

CONSEJO CONSULTIVO

PRESIDENTE:

Contraalmirante—Jorge Swett Madge

VOCALES:

Capitán de Navío—José Toribio Merino Castro
Capitán de Fragata—Eugenio Bravo Crawley-Boevey
Capitán de Fragata—Mario Macchiavello Vásquez
Capitán de Fragata—Carlos Fanta Núñez
Capitán de Fragata—Raúl López Silva
Capitán de Fragata—Tulio Rojas Cellier

DIRECTOR:

Capitán de Fragata IM—Sergio Cid Araya

SUB-DIRECTOR:

Ricardo Valenzuela Gaymer

REVISTA DE MARINA

PUBLICACION
BIMESTRAL

SUMARIO

EDITORIAL:

87º Aniversario del Combate de Iquique	287
Los Problemas de la Armada Moderna	289
El Dominio del Mar	307
El Poder Naval de China Roja	323
La Operación Rheinubung	329
Informe Sobre Ejercicios Soviéticos Antisubmarinos	343
Satélites de Telecomunicaciones	351
Vida Intrepida en los Canales Australes	357
De la Vida en los Buques	365
Con el Credo en la Boca	369
Remolque "Elqui" "Wesco Panamá"	375
La "Esmeralda", Piedra Preciosa Engastada en el Corazón del Chileno por Raúl Montero Cornejo	385
Hojeando los Archivos	387

PAGINAS HISTORICAS DE LA ARMADA DE CHILE:

XIV. La Odisea en los Mares del General Ramón Freire por Homero Hurtado L.	393
El 148º Aniversario del Cuerpo de Infantería de Marina	401
Commemoración del Primer Centenario del Combate de 1866 en El Callao, Perú	403
Noticiero Internacional	419

DIRECTOR:

OFICINA:

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
7.º PISO—SANTIAGO (CHILE)

POSTAL:

CORREO N.º 8 — SANTIAGO (CHILE)

SUB-DIRECTOR:

IMPRESA DE LA ARMADA

VARAS N.º 339

VALPARAISO

CORREO NAVAL VALPARAISO

La Dirección de la "Revista de Marina" no se hace responsable de los conceptos ni ideas que emiten los autores de los artículos que se publican, pues no representan el pensamiento ni la doctrina del Estado Mayor General de la Armada



De todo artículo que nos envíe, el autor o traductor debe dejar copia, pues en caso de no publicarse los originales no serán devueltos.

MUTUAL DE SEGUROS DE CHILE

ex La Mutual de la Armada

FUNDADA EN 1919

Ofrece al **PERSONAL DE LA ARMADA** en servicio activo, un
Seguro de Vida Colectivo de

"Protección Familiar Reajutable en Sueldos Vitales"

..Con una Prima Mensual equivalente al 1% del Sueldo Vital del Departamento de Santiago, que actualmente representa sólo...

E^o 2.62

Ud. podrá adherirse a este Seguro Colectivo, mediante el cual queda asegurada su VIDA, la de su CONYUGE y la de todos sus HIJOS, en la forma y condiciones que se especifica a continuación:

1º) Por fallecimiento del ASEGURADO:

DIEZ SUELDOS VITALES MENSUALES
ACTUALMENTE E^o 2.620,00

Y, además del pago de la suma indicada, quedan asegurados: Su cónyuge por un monto fijo equivalente al 50% del capital pagado, como también cada una de sus hijos por el 20% del seguro del Cónyuge y sin que ello signifique ulterior pago de primas.

2º) Por fallecimiento de su CONYUGE, estando en vida el Asegurado:

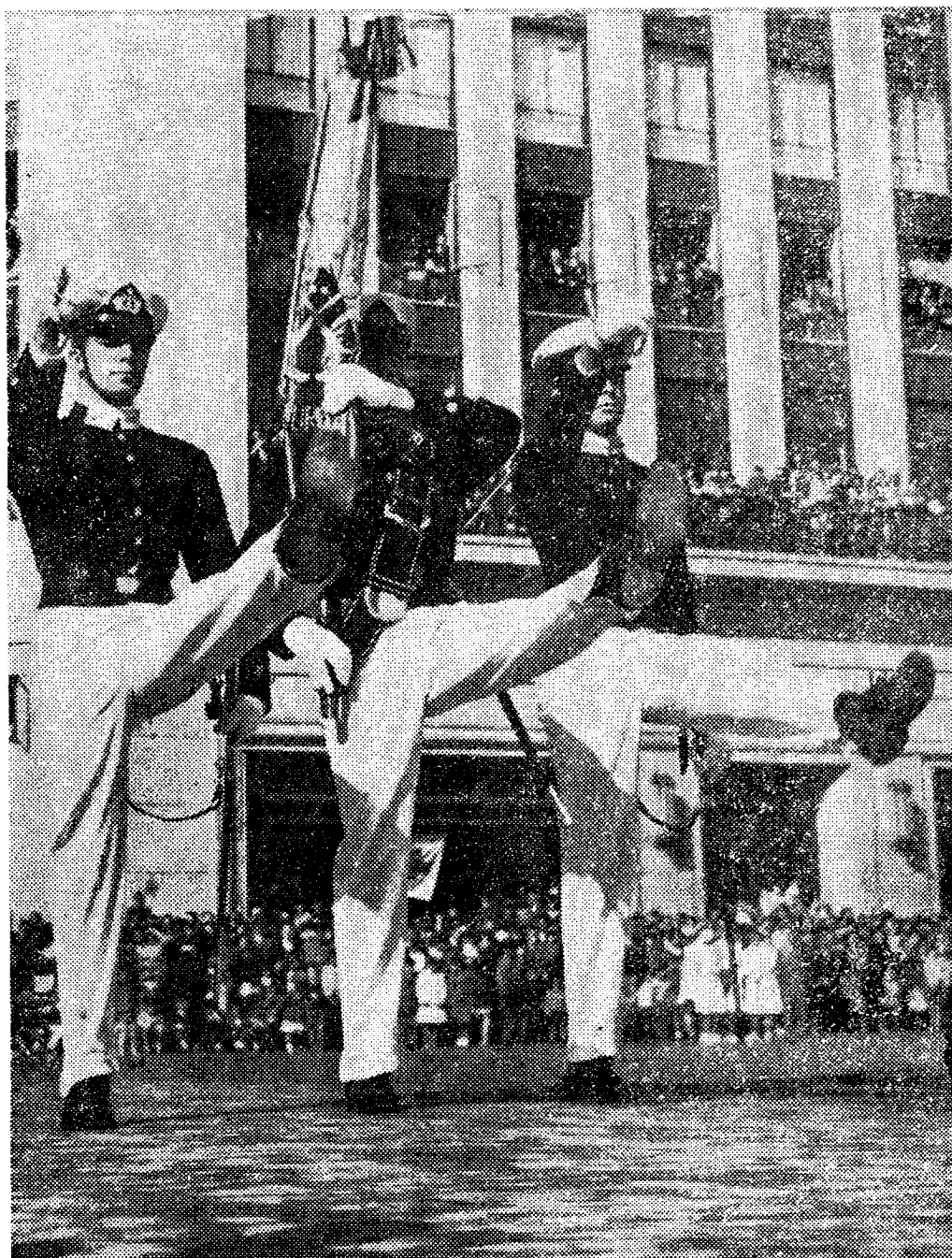
CINCO SUELDOS VITALES MENSUALES
ACTUALMENTE E^o 1.310,00

