. Este hecho nos hace comprender a todos nosotros la tremenda importancia para este país de nuestros aliados. No sólo mantienen ellos grandes fuerzas militares como parte de nuestra seguridad combinada, sino que proporcionan bases y zonas vitales que permiten el despliegue eficaz de todas nuestras fuerzas para la defensa.

Es mi convicción, sustentada por asesores científicos y militares en quienes confío, que, aunque los soviéticos muy probablemente están adelantados en algunos aspectos de los proyectiles y zonas especiales, y están obviamente adelante de nosotros en el desarrollo de satélites, actualmente la fuerza militar total del mundo libre es claramente mayor que la de los países comunistas.

Debemos preocuparnos de que cualquiera ventaja que ellos tengan, sea temporal solamente.

## II

La cuestión siguiente es: ¿Qué hay del futuro?

Yo debo decirles, con toda seriedad, que a pesar de todo, la actual fuerza total y el impulso de adelanto de nuestra defensa, es enteramente posible que en los años por delante podamos quedar atrás. Repito: podríamos quedar atrás, a no ser que encaremos ciertos urgentes requerimientos y nos dispongamos a hacerles frente inmediatamente.

Abordo este problema sabiendo que para cada norteamericano, él sobrepasa cualquiera división entre nosotros de cualquiera clase. Nos recuerda una vez más que no somos partidistas de ninguna clase, que somos norteamericanos: Estrecharemos filas como norteamericanos, y continuaremos adelante con la tarea que hay por hacer.

Según mis amigos científicos, una de nuestras mayores y más evidentes deficiencias es el no haber dado nosotros, en este país, prioridad suficientemente elevada a la educación científica y al lugar de la ciencia en nuestra vida nacional.

Naturalmente, estos hombres de ciencia suponen que continuaremos adquiriendo las más modernas armas en número suficiente tan rápidamente como sean producidas; pero su convicción pone en descubierto, en verdad, un gran peligro futuro que ninguna cantidad de dinero o de recursos actualmente dedicados a ello, puede hacer frente. La educación requiere tiempo, incentivo y maestros especializados.

Crean ellos que una segunda necesidad crítica es la de dar mayor prioridad, tanto pública como privada, a la investigación básica.

En cuanto a estos requerimientos de largo alcance, tendré algo que decir en la próxima semana.

Esta noche discutiré otros dos factores, sobre los cuales una pronta acción es posible.

El primero es la trágica incapacidad para obtener los grandes beneficios que fluirían de compartir mutuamente la información y el esfuerzo científicos apropiados entre los países amigos.

Los más grandes avances científicos del mundo han sido el producto del libre intercambio internacional de ideas. Casi no existe nación alguna que no haya realizado alguna significativa contribución a la ciencia moderna.

En forma instantánea nos viene al pensamiento la contribución de Gran Bretaña a la retro-propulsión, al radar y a los rayos infrarrojos; la de Alemania a los cohetes, Rayos X y a las sulfas entre las drogas; la de Italia a la telegrafía inalámbrica; la de Francia a la



radiactividad; y la de Japón al magnetismo.

En el mundo libre, todos tenemos mucho que dar y mucho que ganar en seguridad a través de la mancomunidad del esfuerzo científico. ¿Por qué hemos de negar a nuestros amigos información que estamos seguros que los soviéticos ya tienen? Información que nuestros amigos podrían utilizar hacia nuestra mutua seguridad.

¿Por qué, por no existir el más pleno intercambio practicable, hemos de derrochar los fondos de investigación y el talento norteamericano luchando con problemas tecnológicos ya dominados por nuestros amigos?

He aquí una forma en que, sin costo alguno, podemos dramática y rápidamente ampliar los recursos científicos a disposición del mundo libre.

El segundo requerimiento inmediato es el de una mayor concentración de esfuerzo y mejores disposiciones dentro del Gobierno en los campos de la ciencia, de la tecnología y de los proyectiles, incluyendo el requerimiento continuado de una cooperación ejecutivo-legislativa de naturaleza más íntima.

### III

En cuanto a acción: Yo os informo de los siguientes puntos esta noche.

Lo primero que he hecho es asegurar que lo mejor en pensamiento y en consejo que la comunidad científica puede proporcionar, y que hasta ahora me ha sido proporcionado sobre una base informal, esté ahora plenamente organizado y formalizado de modo que no pueda ocurrir vacío alguno. El objeto es que me sea posible, a mí, personalmente, cuando quiera que parezca existir alguna demora innecesaria en nuestro sistema de desarrollo, actuar pronta y decisivamente.

Con ese fin, he creado el cargo de Ayudante Especial del Presidente para la Ciencia y la Tecnología. Este funcionario que será ayudado por un conjunto de hombres de ciencia y un potente grupo asesor de sobresalientes expertos que nos informarán a él y a mí, tendrá la responsabilidad activa de ayudarme a se-

guir adelante con el programa que estoy bosquejando parcialmente esta noche y que seguiré bosquejando la próxima semana.

Me complace poder decirles que este puesto ha sido aceptado por el Dr. James R. Killian, Presidente del Instituto de Tecnología de Massachusetts. Es un hombre que goza de mi confianza, y de la confianza de sus colegas en el mundo científico y de la ingeniería, y en el Gobierno.

A través de él, yo me propongo tener la seguridad de que todo el programa es llevado adelante en forma íntimamente integrada, y que no se permitirá que cosas tales como una supuesta competencia entre los servicios (armados) o el uso insuficiente de sobretiempo, creen ni siquiera la sospecha de perjuicio a nuestro programa científico y de desarrollo. Aún más, el Dr. Killian se preocupará de que aquellos proyectos que los expertos juzguen que tienen el más elevado potencial, avanzarán con la máxima velocidad posible. El asegurará que nuestros mejores talentos y los plenos recursos necesarios, sean aplicados a ciertos ítem de alta prioridad y altamente secretos que, por razones de seguridad, yo sé que ustedes no querrán que yo enumere.

Al elegir al Dr. Killian para que cumpla con estas responsabilidades, yo espero que él hará uso de la más plena capacidad de los hombres de ciencia e ingenieros de nuestro país.

Segundo: En el Departamento de Defensa existe un funcionario, directamente responsable ante el Secretario, a cargo del desarrollo de proyectiles. He dado instrucciones para que el Secretario asegure que el Director de proyectiles dirigidos esté investido con toda la autoridad que el propio Secretario posee en este campo, a fin de que no pueda ocurrir ningún bloque administrativo o entre los servicios (armados). El Dr. Killian trabajará, por supuesto, íntimamente con estos funcionarios.

Tercero: El Secretario de Defensa y yo hemos acordado que cualquier nuevo proyectil o programa relacionado que se origine de ahora en adelante, será puesto, cuando quiera que sea practi-



cable, bajo un solo empresario y será administrado sin consideración a los servicios (armados) separados.

Cuarto: Se plantearán ante el Congreso proposiciones legislativas para eliminar las barreras legales al intercambio de información tecnológica pertinente con los países amigos.

Quinto: Si se otorga la autoridad necesaria, apoyaré conforme a las líneas del acuerdo logrado con el Primer Ministro Mac. Millan, un Comité Científico organizado dentro de la OTAN para llevar a cabo un esfuerzo ampliado del Atlántico en investigación. Una acción similar en la OTAS y en organizaciones semejantes, será estudiada. Y, para ayudar a llevar a cabo estas medidas de esfuerzo mutuo, el Secretario de Estado designará un asesor científico para él mismo y Adictos científicos en los lugares pertinentes en el extranjero.

En cualquier punto en cualquiera de estas acciones donde resulte necesaria una autoridad legal adicional, esa autoridad será solicitada al Congreso al comienzo de su próximo período de sesiones. Estas materias serán discutidas en mi próxima reunión bipartidista con los dirigentes del Congreso, y se les pedirá que consideren todo paso posible para acelerar la necesaria acción legislativa.

Estos, mis amigos, son los pasos más inmediatos que están en camino en zonas científicas que inciden en la seguridad.

Ni aun en dos charlas puedo yo, en forma alguna, cubrir el tema completo de la defensa, sino sólo asuntos seleccionados de importancia urgente y actual. Por consiguiente, esta vez ni siquiera aludiré a una serie de puntos clave que inciden fuertemente en la defensa, tales como la ayuda mutua y la defensa civil. Igualmente, no he hablado sobre la urgente necesidad de una mayor dispersión en el Comando Aéreo Estratégico, o de proporcionar todos los medios que permitirán a los aviones despegar en el menor tiempo posible tras de recibir la advertencia.

En todo este esfuerzo, es importante preocuparse de que nada sea gastado en cosas no esenciales. La defensa hoy es costosa, y su costo aumenta. No podemos permitirnos el derroche.

Sería completamente errado decir que debemos ahora aumentar nuestros gastos de todas clases en equipo militar y defensa— como, por ejemplo, acatar las demandas hechas recientemente de que restauremos todas las reducciones de personal hechas en las Fuerzas Armadas.

Ciertamente, necesitamos sentir un elevado sentido de urgencia. Pero esto no significa que debemos montar nuestro cargador y tratar de avanzar en todas direcciones al mismo tiempo.

Debemos identificar claramente las necesidades exactas y críticas que tienen que ser satisfechas. Debemos entonces aplicar nuestros recursos en ese punto tan plenamente como la necesidad lo exija. Esto significa selectividad en los gastos nacionales de toda clase. No podemos, en una escala ilimitada, tener tanto lo que debemos tener como lo que quisiéramos tener.

Podemos tener tanto una sana defensa, como la sana economía sobre la cual ella descansa, si fijamos nuestras prioridades y nos atenemos a ellas, y si cada uno de nosotros está dispuesto a sobrellevar su propia parte de la carga.

Como conclusión: aunque para el objetivo de esta noche recalco la influencia de la ciencia en la defensa, no olvido que hay mucho más en la ciencia que su función de fortalecimiento de nuestra defensa, y mucho más para nuestra defensa que el papel desempeñado por la ciencia. Las contribuciones pacíficas de la ciencia— a la curación, al enriquecimiento de la vida, a la liberación del espíritu— estos son los productos más importantes de la conquista de los secretos de la naturaleza. Y los poderes espirituales de una nación— su fe religiosa básica, su confianza en sí misma, su capacidad para el sacrificio inteligente— éstas son las piedras más importantes en cualquiera estructura de defensa.

Por sobre todo, dejadme que diga para que todos lo oigan, que, por lo que a nosotros atañe, el amasar poderío militar jamás ha sido ni jamás será consagrado a ningún otro fin sino a la defensa y a la preservación de una paz justa.



Lo que el mundo necesita hoy, aún más que un salto gigantesco al espacio exterior, es un paso gigantesco hacia la paz. Una y otra vez hemos demostrado nuestra ansiedad por dar semejante paso. Como un primer paso en esta dirección, yo insto a los soviéticos ahora a que adopten una buena disposición hacia las proposiciones prácticas y operables de desarme, aprobadas ayer por una gran mayoría en las Naciones Unidas.

Jamás cesaremos de tener esperanzas y de trabajar por la llegada del día en que una paz duradera quitará estas cargas militares de las espaldas de la humanidad, y en que el hombre de ciencia pueda prestar su plena atención, no a la destrucción humana, sino a la felicidad y la satisfacción humanas.—(Del Servicio Informativo y Cultural de la Embajada de los EE. UU. de N. A.).

### La fuerza de ataque del futuro.

#### Submarino tipo flota (Fleet-type Sub.)

—Son estos los primeros y "poco elegantes" modelos de submarinos nucleares de producción diaria. El "Skate", primero de su clase, fue botado en mayo y se hará a la mar en enero. El "Swordfish" será botado este mes en el astillero naval de Portsmouth, N. H., donde el "Seadragon" se construye también; y el astillero naval de Mare Island, cerca de San Francisco, está construyendo el "Sarco". El costo de un submarino de la clase del "Skate" es del orden de los 44-45 millones de dólares, la mitad del costo estimativo del "Nautilus".

Tanto el "Nautilus" como el "Seawolf" son considerablemente más grandes que los submarinos convencionales; de 3.180 a 3.400 toneladas de desplazamiento de superficie, no se compara con las 1.600 a 1.900 toneladas de los submarinos de la 2ª Guerra Mundial. Se pidió a la Westinghouse que desarrollara un reactor para submarinos de flota más pequeño, sólo para ir tras una unidad de combate más compacta y por lo tanto más difícil de detectar en combate, una vez que el principio de la propulsión nuclear quedó probado. Los buques medianos de la clase del "Skate", de 2.190 toneladas no son tan pequeños como los de la 2ª Guerra Mundial, pero son 25 %

más pequeños que el "Nautilus" al que se parecen en silueta (NU. 25-6-57). Sus reactores son la mitad del tamaño del reactor del "Nautilus", y tienen sólo la mitad de la potencia. Ha habido problemas sobre si da o no 20 nudos, pero en todo caso serán más lentos que el "Nautilus". Sin embargo, la Armada puntualiza que constituyen un gran adelanto sobre los submarinos de ataque del tipo Guppy, y también adelantan la tecnología de los submarinos convencionales. No se trata solamente de un adelanto sobre el "Nautilus", sino algo mucho más grande.

Las diferencias entre las plantas reactoras SW3 del "Skate" y "Sargo" y el tipo S4W del "Swordfish" y "Seadragon", aparentemente sólo se refieren al blindaje. Debe comprenderse que uno tiene el blindaje tipo manga alrededor del reactor, en cambio el otro blindaje a la tripulación con un túnel revestido de plomo que sirve como pasaje a lo largo del compartimiento del reactor (similar al túnel de la tripulación en un avión B-29).

**Submarino Piquete de Radar (Radar-picket Sub.).**—Sólo se ha autorizado uno de este tipo hasta la fecha, pero este perro de presa electrónico será el más grande que se construya y el único de doble reactor. El "Triton", cuya construcción se encuentra muy avanzada en Electric Boat, desplazará 5.450 tons. Se le ha diseñado para que opere con una flota de combate de portaviones rápidos y les provea con informaciones de radar. Debido a la naturaleza avanzada de sus reactores (el primer trabajo de la General Electric con reactor de agua a presión) sólo un prototipo se levanta en West Milton, adyacente al sitio del prototipo del "Seawolf".

**Submarino Caza-Submarinos (Hunter-Killer Sub.).**—Este tipo enano de submarino será una unidad anti-submarina. Cuando la Armada buscó un tercer contratista de importancia para que entrara en el programa de reactores navales, la Combustion Engineering Co. se adjudicó la propuesta en julio de 1955, de desarrollar el reactor más pequeño de la familia de cinco reactores de la Armada, que pudiese ser usado en una planta de



propulsión. Este será, como los otros, del tipo de agua a presión. Un prototipo se construirá en la nueva planta de la G. E. que costó 15.000.000 de dólares, denominada Nuclear Engineering and Development Center, en Windsor, Connecticut (NU. Feb. 57 R1). Estos "caza submarinos" serán relativamente baratos, de manera de que puedan ser construidos en cantidad. Sus pequeños reactores no les darán gran velocidad, lo que no constituirá una desventaja para su función: esperar que el enemigo ataque. El primer submarino equipado con el pequeño reactor, fue incluido en el programa de construcción de buques para 1958, actualmente en el Congreso.

**Submarinos para proyectiles dirigidos (Guided-missile Subs.).**— Dos submarinos convencionales, el "Tunny" y el "Barbero", ya han demostrado con éxito que un submarino puede portar un proyectil teledirigido (en este caso el Régulo), y aflorar, sacarlo a cubierta, dispararlo y volver a sumergirse, en cuestión de segundos. La combinación de esta capacidad con la resistencia nuclear, ha creado un arma que según algunos militares, se considera la "última palabra".

De acuerdo con esto el "Halibut", un submarino diesel convencional, designado específicamente para llevar proyectiles teledirigidos, fue convertido a propulsión nuclear antes de colocar la quilla. Se le está construyendo en Mare Island y poseerá una planta reactiva S3W. Su construcción costará 61,1 millones. Por supuesto que la Armada no puede decir cuántos proyectiles teledirigidos puede llevar; pero mientras el "Barbero" llevó un solo proyectil en un hangar improvisado en cubierta, el "Halibut" albergará los suyos bajo cubierta, en un hangar que el Secretario de Marina Thomas calificó del tamaño de un submarino del tipo usado en la 1ª Guerra Mundial.

Tan entusiasmada está la Armada con este tipo, que tres de cada cuatro submarinos en el programa para 1958 serán versiones del "Halibut" muy mejoradas y más rápidas.

**Submarinos de Ataque de Alta Velocidad (High-speed attack Sub.).**—Este es en muchas formas el más fantástico

navío de toda la fantástica nueva flota de la Armada. Es este un submarino que se desliza bajo el agua como lo hace un avión por el aire, un submarino que desplaza en maniobras a un destructor, un buque que navega sumergido a una velocidad estimada en 52 nudos cerca de 60 millas (estatuto) por hora. El proyecto tuvo su comienzo en el submarino experimental "Albacore", construido para probar un nuevo diseño de casco que se asemeja más a una ballena que al clásico cigarro puro. Toda proyección ha sido eliminada salvo la torre de mando, delgada como una aleta dorsal; virtualmente no hay cubierta plana en su redondeado lomo. El poder actúa sobre una hélice de cinco aspas (los submarinos convencionales tienen dos hélices, lo mismo que el "Nautilus", "Seawolf" y "Skate") lo que permite el afinamiento del casco a popa para reducir la resistencia. La velocidad del "Albacore" como la del "Nautilus" no ha sido nunca revelada fuera de la frase usual de "sobre 20 nudos" pero la Armada admite que a pesar de su propulsión a diesel y batería, el "Albacore" es más rápido; tan efectivo es el diseño tipo "gota de agua" de su casco. El piloto y copiloto van amarrados a sus asientos tipo balde y usan caña y rueda como en los aviones para pilotarlo, llamándose a este sistema "hidrobático". Argollas de cuero cuelgan del techo en beneficio de la tripulación que debe hacer uso de ellas cuando el submarino toma una curva con inclinación de 30° a toda máquina.

La idea de casar esta forma de casco "perfecta" con una máquina nuclear ha tenido a los arquitectos navales presa del pánico durante los dos o tres últimos años. El matrimonio ya ha sido consumado. El "Shipjack", primero de los submarinos atómicos con casco tipo "Albacore" ya está tomando forma en la Electric Boat al lado del "Triton", y seis más de ellos ya han sido autorizados. Ya hay cinco contratados y el sexto, aún sin nombre, el SSN-593 se tiene paralizado a fin de hacerle más refinamientos en su casco y planta de ingeniería; debe asignársele en agosto a un astillero naval.

El reactor del "Shipjack" del tipo S5W, más o menos de tamaño similar al del "Nautilus", es una evolución natu-



ral de aquel motor pionero y reúne grandes mejoras en simplificación de diseño; en particular, se espera que la operación de cambio del núcleo sea una maniobra de pocos momentos. Los diseñadores de la Westinghouse sienten que en el S5W se encuentran incorporados los mejores rasgos del STR y SFR, y que será el reactor más simple que hayan diseñado. El "Shipjack" costará a la Armada 59,9 millones; sus primeros cinco hermanos gemelos costarán menos. Cuando salga a hacer sus pruebas marcará una época en la sumersión del hombre en el mar, en buques.

**Cruceros.**— U. S. S. "Long Beach", el primer buque nuclear de superficie del mundo, será un crucero liviano armado con proyectiles teledirigidos, aunque la designación de sus reactores gemelos F1W recuerda el hecho de que es la edición avanzada de un proyecto que empezó como fragata (destructor mayor). El buque a dos hélices no tendrá prototipo terrestre, ya que usará el mismo tipo de reactor que los portaviones o sea reactor para buques grandes — de manera que compartirá el prototipo del portaviones en Idaho para los datos necesarios. El L. S. R. será adaptable a buques grandes ya sea en instalaciones simples o múltiples. El costo total del buque se ha fijado en 87,5 millones. El "Long Beach" será construido por la Bethlehem Steel Co. en su astillero de Fore River, en Quincy, Massachusetts (NU. Nov. 56. r2). La quilla se colocará en marzo próximo. Aunque se le ha descrito como un buque de 31 nudos de andar, el Alnte. Burke informó a "Nucleonics" que una velocidad de 40 nudos no es inconcebible.

**Portaviones.**— Aquellos que piensan que los super-portaviones de 60.000 tons. "Forrestal" y "Saratoga" son grandes, bien pueden asombrarse del portaviones atómico de 85.000 tons. que ya el Congreso aprobó para la Armada. Este monstruo navegará a 33 nudos con una planta propulsora que contiene 8 reactores y 32 calefactores para propulsar 4 hélices. Al igual que el "Nautilus", tendrá un rango de 75.000 millas entre cambios de núcleo. Será el primer buque que tendrá dos reactores trabajando en

tándem para mover una hélice. Esta es la razón por la cual se han levantado dos prototipos terrestres para la sección casco de la estación de prueba de Idaho. El presupuesto de 30 millones incluirá toda la maquinaria para un árbol del portaviones, para permitir estudios en la dinámica de dos reactores por árbol. La construcción empezó en abril de 1956.

El año pasado el Congreso aprobó un gasto de 22 millones para el programa de construcción de la Armada para 1957, a fin de que pudieran financiarse anticipadamente aquellos planes a largo plazo. La Westinghouse obtuvo un contrato de 13.157.000 dólares para diseñar y proveer componentes y partes de reactores para el portaviones, cifra que sólo cubre 8 vasos de presión para reactores, no 8 reactores completos. La Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co., como sub-contratista de Westinghouse, está trabajando en la aplicación de esta planta de reactor a un casco de portaviones. Este año el Congreso dará los fondos necesarios para la construcción del buque propiamente tal. Parece ser una indicación que el poder nuclear ha llegado a ser convencional en la Armada, el hecho de que el Alnte. Mumma dice ahora que el costo del portaviones es de 314 millones en lugar de los 400 del cálculo original.

Los altos estrategas navales están muy entusiasmados con la potencialidad de este buque. Entre las mejoras en la construcción de portaviones, que la energía nuclear permite, se encuentra la emancipación de los caloríferos y escapes de la caldera, con la consiguiente libertad para ubicar la "isla" en cualquier parte de la cubierta de vuelo e instalar en ella equipos nuevos de radar de alta eficiencia.

En febrero, el Alnte. Burke presentó al Congreso un plan para el rejuvenecimiento de la flota de portaviones de ataque de la Armada. De esta manera, Burke podía contar con que cada año entraría en servicio un portaviones atómico, desde 1961 a 1966.

La época de propulsión a chorro hace que los grandes portaviones sean vitales; Burke dice además que "la supresión de los estanques de petróleo ha duplicado la capacidad de almacenamiento de gasolina de aviación del "Forrestal", y así ha duplicado el tiempo de operación de



sus aviones sin reabastecerse. Tendrá 4.000 pies cuadrados más de superficie en la cubierta de vuelo". Burke dice también que en los 20 años de vida normales de un portaviones, se economizarán más de 80 millones en combustible no quemado.

**Destruyores.**—El proyecto de destruyores está todavía lejos de realizarse, pues es el más difícil de todos por la misma causa que frena el desarrollo de la propulsión nuclear de la aviación: la razón de peso-poder debe ser muy baja. Los destruyores tienen las plantas de poder más altamente desarrolladas de la Armada, en cuanto a su carácter de compactas y livianas, superiores en ese sentido hasta a los submarinos. La razón actual de los destruyores, y que la energía nuclear debe igualar, es de solamente 60 a 65 lbs. por HP. en el eje seco. En consecuencia, se hace necesario buscar una brecha en la reducción del peso o en el blindaje. Este es el trabajo que la G. E. ha tomado en su proyecto DIG, en el Laboratorio de Energía Atómica de Knolls. Según el progreso que se advierte, es posible que se pueda considerar un prototipo en el presupuesto del año 1959 ó 1960. El Almirante Burke dijo a "Nucleonics" que es posible que en uno o dos años los científicos puedan conseguir mantener tan baja la razón peso-poder, que puedan instalarse reactores en los barcos pequeños, que en donde más falta hacen. "Cada año quitan unas pocas libras de peso. No me extrañaría que en cinco años sea posible construir plantas con la misma razón peso-poder que hoy tienen los motores".

El compromiso para la Armada es enorme. Los destruyores convencionales deben reabastecerse en el mar cada 5 a 10 días; en consecuencia, dependen mucho del estado del tiempo. Un destructor con reactor constituye de esta manera un gran adelanto en flexibilidad de operación y mantenimiento. "El destructor nuclear es lo que más necesitamos" dijo a "Nucleonics" el Secretario de la Armada Thomas S. Gates. "Ese es el verdadero caballo de trabajo de la Armada. Si nos hubiese sido posible, le habríamos instalado primero el reactor".

## Misterios de las Auroras y resplandores del espacio son objeto de estudio durante el Año Geofísico Internacional

**Washington.**—Dos de los importantes programas que están llevando a cabo los científicos de más de sesenta países en el Año Geofísico Internacional —1º de julio de 1957 a 31 de diciembre de 1958— es la investigación sobre las auroras, las franjas iluminadas y las fajas de luz que se ven en las regiones muy al Norte y al Sur, y un estudio de los resplandores del espacio, un tenue y permanente resplandor de luz en el cielo, del cual se sabe poco.

El bombardeo de la atmósfera terrestre por partículas cargadas procedentes del sol origina rayos eléctricos visibles y los resplandores de la aurora. La aurora es realmente la huella luminosa de estas partículas en la atmósfera, según explicó la Academia Nacional de Ciencias al discutir los programas del Año Geofísico.

"A medida que estas partículas se acercan a la tierra, son desviadas por el campo magnético de la tierra hacia los polos geomagnéticos. Así, pues, penetran la atmósfera a elevadas latitudes y excitan los gases en el aire. Cuando los átomos atmosféricos vuelven a su estado de quietud anterior, descargan la energía que produce la iluminación y los colores típicos de la aurora boreal" —añade la Academia.

Constantemente viene del cielo un débil resplandor de luz, —resplandores del espacio (airglow). Los científicos que han estudiado sus características estiman que es probable que no provenga de las partículas procedentes del espacio exterior y que excitan los átomos atmosféricos para producir luz, como en el caso de las auroras.

Aunque este resplandor se asemeja por su brillo a una pálida aurora, algunos científicos creen que proviene de reacciones químicas en la atmósfera superior. La causa de que los "resplandores del espacio" aparezca en determinadas ocasiones y en ciertos lugares con intensidad variable, y algunas veces con intensidad irregular, son cuestiones que los científicos esperan dilucidar durante este Año Geofísico Internacional.



Asimismo, durante el actual evento de cooperación científica los hombres de ciencia se esforzarán por descubrir la extensión de la aurora; si la aurora boreal (luces del Norte) guarda similitud en su aspecto con la aurora austral (luces del Sur); las épocas exactas en que aparece la aurora y su duración; y la relación entre la aurora y otras manifestaciones pocos comunes, tales como las manchas solares y las perturbaciones ionosféricas.