3º) Por fallecimiento de cada uno de sus HIJOS menores de 21 años, estando en vida el Asegurado:

DOS SUELDOS VITALES MENSUALES
ACTUALMENTE E^o 524,00

Si aún Ud. no se ha incorporado a este Seguro, puede hacerlo por medio de la Comandancia de su Unidad.

SOCIEDAD MUTUAL DE SEGUROS DE CHILE



El estandarte de la Escuela Naval "Arturo Prat" pasa frente al monumento a los Héroes de Iquique durante el desfile del 21 de mayo último.

EDITORIAL



REVISTA DE MARINA

Santiago, (CHILE), Mayo y Junio de 1966

Vol. 82

Nº 652

87º ANIVERSARIO DEL COMBATE DE IQUIQUE

Como es ya tradicional, el país conmemoró con fervoroso patriotismo el 87º aniversario del Combate Naval de Iquique.

En los largos años transcurridos desde aquella jornada espartana, la figura y el recuerdo de los héroes del 21 de Mayo de 1879, ha anclado más y más hondamente en el corazón de todos los chilenos.

Ellos nos legaron una enseñanza de sublime patriotismo, y con la inspiración y el ejemplo de Prat reafirmaron una tradición de generosidad y grandeza que la Armada, y Chile entero, siguen enriqueciendo.

Resulta innegable la influencia que el sacrificio de los hombres de Iquique ha tenido en el alma nacional, hasta nuestros días.

La gesta de Iquique y el heroísmo de Prat y sus hombres se recuerda en Chile con espontánea veneración porque constituyen el más clásico exponente del carácter nacional: asumir una actitud decidida y osada, aunque se carezca de medios materiales para enfrentarse a situaciones difíciles en que la naturaleza o un adversario despliegan todo el poder de sus recursos destructivos.

Esta médula de la idiosincrasia nacional fue la que se expresó en Iquique con tanta fidelidad; fue como una clara y penetrante nota que se propaga sin límites y crece hasta convertirse en armonioso y potente acorde de inefable sonoridad.

Es esta axacta coincidencia de la actitud de Prat con la idea básica de lo que cada chileno estima que debió hacerse en ese momento, lo que produjo la eclosión del sentimiento nacionalista; en la epopeya de Iquique, Chile volvió a encontrarse a sí mismo, como no lo hacía desde Yungay; posteriormente, ante las catástrofes naturales, sus reencuentros constituyen claros indicios de que esas mismas actitudes espirituales se mantienen sólidamente arraigadas en cada sucesiva generación.

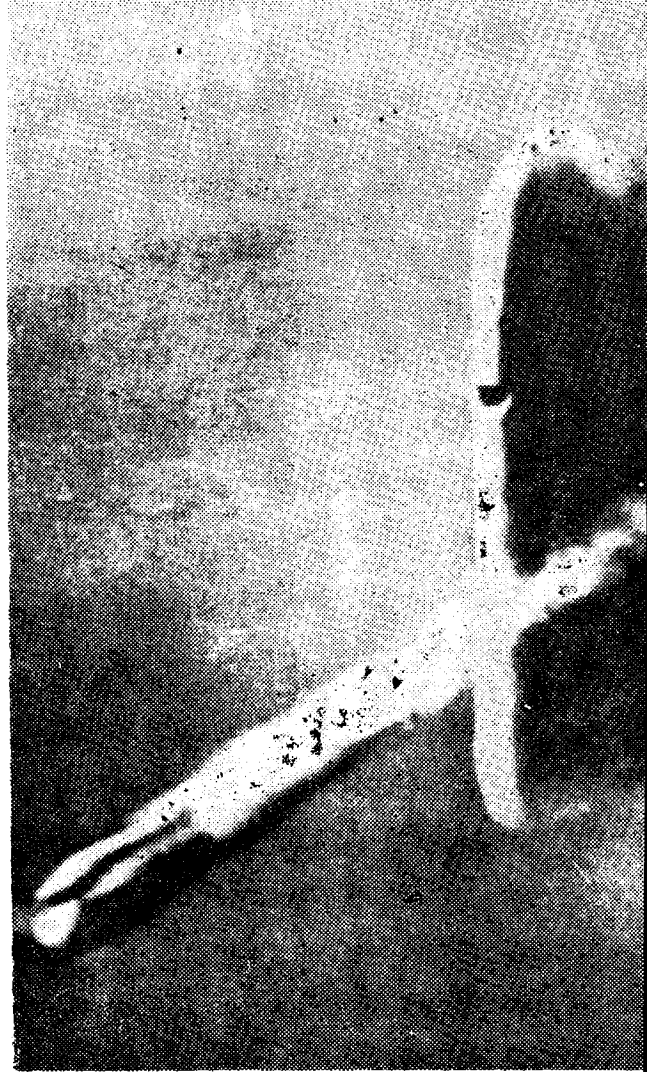
Así fue como los hombres de Iquique iniciaron ese proceso dinámico que generó un resultado próximo y una secuela mediata: en el fragor de la guerra encendió los ánimos y creó una mística que nos condujo a la victoria final con la resuelta decisión de vencer o morir; en la paz, el 21 de Mayo con Prat y toda su gente, está indisolublemente asociado al amor a nuestra bandera; al concepto de honor patrio e individual; al valor que es preciso demostrar cuando las circunstancias nos exigen el máximo; a la lealtad y el civismo que deben inspirar nuestros actos y al noble anhelo de ser útiles para el engrandecimiento de un Chile más próspero y mejor.