Para obtener esta nueva información es necesario contar con observadores que estudien los aspectos de la aurora en todas las áreas de la tierra donde aparezca, y disponer de instrumentos que registren los varios colores y movimientos de la aurora desde diferentes puntos al mismo tiempo.

Los estudios completos de estas materias durante el Año Geofísico, seguramente proporcionarán a los científicos nueva información acerca de la naturaleza de la atmósfera superior y la acción de las partículas de bombardeo, y deberán asimismo facilitarles los conocimientos necesarios para predecir el volumen y la clase de perturbaciones que habrán de encontrarse en las radiocomunicaciones.

Las perturbaciones aurorales a las comunicaciones por radio ocurren generalmente en las regiones polares y subpolares, y es en estas zonas heladas y aisladas donde es más importante el mantenimiento de comunicaciones satisfactorias.

La aurora causa muchos efectos poco comunes en la propagación de la radio. Por ejemplo, la densidad de ionización puede aumentar tanto que las ondas radiales de muy alta frecuencia pueden recogerse a distancias mucho más lejanas de lo que se espera. Más importantes aún son los efectos de las interferencias sobre las ondas radiales, que impiden entender los mensajes, o la absorción de las ondas de la radio, que puede ser tan grande que impida que pase ningún mensaje.

La obtención de mayores conocimientos sobre la aurora, durante el Año Geofísico Internacional, puede ayudar a trazar métodos para combatir sus influencias perturbadoras en las comunicaciones por radio.

## **Determinan doble arco de una aurora boreal a través de toda Norteamérica**

**Ithaca, Nueva York.**—Observadores del Año Geofísico Internacional (AGI.) han determinado el doble arco de una aurora boreal (luces del norte) a través de toda Norteamérica a la altura de la frontera entre EE. UU. y Canadá.

El descubrimiento de la amplitud y diseño del despliegue es uno de los primeros resultados del Año Geofísico Internacional e indica la coordinación necesaria para estudiar las luces celestiales en una región tan vasta, de aproximadamente 3.000 millas de longitud.

El estudio fue posible gracias a la movilización de un ejército de observadores que miraban hacia el cielo en el mismo momento desde distintos lugares.

Más adelante, cuando se reciben los resultados de las observaciones paralelas realizadas en la Unión Soviética y Europa, se espera estudiar el fenómeno en su totalidad, sobre todo el hemisferio norte.

El centro de estas investigaciones en Norteamérica es la Universidad de Cornell en Estados Unidos. Existen otros dos centros en Edimburgo, en Escocia y en Moscú. Durante el Año Geofísico Internacional estos centros intercambiarán informaciones de modo que cada uno lleve un registro completo de los estudios, para facilitar la investigación de las características básicas de las auroras.

## **Noticias sobre nuestro planeta.**

**Nueva York.**—Los geólogos que estudian la historia de la tierra por medio de las formaciones de rocas han llegado a la conclusión de que por cerca de sesenta millones de años nuestro planeta disfrutó de un clima cálido y húmedo durante la era conocida como Período de Pensilvania. Durante esta Era crecieron los grandes helechos que constituyen hoy los yacimientos de carbón.

## **"Cerebro" Electrónico "Toma" 1.400 exámenes escritos por minuto**

El doctor E. F. Lindquist, profesor de la Universidad de Iowa, Estados Unidos, dio a conocer recientemente la invención



de un "cerebro electrónico" que tiene la propiedad de juzgar exámenes escritos a razón de 1.400 por minuto.

El extraordinario dispositivo tiene por objeto clasificar las respuestas, escoger las correctas y determinar el resultado del examen. También se puede utilizar para comprobar y condensar una gran cantidad de datos estadísticos. El aparato se compone de una máquina de comprobar que funciona con extraordinaria rapidez acoplada a un computador electrónico especial y un indicador del resultado.

### Se progresa en proyecto de aviones atómicos

En los Estados Unidos se trabaja activamente para hacer factible la utilización de la energía nuclear en la propulsión de aparatos de vuelo, pero, hasta la fecha, muchos de los problemas quedan aún por resolver.

La General Electric Company está trabajando en un motor nuclear y dos empresas constructoras de aviones—La Lockheed y la Convair—están procurando idear una célula apropiada para aparatos movidos por fuerza nuclear.

De acuerdo con algunos ingenieros, uno de estos aviones podría girar alrededor del globo en plena luz solar marchando al mismo paso que el movimiento aparente del gran astro y podría llevar suficiente provisión de combustible atómico para funcionar por tiempo indefinido. En este respecto, se calcula que 453 gramos de uranio 235 generaría una cantidad de energía equivalente a la obtenida mediante la combustión de 6.460.000 litros de gasolina.

Los mismos ingenieros señalan igualmente el hecho de que la relación entre el peso y los caballos de fuerza en los motores que los submarinos utilizan actualmente es 100 veces mayor que el peso conveniente para su empleo en aparatos de vuelo.

**El "Albacora" es otro "increíble pero cierto".**

Noticias de la Aviación Naval.

Volar bajo el agua suena a increíble, pero actualmente sucede cuando "despega" el "Albacora", submarino de los

EE. UU. La sensación es tan parecida al vuelo de una aeronave que el piloto de un avión encontrará, en su viaje submarino, aspectos mucho más familiares de los que se pudo imaginar.

El submarino fue diseñado para "vuelos" sumergidos basado en modelos a escala construidos y valorizados en las pruebas de remolque en David Taylor Model Basin y pruebas en túneles de viento en el Langley Aeronautical Laboratory de Naca. De forma igual que un pescado con una cola como timón, el "Albacora" (AGSS-569) tiene una hélice de cinco palas de once pies de diámetro. Su configuración es semejante a un avión; acciona mejor y más rápido en el elemento natural, sumergido. Mientras navega en la superficie, la proa parece querer sumergirse, igual que un avión que toma velocidad y vuela. Navegando sumergido, la proa tiende a levantarse.

El "Albacora", es considerado el submarino más rápido del mundo; éste es experimental. Con propulsión convencional, el buque tiene, al igual que otros submarinos, planos de sumersión, delanteros y traseros. Pero hasta ahí los extremos semejantes. Un submarino convencional tiene un oficial de estiba quien, dando órdenes a los hidroplanos de proa y popa, como también al timonel, controla el rumbo de la nave. El tiempo de detención en este sistema causado por las reflexiones necesarias de parte del oficial de estiba, del cual parten las órdenes y el momento para ejecutarlas, es impracticable para submarinos de alta velocidad y a veces pueden ser peligrosas.

En el "Albacora", todas estas funciones son manejadas por el piloto. Tiene controles e instrumentos similares a los del avión. Sentado frente a los controles, con el cinturón de seguridad abrochado, el piloto puede poner la nave en rotación, lo que se conoce con el nombre de "hidroacrobacia". Estas consisten en montadas agudas y picadas que los submarinos de antaño no han podido copiar.

Los movimientos de adelante y atrás de la barra controlan los hidroplanos para cambios de profundidad. Un volante en la barra controla el timón. Los experimentos para mejorar la instrumen-



tación aún continúan, pero algunos de los instrumentos de vuelo son idénticos a aquellos de un avión de todo tiempo.

Para un hombre que vuela, el horizonte artificial es importante. Es igualmente importante en el "Albacora". Un indicador de giro direccional señala el rumbo a seguir. Un indicador de sumersión señala el grado absoluto de la proporción de emersión y sumersión en pies por segundo. Como en un avión, su lectura es el resultado de la velocidad de la nave y el ángulo de elevación usado. El indicador de errores de profundidad es un indicador lineal que señala las diferencias entre la profundidad actual y la deseada, esta última es colocada por el piloto.

Luego está también el "iron mike" o piloto automático. Cuando el piloto coloca la nave en control automático, el comandante puede hacer ajustes en un tablero de control que hace al buque volver a cierta posición, montar o picar a una profundidad especificada y a un ángulo de ataque pre-determinado.

Navegando con el piloto automático, la nave se pone un poco lerda para responder a los movimientos de los hidroplanos de profundidad, pero no tanto como en un submarino convencional. Responde al timón inmediatamente y puede caer con tanta maniobrabilidad como un destructor. Cierta número de pilotos han gobernado el "Albacora", incluyendo algunos de VF-82. Muchos han hecho sugerencias interesantes sobre instrumentación y control. Una de estas se llevará a efecto en un futuro cercano, como es la de instalar un "sentido artificial" para evitar la tendencia de parte del piloto de irse fuera de control. Algunos pilotos describen la navegación en el "Albacora" como "volando con el instrumental pegado a la parte trasera del pantalón".

El "Albacora" es actualmente una eminencia en caídas sumergido. Dos cosas originan este fenómeno: la primera causa proviene del hecho que el centro de gravedad está bajo la línea de flotación y luego, la obra muerta o superestructura "corta" el agua aumentando el grado de maniobrabilidad. Se han hecho reflexiones para remover la obra muerta,

para aumentar la velocidad y eficiencia aerodinámica.

Parece que no hay tendencia del personal para experimentar vértigos, y reconocimiento para mantener el flotamiento neutral, no se siente ninguna fuerza centrífuga. También, debido al flotamiento neutral, la nave no gana velocidad en las sumergidas, ni pierde en las montadas (30 grados máximo). Aunque, pierde algo de velocidad en las caídas.

La velocidad máxima del "Albacora" no se ha dado a conocer, pero monta igual que un SNB. bajo una potencia normal fijada. En una de esas pruebas de montada, se elevó 200 pies, montando en un ángulo de 20°, a 18 nudos, en 35 segundos, o aproximadamente 350 pies por minuto.

Hay espacio para mejoramientos en el diseño del "Albacora", pero es ciertamente un paso en la dirección correcta. Como dice su Comandante, Capitán de Corbeta John L. Boyes: "Los submarinos que vuelan son hoy día lo que fueron los aviones en los comienzos de 1930".

Se han hecho planes para construir otros sumergibles con los diseños del "Albacora". Estos serán indudablemente de propulsión nuclear. El "Albacora" será largamente recordado como el explorador de diseños para volar bajo el agua. El lema de la nave: "praenutius futuri", que significa literalmente "portento del futuro" o "precursor", fue realmente bien elegido.

**Los soviéticos apoyan bases en el Adriático.**—La Unión Soviética está construyendo una importante base naval y de submarinos en la isla Saseno, de Albania, en el Mar Adriático, según informaciones de Berlín Oriental.

Comunican también que la Unión Soviética está agrandando los puertos de Durazzo y Valona para buques de gran calado y petroleros. El puerto sur de Albania, Saranda, ha sido convertido en una moderna base naval. Los soviéticos han estado uniendo el puerto marítimo de Valona con el mar abierto, con un acueducto de petróleo para acelerar el reabastecimiento de los buques soviéticos.



Según el mismo informe, entre 5.000 y 7.000 rusos, alemanes orientales y checos están trabajando las veinticuatro horas del día para construir la nueva base naval soviética y desarrollar los puertos marítimos de Albania.

Los informes dicen, además, que los soviéticos están construyendo pistas de aterrizaje para los aviones de retropropulsión en el Cabo Linguetta. Actualmente, dos escuadrones de aviones de retropropulsión están estacionados en las pistas de aterrizaje que los rusos construyeron en el puerto de Valona.

La Unión Soviética ya ha transferido seis submarinos a la base naval y de submarinos de Albania en la Isla Saseno. Una parte de la Flota Soviética del Mar Negro será estacionada en la base naval de Albania para operaciones en el Mediterráneo.

La Unión Soviética ha requisado virtualmente la Isla Saseno, los puertos de Saranda, Valona y el Cabo Linguetta de la República de Albania y los ha colocado bajo la directa administración del Ministerio de Defensa Soviético.

**Cerebros electrónicos alcanzan "Mayoría de edad".**—Los cerebros electrónicos van perfeccionándose cada día más. Ya no es necesario darles los datos poco a poco, sino que están equipados con instrumentos que seleccionan los datos automáticamente, según informa el Dr. Nicholas Metropolis, de los Laboratorios Científicos de Los Alamos, en los Estados Unidos.

Muchas de las calculadoras son ahora tan "rápidas, flexibles y exactas" que pueden interpretar directamente los datos experimentales y ahorrarles a los científicos el tiempo invertido antes en ciertas tareas rutinarias, dijo el Dr. Metropolis.

Añadió que los cerebros electrónicos son ahora aparatos de vital importancia para los laboratorios. En la Universidad de California, por ejemplo, están usándose para calcular lo que ocurre cuando a los átomos se les bombardea con partículas electrizadas. En Los Alamos hay otra máquina que está haciendo cálculos en un "espacio de dieciocho dimensiones" con el propósito de determinar lo que ocurre cuando las partículas cargadas

que reciben el nombre de "iones" chocan contra el núcleo de los átomos de hidrógeno.

El fin de estas investigaciones no es, según el Dr. Metropolis, producir un número complicado de cifras, sino "extraer una simple idea" de estos números, la cual dará a los científicos más conocimientos sobre la estructura de la materia misma.

**Cambios químicos en el cielo.**—En los márgenes superiores de la atmósfera terrestre se produce un verde espectral pálido y lumínico por donde pasan los cohetes que se lanzan al espacio. Los peritos científicos de la Universidad de California han reproducido esa luminiscencia dentro de una retorta con el propósito de formarse una idea mejor acerca de la naturaleza de esa región, que se halla entre unos 64 y 96 kilómetros de la Tierra.

Todo indica que en esa región tiene lugar una extensa reacción química en que participan la luz, oxígeno, ozono, nitrógeno, hidrógeno y, posiblemente, el sodio, según revelan los estudios llevados a cabo en la Universidad de California y otros lugares. La luz solar parece romper las moléculas de esos elementos durante el día y sus átomos se reagrupan durante la noche, o posiblemente reaccionan en presencia de otros átomos dispersos. La luminiscencia parece ser el resultado de esas transformaciones químicas del cielo.

Al reproducir estas reacciones en un aparato a manera de retorta y estudiarlas con un espectroscopio especial, los físicos de la Universidad de California esperan descubrir algo más acerca de la naturaleza de la atmósfera terrestre.

**Centro para estudio de males tropicales.**—Taipeh.—La Marina de los Estados Unidos ha inaugurado un centro médico en esta capital para el estudio de enfermedades tropicales y subtropicales en el Lejano Oriente. El Subsecretario de Defensa de la Unión para Asuntos de Seguridad Internacional, Mansfield D. Sprague, asistió al acto de inauguración conjuntamente con funcionarios y jefes militares de Estados Unidos y de China Libre.



**Goleta parte en jira del AGI.—Nueva York.**—La goleta "Vema", una embarcación de tres palos utilizada por el Observatorio Geológico Lamont, de la Universidad de Columbia, para estudios experimentales, ha emprendido una jira de diez meses de duración, bajo los auspicios del Año Geofísico Internacional (AGI.) y de la Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos, para realizar estudios científicos.

El viaje de la "Vema" se extenderá hasta Recife, Río de Janeiro, puertos argentinos y parte de las Islas Orkney, Ciudad del Cabo, Port Saíd, Gibraltar y regreso a Nueva York.

**Armada norteamericana fotografía abismos submarinos a 6 mil metros.—Wáshington.**—La Marina de los Estados Unidos ha producido una cámara submarina que puede tomar fotografías del fondo de mar a 6.000 metros de profundidad.

La nueva cámara ha tomado fotografías de montañas submarinas al Norte de las Islas Marshall, de la topografía submarina de los acantilados de las Islas Clipperton, en la parte centro-oriental del Pacífico, y de la costa de San Diego en California.

La nueva cámara, además de equipos para la reproducción del eco y otros instrumentos necesarios para la exploración de aguas poco profundas, se ha utilizado con mucho éxito para la exploración de las regiones submarinas.

La nueva cámara pesa 125 libras (56,7 kilogramos) en el agua y se puede hacer descender al fondo del mar por medio de los cables que por lo general se utilizan en buques de estudio y puede tomar hasta 24 vistas submarinas en cada descenso. La cámara y la luz artificial que utiliza van en cajas herméticas de aluminio, dotadas de lentes especiales.

**Hay vida vegetal en Marte.**—La Sociedad Geográfica Nacional de los Estados Unidos ha anunciado el descubrimiento de una región azul verdosa, del tamaño de Francia, más o menos, en la superficie roja del planeta Marte.

El descubrimiento de la región se realizó inesperadamente. Desde que se descubrió el planeta hace unos 125 años, los astrónomos no habían notado dicha región, excepto como la prolongación de la región oscura ya existente. Realizó el descubrimiento el Dr. E. C. Slipher, quien dirigió en 1954 la expedición auspiciada por el "National Geographic-Lowell Observatory", que se trasladó al Africa del Sur con el objeto de tomar fotografías del planeta. En el verano de 1954, Marte se encontraba más cerca de la Tierra que en ninguna otra época desde 1941.

Se cree que la vegetación marciana se compone de algo parecido a los líquenes que crecen en terrenos rocosos de la Tierra. Además, el Dr. Slipher observó la presencia de nubes brillantes de un color azul blanquecino, capas relucientes de hielo en los polos y grandes "nubes amarillas" de polvo, agitadas por el viento.

## INGLATERRA.

**Proyectiles dirigidos de la Marina.**—El Almirantazgo da detalles del "Caracol de Mar".

Algunos detalles del proyectil dirigido superficie-aire de la Marina Real, conocido como el "Caracol de Mar", fueron revelados en una declaración del Almirantazgo el 4 de junio.

El "Caracol de Mar" es el proyectil de alcance medio que el Secretario Parlamentario del Almirantazgo, Mr. Christopher Soames, informó a la Cámara de los Comunes, durante el debate sobre el Presupuesto de la Marina, que está destinado a enfrentar cualquier bombardero enemigo que haya evadido los cazas de defensa de la flota. Lo hará a cualquiera altura que un avión moderno sea capaz de operar.

Los primeros buques en los que el "Caracol de Mar" será montado son los cuatro destructores con proyectiles dirigidos, los que ya han sido ordenados por el Almirantazgo. El diseño de estos buques se basará en el de la clase Daring, pero serán más grandes.

La declaración oficial establece que el "Caracol de Mar" tiene un sistema de propulsión que consiste en un motor de sustentación y cuatro impulsores. Es-



tos serán arrojados después de haber impulsado al proyectil a una velocidad supersónica. El "Caracol de Mar" es operado y disparado desde posiciones dentro del buque sin exponer al personal.

Aunque se emplea un gran número de oficiales y tripulación en el mantenimiento del equipo del proyectil y en su alistamiento para dispararlo, el número empleado en la actual operación de dispararlo es bastante menor que la dotación de una torre convencional en un buque de guerra mayor.

Los blancos son detectados a gran distancia por el radar, y subsiguientemente es ploteado en distancia, altura y demarcación. De esta información un determinado avión puede elegirse como blanco para este proyectil. Los detalles de la distancia al blanco, rumbo y velocidad se obtiene por la dirección del proyectil y el sistema de control y se emplean para apuntar el arma y capacitar al operador para que determine cuándo debe dispararse. Esto lo hace sin ver nunca el blanco. Los proyectiles son lanzados desde una plataforma triple que es automáticamente alimentada desde una santabárbara bajo cubierta.

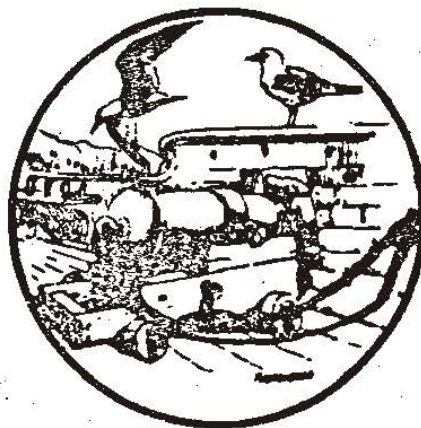
El proyectil ha sido desarrollado por el Ministerio de Abastecimiento, y se le ha probado en el campo experimental de Aberporth, en Gales, y Woomera, en Australia. En Aberporth algunas prue-

bas fueron efectuadas desde la plataforma móvil Clausen, que representa una parte del buque flotando en un estanque de concreto donde es posible reproducir todas las condiciones de balance y cabeceo que se experimenta en el mar.

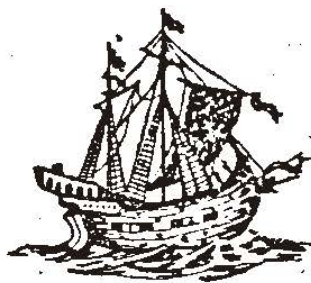
Desde la puesta en servicio del H. M. S. "Girdle Ness", el buque experimental de la Marina de proyectiles dirigidos, en julio último, se han efectuado lanzamientos en el mar, de los cuales la mayoría han sido afortunados.

Todo el equipo, aparte de el del proyectil mismo, ha sido desarrollado bajo la dirección del Almirantazgo; esto incluye el lanzador, santabárbara, radar, y equipo de control.

La declaración terminó recordando que el interés naval en las armas tele-dirigidas comenzó durante la Segunda Guerra Mundial y la Marina Real fue la precursora de los proyectiles dirigidos durante el período 1943-1949. Durante la Guerra un Comité del Almirantazgo se encargó de investigar los medios para proporcionar a la Flota Británica del Pacífico un proyectil dirigido de corto radio de acción para enfrentar los ataques suicidas de los Kamikaze Japoneses, pero el Japón fue derrotado antes que el proyecto estuviera suficientemente adelantado.—Traducido del "The Admiralty News Summary" del 1º de julio de 1957.







# C R O N I C A

## Condecoraciones

Al mediodía del 7 de enero en la sede de la Embajada de Francia, fueron condecorados, por el Gobierno de ese país, altos Jefes de la Armada de Chile. El Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante Sr. Leopoldo Fontaine Nakín y el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Contralmirante Sr. Jorge Escobedo Díaz, recibieron la Medalla de la Legión de Honor que les fueron impuestas por el Embajador Excmo. Sr. Jacques Coiffard. El Capitán de Fragata Sr. Francisco Suárez Villanueva recibió la insignia de Oficial de Mérito Naval y el Capitán de Corbeta Sr. Mario Poblete Garcés re-

cibió la condecoración de Oficial de la Estrella Negra, igual distinción le fue otorgada al Teniente 1º Sr. Claudio Hemmerdinger L.

• • •

En la oficina del Comandante en Jefe de la Armada, el 28 de enero fue condecorado el Comandante del Buque Escuela Sueco "Alvsnabben", Capitán de Navío Conde Fredrik Täube a quien se le impuso la Medalla Militar de Segunda Clase. Asistieron a la ceremonia, el Excmo. Sr. Embajador de Suecia en Chile Harry Bagge, miembros de la Misión Diplomática sueca y altos Jefes de la Armada.





## CANJES DE LA REVISTA DE MARINA CON EL EXTRANJERO

---

### ALEMANIA OCCIDENTAL

"Marine Rundschau".

### ARGENTINA.

"Anales Hidrográficos".

"Boletín del Centro Naval".

"Revista Neptunia".

"Revista Militar".

"Revista Biblioteca del Suboficial".

"Revista Anales Soc. Científica Argentina".

"Revista del Suboficial de la Armada Nacional".

"Revista de Publicaciones Navales".

"Revista Navitecnia".

"Revista del Mar".

### BELGICA.

"Association Belge de Documentation".

### BRASIL.

"Revista Marítima Brasileira".

### COLOMBIA.

"Revista de la Armada".

### ESPAÑA.

"Revista Ejército".

"Revista General de Marina".

"Estudios Americanos".

"Escuela de Guerra".

### ESTADOS UNIDOS.

"Revista América".

"Military Review".

### FRANCIA.

"Revue Defense Nationale".

"Revue Maritime".

"Revue Neptunia".

### INGLATERRA.

"Polar Record".

### ITALIA.

"Rivista Marittima".

### PARAGUAY.

"Revista de las Fuerzas Armadas".

### PERU.

"Revista de Marina".

"Revista de la Escuela Militar".

### URUGUAY.

"Revista Militar y Naval".

"Revista Barlovento".

### VENEZUELA.

"Revista de las Fuerzas Armadas".



---

---

# CRONICAS DE LA MARINA CHILENA

(CONCLUSION)

---

---







## POR LA MARINA MERCANTE NACIONAL

### "AMERICA MARU" (BUQUE AMÉRICA)

Este es el nombre del primer vapor con que una Compañía japonesa inicia carrera entre Japon i Chile.

No deja de llamar la atencion que los nipones, con quienes nunca hemos tenido intercambio comercial, lleguen hasta nuestras costas a trenzarse con otras compañías poderosas que hacen el acarreo de nuestros productos hacia las naciones del Viejo Mundo; pero si hacemos un poco de historia, iremos de sorpresa en sorpresa, i así como causará admiracion el empuje e intelijencia con que aquel pais en unos pocos años ha logrado colocarse militar i comercialmente al nivel de las primeras naciones, tambien nos causará pena i decepción el ver la indolencia i falta de tino con que Chile ha ido perdiendo lo que hombres i gobiernos anteriores habian encarrilado para hacernos grandes i únicos dueños de estos mares.

Allá por los años 50, era costumbre en la celebracion de nuestras fiestas patrias, dar en la Universidad de Santiago conferencias sobre temas de interes nacional para estimular el patriotismo i dar desarrollo a las fuerzas vitales del pais.

Esas conferencias eran prestigiadas con la asistencia del Gobierno i lo mas selecto de la intelectualidad de la capital.

El señor García Réyes, catedrático de aquella institucion, en una de esas ocasiones dijo que tenia muchos temas de que echar mano; la guerra de la Independencia i la campaña del 38 le darian muchos motivos para llenar cientos de carillas, pero que en su entender habia otro mucho mas importante i que prima-

ba sobre todos, puesto que en toda época significaría grandeza, seguridad i bienestar.

Ese tema es el del mar, ese elemento sin el cual no habriamos llegado a conquistar definitivamente nuestra independencia; ese elemento sin el cual las naciones hacen vida lenta i sin grandes horizontes, por eso es que todas ellas procuran dominarlo o buscarse salida hacia él.

La historia del Universo i la nuestra, llena sus páginas, probándonos de una manera concluyente, que ese factor es el principal para hacer ricos i prósperos a los pueblos.

Las condiciones jeográficas especiales, con que la Providencia ha dotado a nuestro Chile, por sí solas nos lo está indicando así esa interminable cordillera que nos limita por el oriente al deshelar sus eternas nieves en innumerables rios, se vacian hacia el mar, así tambien la agricultura, las industrias i riquezas del suelo, forzosamente tienen que buscar esa misma salida.

¿Qué sería de este Chile, si en vez de mar tuviéramos otra cordillera?