LOS PROBLEMAS DE LA ARMADA MODERNA



Traducción de un artículo del Almirante G. Cabanier Jefe del Estado Mayor de la Marina Francesa, publicado en el número de agosto y septiembre de 1965 de la "Revue Maritime".



Lanzamiento de torpedo por un submarino...

Hace dos años hablé en la Academia de Marina respecto a la perpetuidad de la Armada, abarcando un período de 25 siglos. Espero limitarme hoy día a una duración mucho menor: 1960 a 1970, vale decir, hablar en especial de la evolución del material, de las misiones actuales y futuras que debemos o debiéramos probablemente encarar.

Pese a que este período es de la corta duración de 10 años, los problemas que presenta son de una considerable amplitud.

El extraordinario desarrollo de la técnica en todos los dominios ofrece tal variedad de perspectiva de posibles aplicaciones militares, que su elección se hace sumamente difícil.

La complicación siempre creciente de los materiales modernos trae consigo precios muy elevados. Por ello, no es posible permitirse hacer una mala elección.

Cuando nos recordamos del material de radiotelegrafía o de detección con que estaban equipados hace 30 años nuestro cazatorpederos o los torpederos, y se les compara con los conjuntos electrónicos que se encuentran hoy en día en los "Galissonnieres", por ejemplo, o aún con mayor razón con aquellos que esperamos instalar a bordo de nuestras corbetas, hay motivos para impresionarse un poco.

Este costoso perfeccionamiento de material explica la disminución del número de buques.

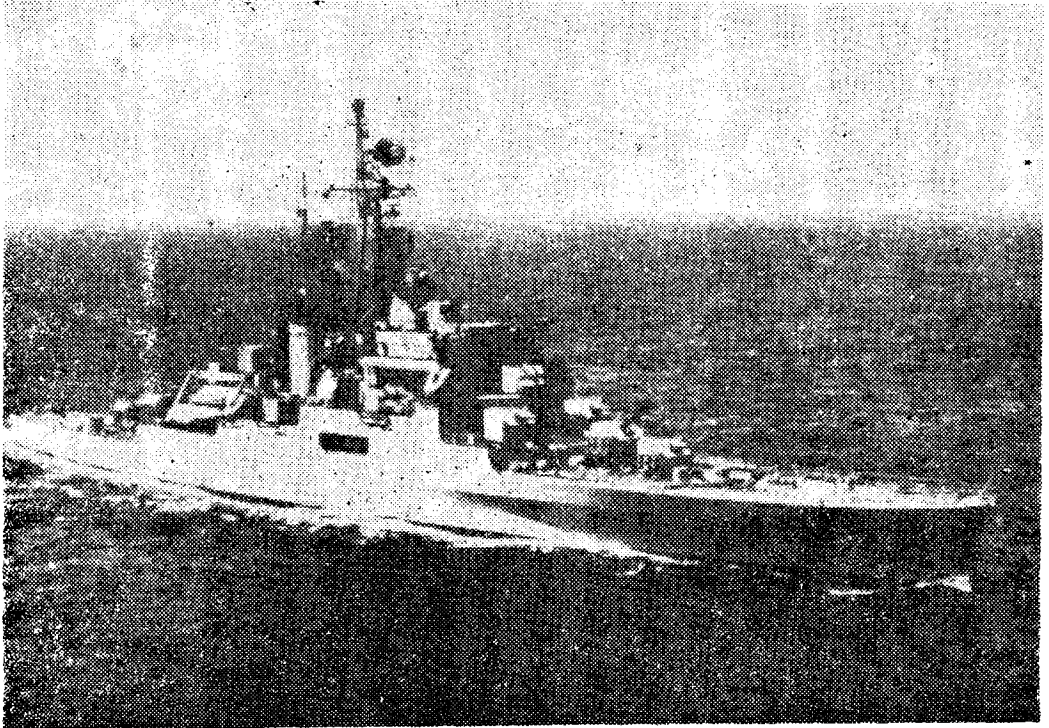
Si con respecto a 1937 podemos avaluar en un 50% el aumento del presupuesto de la Armada, en francos duros, el aumento del costo de los navíos es del orden de un 500%, siempre en igual unidad monetaria.

Este problema del precio volverá a menudo en el transcurso de la exposición, ya que cada vez dependemos más de las posibilidades

C U A D R O 1

SITUACION DE BUQUES Y AERONAVES EN 1965

	Construidos o adquiridos después de 1950.	Buques Antiguos.
Buques	2 Portaaviones. 1 Portahelicópteros. 1 Crucero. 18 Escoltas de Escuadra. 18 Escoltas rápidos. 8 Avisos escoltas. 19 Submarinos. 14 Escoltas costeros. 100 Barredores. 3 Buques hidrógrafos.	1 Portaaviones. 1 Escolta. 3 Buques Hidrógrafos.
Anfibios	5 Buques de desembarco de tanques. 6 Embarcaciones de desembarco de infantería y tanques.	2 L. S. T.
Logísticos	3 Buques de apoyo logístico. 3 Petroleros.	
Aeronaves	40 Crusader. 70 Alize 75 Etendard. 50 H. S. S. 60 P2V. 35 Alouette.	



...proviene de construcciones desarrolladas en 1949 y 1958. (El crucero "Colbert").

financieras y puedo afirmarles que jamás en el pasado los Oficiales del Estado Mayor de la Armada estuvieron tan abocados a los problemas presupuestarios, como hoy en día.

Se conoce la composición de nuestra flota actual. Ella se aprecia en el cuadro N° 1, a excepción de algunos buques logísticos, de los "Crusader", de los "Aloutte" y de una parte de los "Etendard", ella proviene de construcciones lanzadas entre 1949 y 1958, vale decir antes de los planes a Largo Plazo de las Fuerzas Armadas.

El cuadro N° 2 nos muestra las construcciones financiadas por el plan 60 - 64 y el cuadro 3 aquellas del plan 65 - 70.

He adoptado esta presentación para señalar bien la sobreposición de estos dos planes, pues sería artificial disociarlos.

Los cuadros 4 y 5 exponen la situación de las fuerzas navales y aeronavales en 1970, después de retirar del servicio a los buques viejos y teniendo en cuenta una tasa normal de reducción de los medios aeronavales.

La comparación de estos cuadros merece algunos comentarios.

La mayor parte de los buques que aparecen en estos dos cuadros tienen menos de 10 años de edad y permanecerán en servicio hasta alrededor de 1975. Constituyen una flota aeronaval importante y equilibrada. ¿Cómo logramos crear esta flota en circunstancias que el país se encontraba muy empobrecido después de la guerra de 1939-45 y que debía soportar los gastos de las operaciones en Indochina y Argelia?

El mérito recae sobre mis antecesores y también en los Secretarios de Estado de la época, pero sus esfuerzos no habrían bastado si no hubiesen contado con la ayuda aliada.

Creo que, en efecto, es justo mencionar que si nosotros hemos podido consagrar a nuestras construcciones nuevas, desde 1950 a 1963 la suma de 6,2 miles de millones de francos nuevos, la ayuda norteamericana para el mismo período fue de 4 mil millones.

Las construcciones previstas para los períodos 60 - 64 y 65 - 70 aparecen bastantes modestas en números. Sin embargo las sumas asignadas a la Marina son importantes —casi 3 mil millones para el primer período y 10 mil millones para el segundo— para cubrir no tan sólo las construcciones nuevas sino que el conjunto del Título V, Inversiones.

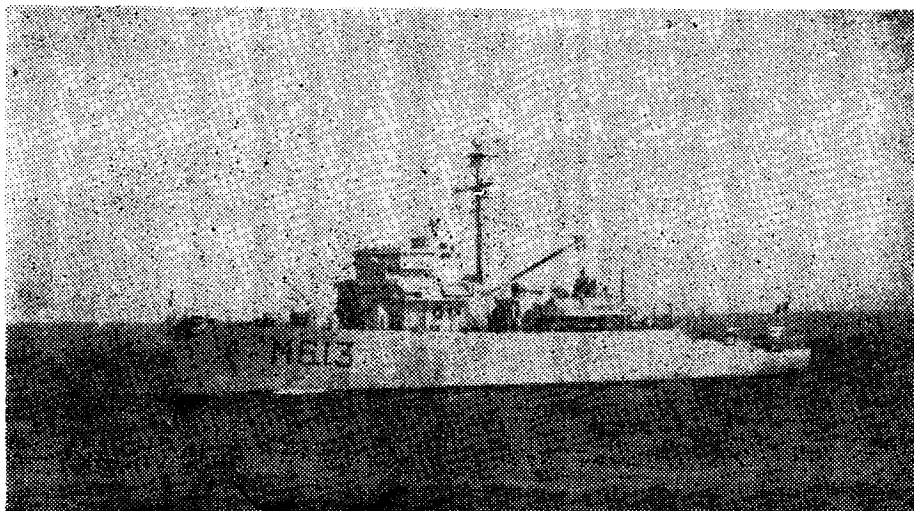
En francos duros, la construcción de buques es cada día más costosa a causa del perfeccionamiento de los equipos y la automatización de los materiales.

Dije anteriormente que, con respecto a 1937, el presupuesto de la Armada, en francos duros había aumentado en un 50%, en circunstancias que el costo de un buques es aproximadamente 5 veces superior al que había para un tonelaje equivalente. La consecuencia, evidentemente, es una disminución considerable del número de nuestras unidades.

Un crucero del tipo Georges Leygues valía 250 millones de francos antiguos, o sea unos 100 millones de francos nuevos, adop-

CUADRO 2
EL PLAN 1960 - 1964

Buques y Aeronaves	AÑOS				
	60	61	62	63	64
S. N. L. P. (1). Submarino nuclear lanza proyectiles.					
2 Fragatas.					
2. Buques de apoyo lógístico.					
1 Transporte chalanas desembarco.					
1 Transporte de munición.					
Crusader (42).					
Etendard (40).					
Alouette III (6).					



...pero tales esfuerzos no habian sido suficientes de no contarse con la ayuda aliada. (El barreminas "Berneval").

CUADRO 3
EL PLAN 1965 - 1970

Buques y Aeronaves	AÑOS					
	65	66	67	68	69	70
S. N. L. P. (Submarino nuclear lanzaproyectiles (2)						
Corbetas (5)						
Submarino alta performance.						
Submarinos clásicos.						
Guardacostas.						
Buques de región (unos diez).						
Barredor (1).						
Cazadores de Minas (8)						
Atlantia (20).						
Super Frelon (18).						
Alouette III (20).						
Aviones de propósitos generales.						

tando un coeficiente de 40 por el aumento de los precios. Una fragata lanzaproyectiles, sin sus proyectiles, puede estimarse costará 350 millones. La diferencia corresponde en gran parte, a los equipos electrónicos de todo tipo.

La elaboración del plan 1965 - 70 fue extremadamente difícil y duró cuatro años.