Seríamos un pais mediterráneo i tendríamos que entrar a ser tributarios de un vecino, i si perdemos el control o el dominio de ese elemento, es como colocarnos nosotros mismos una muralla, que serviría de compuerta a la salida de nuestras riquezas, compuerta que sería graduada a voluntad del poseedor de ella.



La razon natural nos lo indica, que jamas debemos permitir se nos oponga una muralla i debemos a toda costa ser nosotros los dueños i legisladores de tal fuente de riqueza i seguridad.

No hace muchos años el sabio sociólogo, señor De Gubernati, dió en Valparaíso algunas conferencias sobre Chile, i entre otras cosas, decia lo siguiente:

"Este pais de escepcionales condiciones jeográficas esta llamado a ser grande i a ocupar puesto preferente en el consorcio del mundo; la diversidad de productos fáciles de desarrollar en sus variados climas desde el tropical al fríjido, las inmensas riquezas que encierran sus montañas, las industrias de fácil explotacion con sus torrentosos rios, todo esto impulsado por una raza fuerte, emprendedora i única, tienen forzosamente que aunarse para hacer la prosperidad de este bello pais, i si a ello se agrega el estenso mar que baña sus costas para constituirse en vehículo de trasportacion i acarreo, pueden fácilmente ser los chilenos, los fenicios del Pacífico, si sus dirigentes esplotan con tino tal cúmulo de bellas condiciones".

\* \* \*

El año 52, el Comodoro Perry, de los Estados Unidos, a cargo de una escuadra volante, dió la vuelta al mundo, escribiendo un interesantísimo libro, memorias de ese viaje, i en la parte que correspondia a Chile, todos eran encomios, haciendo hincapié en el lisonjero porvenir que le sonreia, dadas sus condiciones territoriales, jeográficas i de riqueza. Con una Marina Mercante ya poderosa, apoyada por su flota de guerra, i que de dia en dia se iria acrecentando, dado el incremento natural de las famosas minas i espléndida agricultura; su poblacion compacta i varonil, su sociedad culta e ilustrada, todo le hacia presumir que este pais, esencialmente marítimo, sabria sacar provecho de sus condiciones...

Pasando al Japon, sus dificultades i apreciaciones fueron bien diversas; desde luego, se encontraron con que no se los

queria dar recepcion, el Japon era para los japoneses i no querian tener relaciones de ninguna especie con las otras naciones.

No agradándole al Comodoro tan inhospitalaria contestacion, exijió que se le recibiese i, en caso contrario, se veria obligado a hacerse recibir por medio de sus cañones.

Los nipones tuvieron que ceder, i despues de algunas conferencias, se llegó a combinar un tratado de amistad recíproca, por medio del cual se concedian ciertas franquicias de recepcion i hospitalidad para los súbditos americanos.

Esa fué la primera comunicacion que el Japon tuvo con el mundo exterior, i la enerjía del Comodoro, la llave con que abrió sus puertas.

El año 56, cuando Chile contaba sus veleros mercantes por cientos, cuando construia sus buques en astilleros propios, cuando la compañía Clippers acarrea sus trigos a California, fondeó en el puerto de Valparaíso el primer cañonero de guerra japonés, construido en Inglaterra i que iba de paso para su pais. Este buque, de comandante a paje, iba marinado por ingleses, llevando a bordo sólo dos japoneses, como representantes del Japon, i estos señores, aun iban de trenza i con su traje nipon, i al ser acariciados con curiosidad por nuestros oficiales, cuando los visitaban, aceptaban esas caricias sin estrañeza, i los nuestros se las hacian como con lástima hacia unos seres que se les creia como indios i que valian bien poca cosa.

I ahora, ántes de medio siglo, qué dirán aquellos acariciadores mirando a Togo, Oyama, Ito i otros, que por su intelijencia, patriotismo i buena concepcion, han arrollado al Oso Ruso, i colocádose entre las primeras naciones del mundo?

El Japon, desde que despertó de su asiático letargo i abrió los ojos para observar al mundo civilizado, comprendió la grande importancia del mar, del poder marítimo i la grandeza que acarrea a



las naciones; por eso desde un principio se le ve firme i constante en su idea principal, el mar, la marina, su dominio, i por todos los medios posibles incrementar i fomentarla; repartió jente escogida en los astilleros, escuelas i armadas de las principales naciones del viejo mundo, i a la vuelta de algunos años lo vemos bastarse a sí mismo, i hoi dia, no sólo construyen su artillería, sus vapores, dreadnoughts tan poderosos como los ingleses, sino que todas estas construcciones las pueden ejecutar un 8% mas baratas que cualquiera nacion europea.

Cuando el Japon abrió sus puertas, su marina mercante no pasaba de ser una simple flotilla costanera; pero desde entonces principió su fomento i reglamentacion, asignando fuertes subvenciones a las empresas de aliento que significasen desenvolvimiento i prosperidad comercial para su tierra; gracias a tan sabias medidas, hoi dia la marina mercante japonesa, representada por grandes compañías de vapores transoceánicas, hace casi todo el acarreo del mercado del Pacífico. Sus líneas van a Australia, la India, Europa, California i ahora esta última la estienden hasta la América del Sur por los dos costados.

Sus agentes comerciales, no descansan, buscando mercados en todos los continentes para surtir sus vapores, que son las arterias principales de la riqueza de su pais.

Hace pocos dias, un velero japonés, conduciendo a bordo un buen número de pilotines, pasó por nuestro puerto en viaje de instruccion, como para decirnos, esta es la manera de formar capitanes mercantes, i no como ustedes, que la que tienen quieren suprimirla, para dar cabida a otra escuela.

Seguir disertando sobre la prosperidad alcanzada por el Japon en tan poco tiempo, es inútil, porque en la conciencia de todo el mundo está grabada la enorme sorpresa que de dia en dia nos ha venido dando en todos los ramos de su administracion i en la primorosa vision de su porvenir.

¿I nosotros desde la fecha con que iniciamos esta narracion qué hemos hecho?

¿Dónde se han ido los cientos de veleros que nos comunicaban con el mundo i hacian el cabotaje?

¿Dónde están los astilleros en que se construyó la corbeta "Constitucion" i los otros tantos barcos que corrieron nuestros mares?

La falta de atencion, perspicacia i la indiferencia con que han mirado los reiterados pedidos de atencion a la Marina Mercante Nacional, los tiene ahora reducidos a unas cuantas docenas de agonizantes buques que bregan sin proteccion, batallando por su existencia.

Aun mas, hemos llegado a conceder a la bandera extranjera ciertos permisos para el cabotaje, permiso que ahora es una amarra, un obstáculo que nos impide proteger la nuestra como debemos hacerlo.

La nave extranjera, en que su principal negocio consistia en el acarreo de mercaderías del viejo mundo, pronto i sin tropiezo alguno despues de descargar sus mercaderías, para no irse en lastre al norte arrebatában a huevo el cabotaje a nuestra Marina Mercante, i mas tarde no contentos con esa usurpacion, han empezado a hacerlo con enormes rebajas que van directamente a matar del todo nuestra Marina Mercante.

I ahora ¿qué se piensa hacer para evitar tal catástrofe?

Algun paliativo insignificante, porque ir directamente al fondo de la cuestion es bien delicado, porque ya nos han puesto la soga al cuello, o mas bien dicho, nosotros mismos nos la hemos puesto.

Si decimos a los señores Kosmos, que son los iniciadores de esta competencia, que no se les permite o se les pone trabas para evitar esa competencia, no tardaria mucho el Kaiser, que protege a outrance su Marina Mercante, en decirnos: bueno; si ustedes nos impiden el



cabotaje, yo les impondré en Alemania derechos a sus salitres, que es el país que mas lo consume.

¿I quién no diria que mas tarde viniese tambien en proteccion alguna flota de guerra, así como se manda a Venezuela o Nicaragua?

Señores gobernantes, delicada es la cuestion, pero es indispensable ponerle hombro firme para enmendar ese entuerto.

No es posible permitir que esa brillante Compañía Sud-Americana de Vapores, que ha sido nuestro orgullo, que ha paseado por largos años nuestra bandera por las costas del Pacífico, para ser respetada i saludada con cariño por el chileno en tierra extranjera; no es posible permitir la liquidacion de esa flota que fué el soporte de guerra en toda contienda

armada; no es posible permitir que esa Compañía, a la cual perteneció el "Loa" hundiéndose con su bandera al tope, pase a manos extranjeras.

Señores congresales, señores de Gobierno, pueblo chileno, oigan la voz de alarma para evitar el peligro, porque ese es un verdadero peligro para nuestra seguridad nacional, arrebatarle a la marina uno de los principales soportes en caso de conflicto.

I si esta liquidacion, por desgracia, llega a tener lugar, ¿quién nos garantizará que mañana, cuando los señores Kosmos, por ejemplo, se adueñen de esta flota, no nos impongan su voluntad?.

Ahí habria llegado el caso, en que la llave de la puerta se la habíamos entregado a un extraño a la casa, para que nos la abriese cuando a él le agradase.





## CÍRCULO NAVAL

---

La traslación del Círculo a su nuevo local, refaccionado i arreglado segun las nuevas ideas que predominan en el Directorio, me ha hecho pensar en la marcha que esta institucion ha seguido desde su oríjen, primero editando una revista, impulsada por un grupo de entusiastas oficiales que, sin recursos ni elementos, i afrontando dificultades materiales i de ideas, tuvieron que vencer toda clase de obstáculos para entonar e impulsar esta institucion que se llama Círculo Naval, i que a la fecha cuenta ya con un cuarto de siglo de vida.

Cuando recién tomaba cohesion i principiaba a caminar, reglamentarse i dar frutos, hubo que batallar para evitar la presion oficial de las autoridades superiores, que pretendian manejar el timon de una institucion que, aunque netamente de marinos i de asuntos atinientes a esta profesion, sin embargo, era necesario que tuviese autonomía propia, para poder con toda libertad estudiar, discutir asuntos que, aunque del personal de la Armada, sin embargo, podríamos calificar como de carácter íntimo o privado.

Felizmente, esa primera campaña fué ganada i conseguimos darle personería jurídica i responsabilidad propia.

Cuando el Gobierno i la superioridad vieron la seriedad i la marcha próspera que iba tomando el Círculo, no fué cosa difícil hacerse subvencionar, para darle mas impulso i fomentar algunas ramificaciones a que era menester atender.

La cuestion local tambien ha tenido sus bemoles; en un principio andábamos como al garete i sin rumbo fijo, hasta que por fin, i despues de muchos trabajos, conseguimos se nos diese unas cuan-

tas piezas en el edificio que ocupaba la Bolsa Comercial. Con artimaña, constancia i empuje, poco a poco fuimos creciendo hasta que a la vuelta de algun tiempo, ya éramos dueños de casi todo el edificio.

Pero como en la confianza está el peligro, cuando ménos pensamos nos encontramos con una órden de desocuparlo en gran parte, para entregarlo a otras oficinas fiscales; i si no hubiese sido porque nos agarramos a cuatro manos, habríamos tenido que ir a buscar fondeadero en otra parte.

Estos tres elementos: personería, subvencion i local, son las principales piedras fundamentales sobre que descansa el edificio de esta institucion. Pero estos elementos habrian sido nulos, si no hubiese existido un mortero poderoso que los uniera; ese mortero está en el personal; ese mortero es la cohesion, el cariño i el entusiasmo que siempre han manifestado los oficiales de Marina por todo aquello que tiene atinencia con la Armada.

No hai dudas que en algunas ocasiones este mortero se ha manifestado un tanto incoherente, ha tenido sus flujos i reflujos; pero tambien han venido algunos elementos de refresco a estimular i darle consistencia para resurjirlo.

El cuarto de siglo que lleva de existencia, las alternativas sufridas, las pruebas i repruebas a que durante este tiempo ha sido sometido, manifiestan claramente que su base fundamental es de primera clase, sin que hayan influido en su solidez algunos elementos que ocasionalmente suelen brotar, para morir al influjo del buen compañerismo.





ALMIRANTE DON LUIS URIBE ORREGO

Debido a la feliz iniciativa del Círculo Naval, la "Revista de Marina" vio la luz pública como órgano de esa Institución cuando su Directorio lo presidía el entonces Capitán de Navío, don Luis Uribe Orrego.



Sobre estos cimientos se han levantado diversos edificios, obedeciendo a las ideas predominantes, unas veces en una forma i otras en otra, pero siempre impulsadas con el mismo buen espíritu de progreso. Los departamentos de esos edificios han sido principalmente el desarrollo de la intelectualidad, fomentando por certámenes, bibliotecas, revistas, etc., por instalacion de tumbas para el personal de oficiales i marineros, por salones de solaz, recepciones i distracciones, por alojamiento i pension, por polígonos de tiro i por otras varias ramificaciones, tendientes todas ellas al mejoramiento i bienestar del personal de la Armada.

Los beneficios de todos estos elementos han sido no sólo para el personal de la Armada, sino tambien para muchas otras personas e instituciones; el Círculo Naval ha sido el "rendez vous", obligado de toda recepcion oficial, ya en honor de nacionales, ya de extranjeros. Así, nos han honrado con su presencia todos los Presidentes, Ministros i altos personajes. No ha habido almirante extranjero que no haya hecho de los salones del Círculo su punto de espera i muchas veces de recepcion.

Allí se han retornado las suntuosas manifestaciones con que nuestros compañeros han sido agasajados en países extranjeros.

Allí se han depositado los restos de hombres ilustres o marinos muertos en cumplimiento de su deber, para que recibieran el homenaje que esas personas merecian.