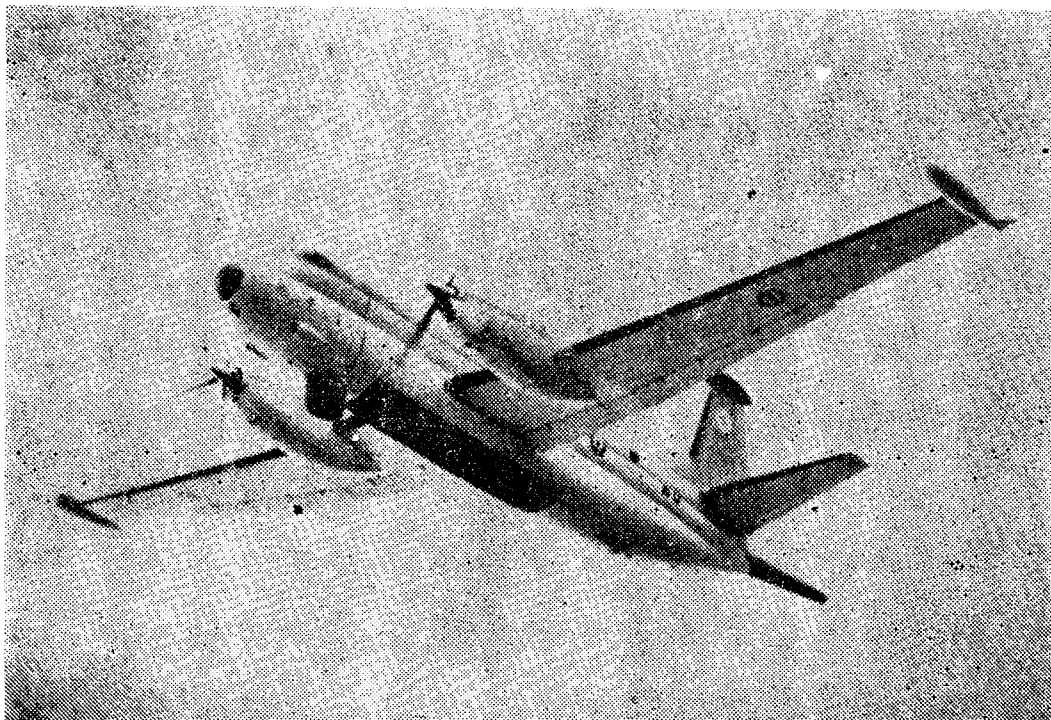
Hubo elecciones difíciles y abandonos dolorosos. En efecto, para que el precio de costo unitario de un material no resulte prohibitivo, es necesario poder fabricarlo en serie; pero por otra parte los fondos posibles para dicho material no permiten, a veces, construir más de 2 ó 3 ejemplares.

Es así como de 6, el número de fragatas bajó a 2; como de 120 "Super Frelón", su número no es más que 23. La solución deseable

CUADRO 4
FUERZAS NAVALES EN 1970

	EXISTENTE EN 1970	Previsión de Aumentos Previstos en Virtud al 2º Plan.
F. N. S.	1 SS. Lanzaproyectiles.	1 en 1972. 1 en 1973.
Fuerzas Navales	2 Portaaviones. 1 Portahelicópteros. 1 Crucero, no modernizado (1). 1 Fragata lanzaproyectiles. 18 Escoltas de escuadra, de los cuales 4 reacondicionados con Tartar 5 reacondicionados para guerra AS. 18 Escoltas rápidos (sólo sonar modernizado). 9 Avisos escoltas. 1 Corbeta. 21 Submarinos clásicos. 1 Submarino experimental. Una centena de barredores, muchos de los cuales estarán al fin de su carrera.	1 en terminación. 1 en 1972, 1 en 1973 y 2 en 1974. 1 de altas performances en 1972. 1 Barredor prototipo. 8 Cazadores de minas entre 1970 y 1972.
Fuerzas Anfibias	2 Transportes de chalanas de desembarco. 5 Bateas de desembarco de tanques. 6 Embarcaciones de desembarco de infantería y tanques.	
Logística	Una docena de buques, de los cuales: 5 Buques de apoyo logístico. 1 Transporte de munición. 2 Petroleros de flota.	
Unidades menores de regiones navales, guardacostas, etc.	Unos veinte.	Unos 10 entre 1970 y 1972.

(1) No se incluye al "Degrassé" puesto a disposición de la DIRCEN y sin valor militar en atención a sus transformaciones.



...la operación se encuentra en desarrollo respecto a ciertas construcciones, como por ejemplo los "Breguet-Atlantic".

CUADRO 5

FUERZAS AERONAVALES

TENIENDO EN CUENTA UNA TASA DE ATRISION NORMAL

EXISTENCIA EN 1970		PREVISION DE TERMINO DE SERVICIO
A/S pesados	38 Atlantic. 18 P2V-7.	6 en 1971. 6 en 1971. 12 en 1972.
A/S embarcados.	60 Alize. 20 Super-Frelon.	
Asalto embarcados.	45 Etendard IV M. 15 Etendard IV P.	18 en 1971. 42 en 1972.
Cazas embarcados.	33 Crusader.	20 en 1971 y 13 en 1972.
Helicópteros transportes de asalto.	15 HSS	15 en 1972.
Escuelas - Servicios Enlace - Salvataje.	Una centena de aviones viejos. 30 aviones modernos. 8 Alouette II. 13 Alouette III.	Escalonado entre 1972 y 1975.

—y que precisamente tratamos de materializar— consiste en ensayar de obtener las órdenes de varios países para un mismo material. Pese a la temible competencia de los Estados Unidos en estos dominios, la operación está en marcha para ciertas construcciones: por ejemplo el "Breguet Atlantic".

Al no poder inscribir un número suficiente de buques nuevos en el plan a largo plazo 1965 - 70 acentuamos las reparaciones y modernizaciones de los buques en servicio. Por lo demás, estas modernizaciones eran necesarias si no queríamos ver decaer o perderse nuestros buques mucho antes que llegasen a su límite de edad, por falta de medios de detección y de armas adecuadas, en relación a los progresos alcanzados por los adversarios eventuales.