En fin, allí se ha hecho todo lo posible por atender las múltiples necesidades de una sociedad que está llamada a servirse no sólo a sí misma, sino tambien a ciertas obligaciones respecto de los países con que continuamente está en contacto i relaciones.

En el tiempo que lleva de vida se ha trabajado i hecho mucho por su progreso i mejoramiento i aun siempre se sigue con esa misma idea; pero es menester no desmayar, seguir adelante explorando

nuevos horizontes, que den mas union i bienestar. La mision del Círculo no es solamente atender lo que ya hemos mencionado: su verdadera mision es mucho mas vasta i mas noble que todo eso.

El Directorio i sus miembros deben esforzarse i unirse para que bajo ese techo se sienta un ambiente de hogar, donde se olviden las asperezas del servicio; allí el jefe que en la mañana amonestó a bordo a un subalterno, debe tenderle la mano, para hacerle comprender que a bordo era su superior, que tenia que velar por la disciplina, i ahora, al tenderle la mano, es el amigo con quien quiere compartir un rato de charla i suavizar la dureza del servicio.

Asimismo, debe hacerse comprender al subalterno que esa caballerosidad del superior no debe deperdiciarse ni abusarse de ella, i que así como él ha sido noble, sepa tambien pagar con la misma moneda, guardando el respeto i las consideraciones debidas a la edad i jerarquía.

Asimismo debian unirse i comprometerse a desterrar esa mala costumbre, que poco a poco ha ido tomando cuerpo i creciendo como la bola de nieve: me refiero a la murmuracion i a la costumbre de hablar del compañero.

A este respecto, debíamos adoptar la escuela que el capitan Prat imponia con su ejemplo i con su mandato.

Prat, siendo jefe de cámara, jamas habló mal de nadie, ni murmuró de sus superiores, i así como él lo hacia, lo exijia de sus subalternos; su lenguaje fué siempre correcto i urbano.

Que las camarillas i politiquería no llegasen hasta aquel recinto, pues ellas van siempre aparejadas de rencillas, enemistades i elementos que perturban la buena marcha de las sociedades.

Por el contrario, búsquese todos aquellos factores que contribuyan a la union i al bienestar; échese mano de todos los resortes que conduzcan a ese fin; hágase del Círculo una especie de mano protectora, cuya influencia se haga sentir con



un soplo de bondad, no sólo en el cuerpo de la Marina, sino que también lleve sus beneficios hasta el hogar de aquellos compañeros a quienes el servicio haya alejado.

Que el Directorio, con la prudencia i tino necesarios, se imponga de las contrariedades i dificultades en que se encuentren los oficiales, para que acercándose a la superioridad, ponga remedio a esa mala condicion que puede aburrirlos, perturbar el criterio i entusiasmo de un buen oficial, hasta hacerlo salir de las filas.

Seria de desear también que el Directorio, valiéndose de persona adecuada, se acercase hasta el hogar de aquellos oficiales ausentes, i escuchando con perspicacia i tino sus necesidades, hiciese llegar hasta él aquellos elementos o ayuda que pudiesen suministrarse sin herir susceptibilidades.

Seria también loable que al fallecer un oficial, fuese el Círculo quien se hiciese cargo de atender en todo a las necesidades de ese hogar en duelo; que no se concrete solamente, como lo hace ahora, a correr con el entierro i diligencias propias de este acto, sino que enjague las

lágrimas de esa familia, que la atienda en todo lo que sea menester, hasta dejarla en posesión de su pensión, coloque a sus hijos i dé otros pasos hasta que quede normalizada la nueva vida.

En una palabra, debía el Círculo abarcar todos aquellos medios que contribuyan a unir a los socios de la corporacion, que es la Marina, trabajando con toda decision, entusiasmo i empeño para perseguir este fin.

Que esta union sea tan sólida, que trascienda al exterior, para que la Nacion siga teniendo fe en que la Marina es i será siempre el principal baluarte defensor de la honra nacional, como asimismo el principal mantenedor del orden público.

Que el ambiente dominante en ese directorio sea como el suave alisio que, con su constante i amoroso soplar, barra todas las nébulas que pretendan entorpecer la buena marcha de tan noble institucion, i con este empeñoso trabajo lleguemos a hacer predominar un sólo pensamiento, que sería como el lema de la Marina:..

"Patriotismo, altruismo, deber".





## RELIQUIAS HISTÓRICAS

"Victory", Trafalgar, 21 de Octubre de 1805

A mediados del año 1805, el almirante Nelson haciendo uso de su licencia, llegaba a Inglaterra gastado, fatigado i enfermo de tanto luchar i batallar con los enemigos de su patria, para mantener el dominio de los mares.

A ese hombre que, tanto anhelaba i necesitaba de un descanso, repentinamente i cuando principiaba a paladear el bienestar del reposo, un llamado urgente del Almirantazgo lo hace trasladarse a Londres. Nelson comprendió que no podía ser con otro objeto, que con el de arborar nuevamente su insignia i asumir el mando de la escuadra. Su perspicacia no lo habia engañado. Noticias recién llegadas del continente hacían presumir que luego tendrían que desarrollarse en el mar grandes acontecimientos, i en consecuencia, era menester acumular todos los elementos disponibles en prevision de ellos.

La llegada a Londres de aquel héroe del mar, fué un verdadero acontecimiento nacional. Todo el mundo queria verlo, vitorearlo, por mas que él procuraba evitar toda manifestacion.

El dia de su partida hizo que la embarcación que debía conducirlo a bordo, lo esperase en otro lugar que no fuese el de costumbre. A pesar de esta precaucion, allí habia un sinnúmero de jente que no contenta con vivarlo, se descubria, se arrodillaba a su paso para besarle el uniforme.

Cuando el bote desatraca de la ribera llevándose para siempre su venerado Almirante, el pueblo roció con sus lágrimas aquel último adios.

El "Victory", mandado por el comandante Hardy, que lo esperaba en franquía, zarpó para las afueras de Cádiz, donde debía reunirse con la escuadra a cargo del almirante Collingwood, que desde hacia tiempo vijilaba a las escuadras combinadas de Francia i España a cargo de los almirantes Villeneuve y Gravina, que dentro del puerto se preparaban para salir i arrebatarse a la británica el tan anhelado dominio del mar, único factor que hacia falta al gran Napoleon I para imperar sin contrapesos en los destinos del mundo entero.

El dia 19 de Octubre la monotonía de aquel prolongado bloqueo fué interrumpida por una de sus fragatas vijilantes, que, a todo trapo, venia en demanda de su almirante, al parecer con noticias urgentes que comunicar. Nelson sube al puente i con aquel ojo que en Copenhague no vió las señales que el jefe le hacia, ordenándole retirarse del fuego de los fuertes que ya lo tenían anonadado, esta vez no tardó en ser el primero en descifrar el significado de las señales que su fragata traía desplegadas: "El enemigo se mueve".

Después de tantos dias de vicisitudes i meses de correría para encontrar sólo parciales desenlaces, llegó el tan esperado momento.

I por eso, cuando la señal se corroboró i comprendió el gran significado que envolvía, Nelson se transfiguró i rodeándose de una aureola patriótica i entusiasta exclamó: "Gracias te doi, Gran Señor, que me dais la ocasion de cumplir con mi deber!

Desde ese momento la agobiada escuadra británica por los bloqueos i vijilan-



cia, inspirándose en el patriótico sentir de su jefe, cambió la monótona rutina en frenética actividad para llevar a la victoria los colores de su patria.

Esta escuadra compuesta de 27 buques, leva sus anclas i en són de combate avanza a cortar el paso a la escuadra compuesta de 33 navíos. Las escuadras no se divisan, la distancia que las separa es de unas 20 millas, el viento flojo hace la marcha mui lenta.

Dia 20.—Se aproximan las escuadras, pero la calina las oculta. En la tarde, una claridad permite a las fragatas de Nelson divisar al enemigo como a diez millas. Viene la noche, las escuadras, sin verse, marchan paralelas, pero las vigilantes fragatas no pierden el contacto del enemigo, comunicando a su Almirante su posición.

Dia 21.—Clarea la mañana. Nelson, de gran parada, con su pecho cubierto de medallas, desde el puente de su "Victory" divisa en el horizonte, sobre un fondo ceniciento, la gran escuadra aliada que, en momentos mas, iba a ser la base del cuadro histórico mas grande del mundo, en el que Nelson iba a ser su primer término.

Las escuadras se aproximan i preparan sus mejores armas para arrebatarle el dominio del mar, que es el mundo.

Son las 11 de la mañana. Las escuadras están a 4 millas de distancia. A Nelson se le ve alegre i hasta jovial. Tal es su entusiasmo, que al ver que a proa se hace mal una maniobra de alas, él, en persona, va a apurar su ejecucion.

Ya sólo faltan dos millas, Nelson, lleno de entusiasmo, dice a su ayudante: "Ahora voi a dar a la Escuadra una última entretencion". Hizo desplegar aquella famosa señal, que desde entónces todos los que mandan en jefe, han pretendido parodiar: "England expects that every man will do his duty".

Momentos despues de medio dia, las escuadras se cruzaron. La "mellée" se hace jeneral. El cañoneo, el humo, el

crujir de los mástiles que caen, el rechinar de los navíos al chocar unos contra otros, hacen de aquella escena una lucha gigantesca en que miles de hombres se disputan cuerpo a cuerpo.

Desde que la lucha se inició, ya la mision de Nelson era sólo de espectador. Cada capitan sabia de antemano cuál era su deber: pegarse al lado de un enemigo i no separarse de él hasta rendirlo o hundirse. Nelson veia caer uno a uno a los que lo rodeaban, hasta que a él tambien le llegó su turno; una bala dirigida desde cofa enemiga, penetrándole por el hombro se alojó en la espina dorsal, haciéndole una herida que, desde el primer momento, fué declarada fatal, i él, comprendiéndolo así, decia al cirujano: "No pierda su tiempo en mí, ya no tengo remedio; atienda a otros que tienen salvacion".

Trasladado a lugar mas seguro i rodeado del mas cariñoso i atento cuidado, la vida lo abandonaba rápidamente, pero no por eso perdía su carácter i fuerza de voluntad. A cada momento se hacia informar del estado del combate i daba órdenes para ser cumplidas una vez concluido.

Hardy, para aliviar a su querido Almirante i amigo, le propone advertir al Almirante Collingwood para que asuma el mando de la Escuadra, i Nelson, con toda enerjía, le contesta: "Nó, miétras yo viva, yo mando".

Poco mas tardó en este estado. La agonía principiaba i la respiracion se dificultaba.

Repentinamente, se sienten repetidos ¡hurra! Nelson, haciendo esfuerzo para incorporarse, pregunta su significado; se le contesta que es la rendicion de un enemigo. Un tanto tranquilo, apretando la mano de Hardy, pregunta:— "¿Ha arriado bandera alguno de los míos?" —Nó, contesta Hardy.—"¡Enemigos, ¿cuántos han caído?—18, entre tomados i hundidos. Un brillo de satisfaccion corre por sus ojos, i haciendo un gran esfuerzo, dice a media voz: "¡Gracias a Dios, he cumplido con mi deber!" Tras-



curre un último instante, i haciendo esfuerzos para incorporarse, sin conseguirlo, i siempre asido de la mano de Hardy, i con un último suspiro, pronunció aquellas famosas palabras que han quedado grabadas para siempre en aquel recinto, i que repercutieron en el mundo entero: "Muero por Dios i por mi Patria".

Todos los que lo rodeaban se postraron i Hardy, inclinándose sobre aquel ilustre muerto, le cierra los ojos, i con un beso en la frente, selló para siempre la vida victoriosa i brillante de aquel marino.

Hace mas de un siglo, el mismo "Victory", que en Trafalgar llevaba la insignia de Nelson, aun permanece fondeado en el puerto militar de Portsmouth, i en lugar de preferencia.

Quien quiera que allí llega, tendrá que llamarle la atencion un enorme navío de tres puentes, con la insignia de Vice almirante al tope mayor: ese es el "Victory", i la insignia del jefe del puerto, que siempre tremola a su tope como guardian de esa reliquia i del recinto donde sucumbió el gran Nelson.

El respeto que se guarda por aquel lugar, es el mismo que se tiene por el de un templo; allí llegan los Soberanos a honrar con su presencia i recojimiento la memoria de aquel héroe. Al palpar de cerca i ver el sitio donde Nelson dió su último aliento, parece oirse repercutir en ese ambiente las heroicas i patrióticas palabras con que ese bravo selló sus labios: "Dios i Patria".

La delicadeza i respecto con que la nacion ha sabido conservar i guardar esa reliquia, han hecho de ella una verdadera fuente bautismal, donde se bautizan los galones del marino al iniciar su noble carrera, i donde se bebe el ejemplo que aquel Nelson les dejó grabado.

\* \* \*

"Huáscar", Iquique, 21 de Mayo de 1879

I nosotros, ¿qué hemos hecho con nuestra principal reliquia histórica?

¿Qué hemos hecho con aquel "Huáscar", de fama mundial, que en Pacocha se batió contra el "Sha" i el "Amathista", que el 8 de octubre, en Angamos, vió desaparecer a Grau i a todos los que le sucedieron en el mando defendiendo su bandera?

¿Qué hemos hecho con aquel "Huáscar" que, bajo los fuegos del Morro de Arica vió pulverizado a su Comandante Thompson en el puente del mando, i con Condell que, frente a los fuertes del Callao, el 10 de Mayo, conquistó una barra mas para sus gloriosas medallas?

I principalmente, ¿qué hemos hecho nosotros para conservar aquel buque, que en Iquique oyó la arenga de Prat i recibió en su cubierta la sangre i el último suspiro de nuestro gran Capitan, marcando con su ejemplo el rumbo que debian seguir los soldados de Chile para no arriar su bandera?

Era de suponer que la nacion i el pueblo hubiesen sido bastante lójicos en conservar aquella prenda, no sólo como una reliquia histórica i de curiosidad, sino que era justo i patriótico cuidarla, para que sirviese de ejemplo i para que al llegar a su bordo, se sintiese respeto i recojimiento ante aquel lugar que fue testigo de la escena mas sublime que registra la Historia.

Habria sido lójico suponer que hubiésemos sabido mantener con decencia aquel escenario donde se han desarrollado tantos actos heroicos.

Pena da tener que decirlo; se resiste a la mano al tener que descorrer el velo i hacer ver claro la negra indiferencia i abandono en que se tiene nuestra delicada reliquia.

¿Sabéis dónde se encuentra ahora aquel "Huáscar", que en otra época tenia conmovido a todo el pais i en espectacion al mundo entero? Allí, en Talcahuano, arrumbado en un rincon donde se depositan los escluidos; que equivale a decir, botado en el mismo sitio donde en una casa se botan los trastos rotos e inútiles, en un rincon del último patio.



No hai para él una brochada de pintura que lo conserve, no hai un guarda que lo cuide.

La plancha conmemorativa donde cayó Prat se confunde con la mugre de la cubierta; la espada de Thompson, que en otra época se conservaba bajo un fanal, ahora no es mas que un oxidado acero, i el buque todo marcha a su completa ruina.

¿Por qué no seguimos conservándolo como se hacia ántes, fondeado en medio del puerto, con la insignia del Almirante al tope, para que al amor de aquel ambiente se preparasen los elementos de defensa nacional, i para que su personal se inspirase en ese santuario de heroismo?

¿Por qué no se aprovechan en él las calderas nuevas que se le hicieron, para tenerlo en condiciones de movilidad en caso necesario?

¿Qué habrian dicho el Almirante Evans i su brillante Escuadra, si al pasar frente a nuestro puerto militar, hubiese salido a su encuentro para saludarlo, el "Huáscar", escoltado por los nuestros?

A buen seguro, que todos nuestros buques habrian sido mirados con indiferencia por aquellos miles de tripulantes;

pero, en cambio, todos los anteojos se habrían concentrado sobre el mutilado veterano; las insignias i pendones se habrian arriado ante la tremolada por el "Huáscar", i los guardias, con todo respeto, habrian presentado armas en honor del heroismo simbolizado en aquella reliquia.

¿Por qué somos tan indiferentes? ¿Por qué no sabemos conservar los elementos que tenemos para mantener latente el patriotismo, que es el alma i la vida de las naciones?

¿Por qué somos tan pequeños e injustos en no conservar como es debido la memoria de los que se han sacrificado i sucumbido por la Patria?

No nos durmamos sobre los laureles, no desperdiciemos con la indiferencia la sávia de patriotismo que los antepasados nos han legado.

Volvamos sobre nuestros pasos, no sigamos profanando la tumba de tanto héroe, saquémosla de donde está i hagamos con ella lo que Francia ha hecho en la Isla de Santa Elena con el recinto donde Napoleón I murió i permaneció su últimos dias, designando una guardia encargada de velar por su cuidado i conservacion.





## EJEMPLOS

Hojeando el libro de memorias del teniente retirado de la Armada, don Samuel Yávar, en una de sus páginas encontramos la descripción que hace del puerto de Portsmouth i la visita al navío "Victory" en que murió el vice-almirante Nelson.

La sencilla i espontánea relacion demuestra, por la impresion que en el jóven marino causó ese sagrado templo del heroismo, cuánta razon ha tenido el pueblo ingles en conservar aquella reliquia para ejemplo de sus ciudadanos i de los que allí lleguen a honrar su memoria.

"El año de 1899, dice el teniente Yávar a los oficiales i guardiamarinas de la corbeta "Baquedano", nos cupo en suerte encontrarnos presente en Portsmouth el 21 de octubre, aniversario de la batalla de Trafalgar i poder pisar la cubierta del famoso "Victory", conservado y cuidado como preciosa reliquia nacional.

Recorriendo sus hoy solitarias cubiertas nos encontramos luego, i descubriendonos respetuosamente, en el sitio mismo donde tan ilustre almirante concluyó su brillante i gloriosa carrera para ser el recuerdo i motivo de veneracion de todo un pueblo.

En tales momentos, el corazón del hombre se siente sinceramente conmovido i mas aún el del marino chileno al recordar que nosotros en nuestra historia marítima tenemos también héroes a quienes venerar i de ellos nobles ejemplos de abnegacion i sacrificios que sirvan de guia en el futuro a todos los buenos ciudadanos.

Recorriendo las diversas cubiertas, vimos en la primera una pequeña plancha de bronce con la inscripcion "Here Nelson foll", que está atornillado a un pedazo de tablon de la cubierta que tenia el buque en aquel tiempo, pues todas las cubiertas han sido cambiadas excepto la cuarta.

Debajo de la toldilla está la falúa donde fueron conducidos los restos de Nelson hasta Whitehell, para ser enterrados en la abadía de Westminster donde se colocan los restos de los hombres ilustres.

Esta falúa fué obsequiada por la reina Victoria.

En la segunda cubierta está aun la bomba usada en aquella época i que todavía presta servicios.

En la tercera vimos la vela velacho usada el dia del combate; tambien habia un tambor, porta cartuchos i varios artículos usados en ese combate.

En la cámara de oficiales hai varios cuadros representando las diversas fases del combate i en otro la muerte del almirante.

En la cuarta cubierta, que es la única existente de aquella época, se ven a la simple vista los estragos de los cascos que incendiaron pues está agujereada en varias partes.

En la mitad de esta cubierta al lado de babor, está el recinto donde murió Nelson, es decir, el sitio donde fué trasladado despues de herido. Hai aquí una plancha que dice: "Here Nelson died".



La célebre señal izada por el almirante momentos ántes del combate está pintada en la rueda de gobierno que es una copia exacta del orijinal, porque la otra voló junto con los otros cuatro hombres que la gobernaban.

La señal es: "England especst that every man will do his duty".

Para dar por concluida la visita, todos los guardiamarinas se proveyeron de fotografías.

\* \* \*

Luego que hubo terminado la guerra entre la Rusia i el Japon, que como se sabe fué desastrosa para la primera de estas naciones, el Mikado ordenó se trajesen al Japon todos los trofeos tomados al enemigo, sin esceptuar uno sólo; así pues se transportaron los cañones, ametralladoras, rifles, carabinas, sables, lanzas quitados al vencido, sin olvidar los barriles colocados sobre ruedas, que usaban los rusos para acarrear el agua.

Todos estos trofeos se limpiaron i pintaron para ser exhibidos en el gran parque que rodea el Palacio Imperial.

Ahí estaban, los cañones en número de 1,100, clasificados por calibres, lo mismo que las ametralladoras; luego se veían despues 400,000 rifles armados en pa-bellones, junto con las carabinas, sables i lanzas, todos ellos arreglados artísticamente, en cuarteles cerrados por alam-bres.

En seguida el Mikado. invitó a todas las autoridades civiles i militares, para visitar en una fecha dada los trofeos aludidos. Despues fué invitado el pueblo japonés, tambien por el Mikado, para lo cual se hicieron grandes rebajas en los vapores i ferrocarriles.

Terminada la fiesta separaron ciertas armas para el museo de guerra, procediendo luego despues a repartir los cañones i ametralladoras en todos los pueblos, ciudades i aldeas del país, para que fuesen colocadas al frente de los edificios públicos, intendencias, gobernaturas, etc., etc., i ahora puede verse en cualquier

pueblo un trofeo que recuerde a los ciudadanos aquella tremenda guerra, i ante cuyos trofeos las jeneraciones venideras retemplarán el patriotismo para defender i morir por la patria en cualquier circunstancia.

\* \* \*

A raíz del tratado de Portsmouth, que puso término a la guerra ruso japonesa, el jeneralísimo Kuropatkine, que comandaba los ejércitos moscovitas, publicó un concienzudo informe sobre las enseñanzas i conclusiones que les diera aquel sin igual desastre, en este informe que fué la resonancia universal, hai párrafos que tambien son de enseñanza para todo el mundo.

En uno de ellos se espresa de la manera siguiente:

"Los defectos de nuestras tropas de línea como también de nuestras reservas, son los defectos de todo el pueblo ruso".

En el Japon, Alemania, i otros países, se hacen esfuerzos para inculcar al pueblo un espíritu patriótico. Se despierta en los niños el amor a su patria i se estimula su orgullo.

En estos países se ayuda a los habitantes a fundar asociaciones patrióticas. Se protegen todos los ramos de deporte físico; el Gobierno no teme entregar en manos de los pobladores cientos de miles de fusiles para la práctica del tiro. Nosotros no hacemos nada de eso, i tenemos miedo de hacerlo porque por todas partes vemos visiones de los fines que persiguen las sociedades políticas i separatistas que existen entre nosotros.

\* \* \*

Con estos ejemplos, veamos ahora, qué es lo que hemos hecho i lo que hacemos los chilenos por conservar esas reliquias i trofeos, i por estimular el espíritu patrio.

Concluida la campaña del Pacífico, que fué para Chile empresa de gran aliento i esfuerzo, en la que se arrojó



por la ventana el máximum del vigor nacional, en la que el espíritu patrio brotaba al encuentro de cada obstáculo, en la que el lejendario jeneral Pililo, por su valentía e iniciativa propia dió señaladas pruebas de que en la sangre de todo chileno hierve el amor por esa tierra que llamamos madre, ¿qué es lo que han hecho los gobernantes que durante mas de treinta años se han ido sucediendo en la direccion de los destinos del pais?

Cuando nuestro ejército dominó por completo el territorio enemigo, cuando allí no se movía un solo hombre sin la voluntad de nuestro jeneral, cuando teníamos en nuestras manos el numerosísimo i valioso botin de guerra, debió haberse recojido el seleccionado para formar un museo conmemorativo de la gran hazaña llevada a cabo por nuestros ciudadanos; debieron haberse confeccionado grandes cuadros históricos de las principales acciones de guerra, como los que el artista Crosso ha hecho para el Japon, i esos cuadros haberlos multiplicado en miles de copias para difundirlos en toda la República; del sinnúmero de cañones haber formado una gran columna con las inscripciones de los cientos de hechos de armas que registra nuestra historia; muchas, muchas cosas debieron haberse hecho; pero desgraciadamente todo aquello se miró con indiferencia, i como cosa inútil, i en tal concepto la subasta pública hizo pasar a manos extrañas la mayor parte de ese material pesado de guerra, i como fierro viejo en cargamentos fué trasladado al Japon para allí hacerlo servir como materia prima en sus nacientes construcciones navales i de lo mucho que se trajo al pais, difícil sería decir dónde se encuentra, i sólo una que otra cosa se podrá ver aglomerada en ese cuarto que llaman Museo Militar.

Aun más la joya de nuestras reliquias, ese lejendario "Huáscar", que no hai en el mundo quien no conozca su nombre, hasta esa la echamos a un lado.

En un principio, ese buquecito restaurado i refaccionado era nuestro orgullo

nacional; se colocó una plancha de oro en el sitio donde Prat rindió su vida; la espada de Thompson la cobijaba delicada urna de cristal; las hendiduras que el "Sha" i "Amathista", hicieron en su torre, eran miradas i observadas con curiosidad; en fin, todo aquello era historia viva i catecismo de enseñanza.

Pasando el tiempo, la plancha de oro se reemplazó por una de bronce, i cuando el buque salió del servicio activo, fué a parar al Apostadero de Talcahuano, para allí arbolar la insignia del jefe de ese puerto militar.

Pero dado nuestro carácter de desidia, poco duró en ese recinto, resolviendo sacarlo de allí i arumbarlo a un rincón como costilla inútil.

La espada de Thompson dicen que está guardada, i la plancha de oro que se colocó en su cubierta conmemorando i señalando un sagrado lugar, bajo llave está en la caja de fierro del Apostadero, i la de bronce, que la reemplazó como fierro viejo, apareció en una partida que se llevó a Caleta Coloso, para emplearla allí como elemento de fundicion.

Los extranjeros que van a conocer nuestro puerto militar, siempre manifiestan deseos de ver el "Huáscar"; pero como llegar a su bordo es bastante difícil, porque ni escalas tiene para subir, por lo jeneral tienen que desistir; pero cuando a pesar de esas dificultades, llegan a su cubierta, es para sufrir tremenda decepcion, i en lugar de encontrar allí las reliquias, un recinto de veneracion i objetos que les llamen a la meditacion por los actos de heroismo allí desarrollados, se siente vergüenza de ver tanta desidia e inmundicia.

Cuando los boy-scouts regresaron de su jira que en dias pasados hicieron a Talcahuano, me apersoné al doctor Vicensio para preguntarle por la visita hecha al "Huáscar", i por contestacion me dijo:—No me pregunte, Almirante, por que se me cae la cara de vergüenza, fuí a bordo con mis scouts para hacerles una conferencia sobre aquella epopeya,



pero al pisar la cubierta, creyendo llegar a un buque de guerra, me encontré con una verdadera letrina.

¿Será posible, señores gobernantes, que no se haga caso a las indicaciones i pedidos patrióticos del pueblo, en que pide la restauración de esa reliquia?

¿Será posible que ese sinnúmero de trofeos anden aun diseminados i fuera del alcance del pueblo, para que estudie, venere i aprenda en su contemplación, la manera cómo debe servir a su Patria?