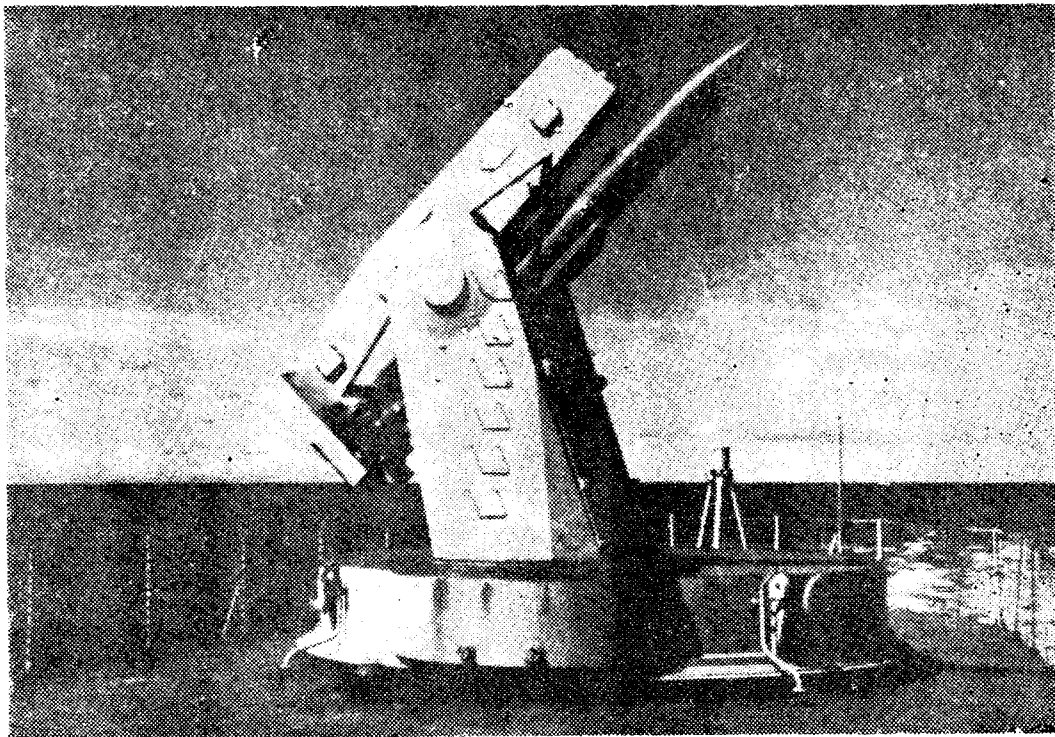
Si la vida media de un buque se estima en veinte años, la de un sistema de armas no es mayor a diez.

La modernización "Tartar" de 4 escoltas de escuadra está casi terminada. Los dos primeros han hecho ya pruebas muy satisfactorias.

Nuestro programa incluye, entre otros, la modernización de 6 submarinos tipo Narval y 5 escoltas de escuadra, como así mismo la modernización AIS de 26 escoltas, permitiéndole prolongar su actividad hasta 1974 a los más antiguos y hasta 1978 los más nuevos.

Finalmente se aprecia en estos cuadros que se piensa contar con 3 submarinos nucleares lanzadores de proyectiles que representan pa-

... estas modernizaciones eran necesarias si no queríamos ver decaer o perderse nuestros buques. (Rampa de "Tartar" a bordo del "Dupetit Thouars").



ra la Armada una evolución capital y un esfuerzo considerable. Los múltiples componentes de la materialización de estos submarinos presentan, en efecto, problemas novedosos, numerosos, complejos y difíciles y no podremos contar nada más que con nosotros mismos para resolverlos.

Por el momento vamos por el buen camino. Los brillantes ensayos de CADARACHE del prototipo del submarino atómico, dejan un buen presagio para el futuro.

Un cuarto submarino merece una atención especial, es el que hemos llamo submarino de alta performance. A nuestro juicio, también deberá ser nuclear y constituir no tan sólo un instrumento de combate, sino servir así mismo para el entrenamiento y perfeccionamiento de los submarinos lanzadores de proyectiles.

Al terminar el examen de estos cuadros, quiero hacer notar que los marinos están familiarizados desde hace largo tiempo con las razones que condujeron a concebir y realizar un plan a largo plazo para las Fuerzas Armadas.

La historia nos ha enseñado, a veces en forma severa, que una Marina no se construye en dos o tres años; que la formación de las tripulaciones y en especial de los Oficiales, requiere de un lapso de tiempo mucho mayor.

El esfuerzo de armamento y de equipo concebido en 1960 para las Fuerzas Armadas es tal, que es necesario repartirlo en varios años, tanto por razones técnicas como financieras. Este esfuerzo debe ser continuado, no debe entrarse a discutir cada año con motivo de voto de la ley de presupuesto. Implica una planificación a un plazo suficientemente largo para proporcionarle flexibilidad y suficientemente preciso para imponerle como programa.

Estas son las razones que condujeron al gobierno a hacer aprobar por el Parlamento en diciembre de 1960 y en diciembre de 1964, las dos etapas del Plan a Largo Plazo, confiriéndole así fuerza de ley.

Este plan compromete el futuro de las Fuerzas Armadas y la política militar del gobierno por varios años.

Los objetivos son la constitución de sistemas de fuerzas:

- La Fuerza nuclear estratégica.
- Las Fuerzas de maniobra.
- Las Fuerzas de defensa operativa del territorio.

Examinaremos sucesivamente el papel impartido a la Armada en el seno de estas tres categorías de Fuerzas y las misiones que de él derivan.

LA FUERZA NUCLEAR ESTRATEGICA

El gobierno le atribuye la prioridad absoluta.

La primera generación está compuesta de bombarderos "Mirage IV" portadores de una bomba a fisión.

La segunda generación estará constituida por proyectiles balísticos lanzados desde submarinos, con conos atómicos de potencia mucho mayor. Los submarinos serán tres y llevarán cada uno 16 proyectiles. Si todo anda bien, el primero debiera estar en condiciones ope-

rativas alrededor de 1970. Los dos siguientes deben entrar en servicio en 1972 y 1974, respectivamente.