Si el Congreso votó un puñado de pesos para formar un Museo Militar, ¿por qué no se activa i emplea de una vez ese dinero?

No será nada extraño que concluya el año, i entonces esos fondos pasen a arcas fiscales.

I así como se votó dinero para Museo, por qué no se hace otro tanto para restaurar el "Huáscar", i dejarlo accesible i en condiciones fáciles para que en los aniversarios del 21 de Mayo se hagan romerías populares a ese templo?

No seamos descuidados con la enseñanza patriótica, factor tan indispensable para la grandeza de los pueblos.

Oigamos lo que el jeneralísimo Kuropatkine dice a su Gobierno i a su pueblo:

"Pongamos desde las primeras letras en manos de los niños cartillas que desde jóvenes los eduquen en ese sentimiento, así como en Italia los cuentos patrióticos de Amicis robustecen i forman el alma del ciudadano italiano".





## MUSEO MILITAR

---

Hace dias, "El Mercurio" publicó un editorial bajo el título "Pedimos tregua". Ese editorial ha sido escrito con pluma delicada e inspirado en sentimientos patrios, que revelan ser arrancados del rincón mas oculto donde se guardan las lágrimas que al rodar no caen como perlas en las rosadas mejillas de jóven hermosa, sino que queman candentes en la desesperación de no divisarse la manera cómo secarlas o enjugarlas, i divisar un horizonte limpio i con esperanzas de alcanzar a ver un porvenir tranquilo i feliz para esta querida patria. Cada frase, cada sentencia, todo él es una lágrima continua por las desgracias e infortunios que se han cebado en nuestro destino. Busca responsables i culpables para descargar sobre ellos duros anatemas como castigo; pero esos culpables son tantos que seria menester fundirlos a todos en el mismo tiesto i aun así no tendríamos sancion suficiente.

Los médicos i remedios aplicados durante tanto tiempo a este desgraciado Chile, son tan variados i numerosos, que ya no hai cuenta ni memoria para indicarlos.

Con razon "El Mercurio" pide paz, pide tregua, i que dejemos sólo al enfermo i esperemos que la naturaleza obre con seguridad, que ella será mas sabia que todos esos médicos aficionados que no han hecho sino enturbiar aguas, que si se las hubiese dejado correr naturalmente, ya estaríamos gozando de la pureza de ese manantial de riquezas especiales con que Dios dotó a este sin igual Chile.

Ese llanto de "El Mercurio" contajia i hace pensar en el sinnúmero de errores i equivocaciones cometidos, i en que muchos de nosotros no alcanzaremos a

divisar la solución de tanto problema de vital importancia para hacer marchar en prosperidad continua a un país de condiciones tan especiales i ricas para hacerlo feliz.

Esas quejas sin esperanzas de alivio enferman, hacen sufrir i desvelarse alrededor de tanto tropiezo i cataclismo.

Se da vuelta hacia los cuatro cardinales, buscando, pidiendo un calmante para esta enfermedad; los cuatro rumbos están sordos, mudos; no son médicos que pueden decir a Ud. váyase a tales baños, refresque su espíritu en distracciones que le hagan olvidar tanta pena. Nó, no hai pronto remedio; pero buscando un alivio, se me vino a la mente un calmante que nos indicó el jeneral ingles Baden Powell, en la rápida visita con que nos honró, no hace muchos meses.

Cuando ese soldado de fama mundial visitaba nuestros establecimientos militares, pidió con insistencia que le mostráramos el Museo Militar.

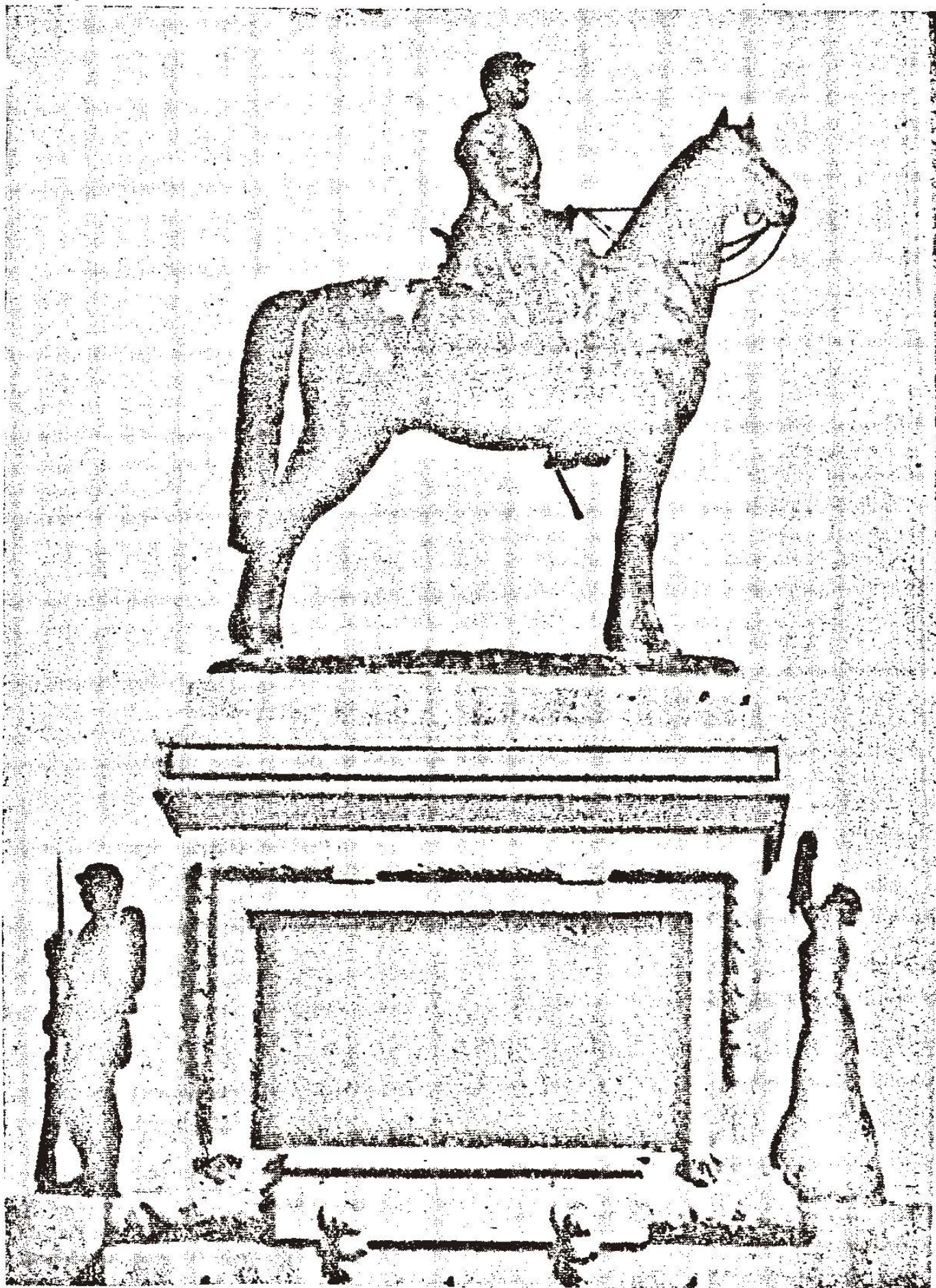
Allá se le llevó.

Desde que trasmontó sus umbrales se vió, se notó en él que su fisonomía i jovialidad acostumbrada se habia cambiado en respetuosa seriedad, como cuando se entra a un templo o recinto sagrado.

Comprendia que ese cúmulo de objetos históricos debian de ser mirados con respeto, puesto que ellos simbolizaban la historia de un país, i eran a la vez la representación viva de mil proezas i hazañas de heroisidad.

Cada bandera, cada objeto, era mirado i examinado por el jeneral con la mayor escrupulosidad.





MONUMENTO AL GENERAL BAQUEDANO

Erigido en la capital de la República en la plaza de su mismo nombre, es el símbolo de la gratitud ciudadana al ilustre y pundonoroso militar que mandó en Jefe el Ejército de Chorrillos.



¿Este uniforme ¿de quién es? preguntó el jeneral. I con decirle de O'Higgins, haciéndole frente al uniforme se descubrió e inclina respetuosamente su cabeza, saludando a la memoria de nuestro gran capitán jeneral.

Mas allá, este cañón, esta otra cosa, esta bandera tan agujereada: es del 2º de línea i ha pasado por tales i cuales peripecias: nuevamente vemos el jeneral cuadrado frente a ese estandarte i militarmente lo saluda.

Raro fué el objeto que no vió i preguntó por él, según el concepto del director del Museo, nadie había mirado i observado todo con tanta minuciosidad como ese jeneral extranjero.

Concluida la visita, no se cansaba de manifestar con admiración la fuente de riqueza patria tan grande que allí se tenía reunida.

Todo esto, decía, es un catecismo donde puede enseñarse la historia viva de los padres de la patria.

Aquí debe venir el niño a aprender la historia, i a ser patriota; aquí debe venir el joven i el viejo a reverenciar la memoria de los que le dieron libertad; aquí deben venir a fortalecerse, imitando la resistencia i sacrificios de sus capitanes; aquí encontrareis retemplanza en los sufrimientos que os aquejen.

Todas estas divagaciones del distinguido jeneral, me hicieron encaminarme hacia el museo a retemplar mi contristado espíritu.

Al llegar a la puerta fui recibido i guiado por su atento director quien con el conocimiento de todos los objetos i las explicaciones dadas con oportunidad reemplazaban la falta del catálogo i que en todo museo es lo primero que se pone en manos del visitante.

Cuando me ví dentro de esa pieza que llaman museo, sentí frío como que una corriente surcase por mis venas; aquella sensación no era producida por la baja temperatura, sino por lo mismo

que al jeneral lo hizo revestirse del respeto que todos aquellos objetos imponen al que verdaderamente comprende lo que ellos significan.

Verse cobijado por un sinnúmero de banderas que han visto correr a torrentes la sangre de otros tantos valientes sucumbiendo en su defensa; ver i reconocer cañones conquistados con las bayonetas de nuestros soldados; ver sables que parecen aun estar húmedos después de haberse abierto camino a través de compactas filas enemigas; ver i reconocer el mismo pico del mesana, que en su extremo llevó colgada la bandera con que se hundió la "Esmeralda" en Iquique.

Quien tiene a su alcance para palpar tanta preciosa reliquia, no puede mirarla con indiferencia, i forzosamente al recordar su origen, siente algo que lo sugiere i le hace palpar con fuerza el órgano del sentimiento, admirando a los héroes que nos han regalado esos trofeos, símbolos del valor i del patriotismo.

¿Dónde podrá encontrarse una cartilla mas sencilla, clara i objetiva para enseñar el patriotismo?

¿Dónde podrá encontrarse un templo de doctrina mas pura i verdadera para dirigir y encarrilar a los perturbadores de la marcha próspera de la nación?

Estos elementos en todas partes del mundo son la palanca principal de que se echa mano para inculcar al niño como primer alimento i servir a su patria con la decisión que lo hicieron los que cargaron esas armas o llevaron esos uniformes.

I así como al niño le sirve de enseñanza, también le sirve al hombre para ir allí a reemplarse i a reverenciar la memoria de esos servidores como a santos de ese templo de la patria.

Concluida la visita, me retiré un tanto tranquilo; pero a la vez salí con pena de ver la indiferencia con que hasta hoy se ha mirado lo que llaman Museo Militar; por mas voluntad i empeño que pongan las pocas personas encargadas



del cuidado de tanta reliquia, es imposible que puedan conservarlas con seguridad i en forma conveniente para que el público pueda verlas sin destrozarlas o estraviarlas.

Lo que ahora llaman Museo, no es museo ni es nada; es una pieza donde se han acumulado o hacinado muchos objetos para que de ellos dé cuenta la humedad o la polilla.

Allí no hai vitrinas para la conservacion de las banderas i uniformes; no hai barandas para impedir que el público toque los objetos o se los eche al bolsillo.

¿Por qué los hombres dirigentes, así como han votado cientos de miles de pesos en construir un Museo de Bellas Artes, en el que no se hará sino una reducida enseñanza, no han votado tambien igual cantidad para un Museo que es enseñanza para todo el mundo?

¿Por qué no hacemos una gran edificio donde recojer el sinnúmero de objetos esparcidos en toda la República i juntándolos con los que ahora existen, formásemos un gran conjunto que llamaríamos Museo Histórico?

Si existiese, podríamos decir que en él tendríamos la Catedral del patriotismo, i así como a la iglesia se va a orar por Dios, allí en esa otra catedral se iría a orar por los que por la Patria han sucumbido.

A ese templo se iría en romería los dias de la Patria, i las escuelas i niños, en lugar de andar revoloteando por las calles, hipódromos i otros lugares que no son de enseñanza patria, se reunirían al pié de la bandera, oríjen de la Patria, para entonar el Himno Nacional, i al pasar frente a otra que nos dió glorias en las serranías del Perú, entonarle el Himno de Yungai.

I si a esos objetos se les agregáse cuadros históricos, se haría comprender fácilmente el significado de un episodio, i no como está pasando en el dia, que muchos ya hombrechitos i que se creen mui sabidos, ignoran por completo la guerra del Pacífico.

En dias pasados, un profesor de historia me decia: no se admire, ayer en mi clase pregunté a un niño qué sabia sobre Prat i el 21 de mayo; i dió por contestacion que Prat fué un hombre valiente i que murió en un combate.