A partir de dicha fecha, la operación de la parte principal de nuestra fuerza de disuasión estará por lo tanto confiada a la Armada.

Esta misión de prioridad, junto con las inmensas posibilidades de propulsión nuclear bajo el mar, me hacen pensar que, en atención a ello, más adelante, disminuya su importancia en la superficie de los mares.

LAS FUERZAS DE MANIOBRAS

Estarán conformadas por elementos terrestres, navales y aéreos que tendrán por misión combatir a las Fuerzas enemigas que ataquen al país o a sus aliados, ya sea en una guerra nuclear o clásica.

Deberán estar en condiciones de intervenir ya sea en Europa o fuera de Europa.

La Armada está encargada de:

—Participar en la defensa del territorio.

—Asegurar la protección del tráfico marítimo.

—El transporte marítimo de las Fuerzas de Intervención.

—El asalto anfibio.

—El apoyo operativo y logístico de las unidades desembarcadas.

La tarea es muy vasta, ya que implica que es preciso estar en condiciones de mantener frentes de lucha antisubmarinos, antiaéreos, antimisiles, antiminas en incluso la defensa contra buques de superficie, ya que dicha amenaza, que pudimos despreciar durante algunos años, está en vías de reaparecer. También volveré sobre este punto más adelante.

Este conjunto de misiones es el que debemos afrontar y preparar dentro de la estructura de lo que yo llamaría una guerra "de verdad".

Pero si se piensa en las horribles consecuencias de una guerra "de verdad", se puede considerar que la Armada tendrá más ocasiones de intervenir en conflictos limitados — limitados geográficamente o limitados en cuanto a las armas que se empleen— ya que creo, y ello me parece muy importante, que el riesgo de represalias o progresión del conflicto es menor en el mar que en tierra.

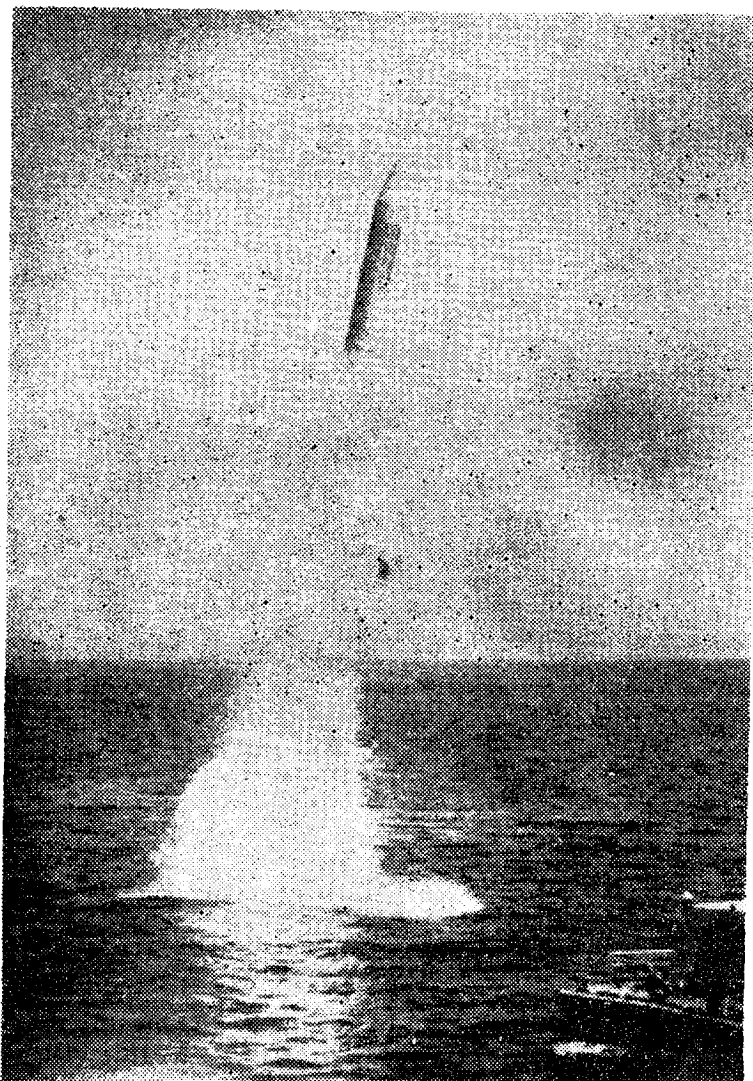
Por otra parte, esta consideración es una espada de doble filo, ya que si bien permite colocar nuestras armas de disuasión a bordo de buques, dando así un impulso más a una progresión espiral eventual y una pequeña probabilidad de detener a esta última antes del cataclismo general, hace por otro lado que los buques constituyan presas tentadoras para un submarino no identificado.

Ese riesgo, real durante un período de tensión, debemos aceptarlo; pero también debemos proteger en la mejor forma posible nuestros tres preciosos submarinos atómicos en aquellos lugares donde sean vulnerables, y para lograrlo es vital la necesidad de contar con fuerzas de superficie y aeronaves en cantidad suficiente.

Para intervenir en los conflictos limitados, necesitamos una Armada dotada de medios logísticos de importancia. Vivimos en una época en que cada vez se hace más difícil que los Estados, sensibles a toda ingerencia extranjera en su territorio, acepten una ocupación de bases. El número de nuestras bases en ultramar disminuye peligrosamente. Para cada operación aerotransportada es necesario pedir la autorización para sobrevolar territorios neutrales, autorización que bien puede ser rechazada y es necesario estar seguro de poseer los aeródromos donde deban posarse finalmente las aeronaves.

¿Cómo intervenir en ultramar en estas condiciones, ya sea para defender nuestros intereses o para defender a un país amigo, sin recurrir a la Armada?

Creo que el repliegue hacia los objetivos básicos debe tener como consecuencia ineludible el desarrollo de la Armada, en un país que desee conservar su posición en el mundo.



...la décima generación
estará constituida por
cohetes balísticos lanzados
desde submarinos.

Además en todo tiempo la intervención ha sido una misión de la Armada, como también la protección del tráfico marítimo.

Ello es una verdad no tan sólo durante el transcurso de una guerra limitada, sino también durante tiempos de tensión, o en situaciones complejas que no son ni la paz ni la guerra, situaciones que siempre han existido.

Para estas misiones de intervención, el portaaviones constituye el elemento más importante, tanto por razones de técnica militar como de psicología internacional. Los medios de transporte anfibio y por helicópteros siguen siendo el complemento necesario para ello.

LAS FUERZAS DE DEFENSA OPERATIVA DEL TERRITORIO

Pese a que la Armada puede ser llamada a participar en ellas dentro de la medida de sus medios, la operación de dichas Fuerzas incumbe al Ejército y no hablaré más de ello.

Después de haber expuesto la situación de la Armada de hoy en día, las construcciones y modernizaciones que están llevando a cabo, he abordado sus misiones en tiempo de guerra o de tensión.

La pregunta que cabe plantearse probablemente es:

¿Está la Armada en estado de cumplir con sus misiones?

Creo poder responder afirmativamente, por un período de 10 años a partir de esta fecha, teniendo en cuenta la polivalencia de buques y aeronaves.

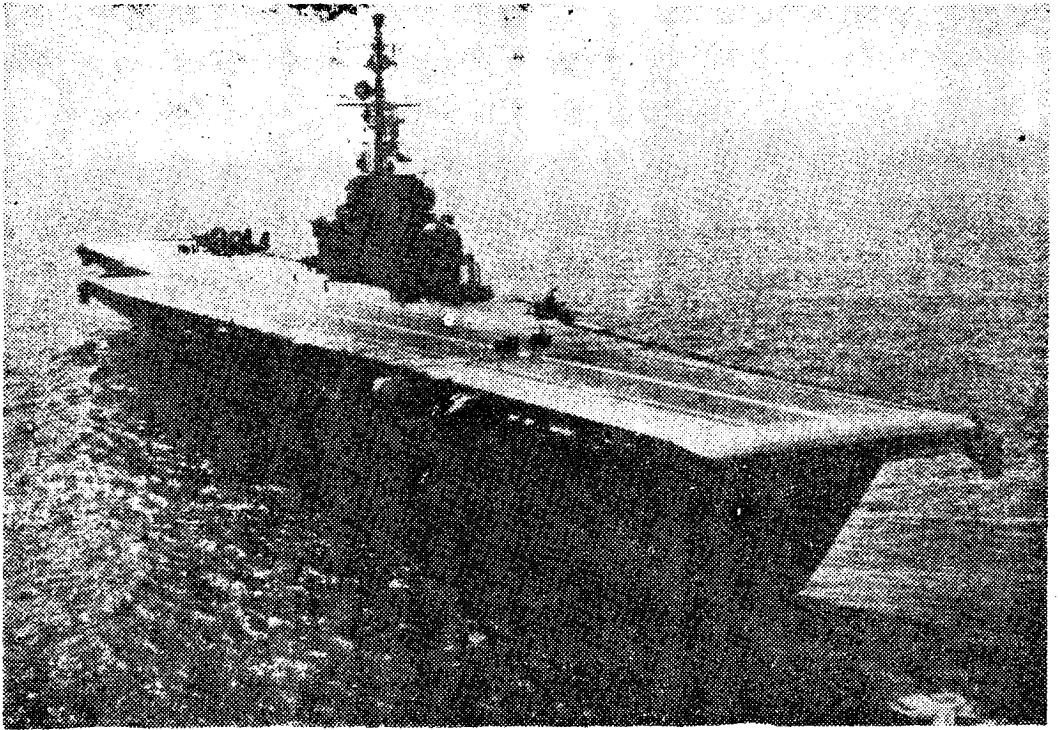
Debemos ahora pensar en el programa de construcciones nuevas que será indispensable lanzar a partir de 1970, para asegurar el relevo de los buques que alcanzarán su límite de edad entre 1975 y 1980. También, excepción hecha de los aviones de patrullaje "Breguet Atlantic" y de los helicópteros "Super Frelon", todas nuestras aeronaves estarán anticuadas, o al término de sus servicios, a partir de 1972.

Es necesario prever 6 años entre el diseño de un buque o de un avión y su admisión en servicio activo. Ahora bien, hoy en día los buques deben concebirse en función de los sistemas de armas que deberán portar y operar y deben constituirse, puede decirse, en torno de tales sistemas de armas. Estos requieren de 7 a 8 años para estar listos. Por lo tanto, es el momento de definir el sistema de armas que colocaremos en las unidades cuya construcción comenzará a partir de 1970.

Para ello, debe partirse por evaluar la amenaza que un adversario eventual pueda hacer gravitar sobre nosotros durante el decenio 1975 - 1985, y de allí deducir las necesidades. Debe además estudiarse la evolución general de las Armadas más importantes.

Ello nos lleva a constatar que todos los grandes países están empeñados en dar un desarrollo considerable a sus fuerzas aeronavales en estos últimos años. El caso más característico es el de la U.R.S.S., no obstante ser potencia esencialmente continental por vocación. Por cierto que no es sin razón que dicho país, después de haberse dotado de una potencia nuclear que la pone al abrigo de toda sorpresa, se ha dedicado a construir una Armada cada vez más poderosa.

Su fuerza de submarinos de alta mar, que es desde hace ya bastante tiempo, y por gran margen, la primera del mundo, continúa creciendo en calidad y potencia, si no en número. Su flota de superficie, de por sí temible, se manifiesta cada vez más en alta mar. Posee fragatas cuyos misiles de largo alcance no tienen equivalencia en otras Armadas. Desarrolla sus medios logísticos y anfibios. Ya su aviación naval tiene la posibilidad de operar muy lejos de sus bases, tanto en la exploración de alta mar como para el ataque a gran distancia con misiles. Su flota de pesca, la primera del mundo, le da considerables posibilidades de vigilancia, que son explotadas en la mejor forma posible.



...para estas misiones de intervención el portaaviones constituye el elemento más importante... (El portaaviones "Foch").

Se trata de un cambio de orientación considerable de la política naval de la U.R.S.S. que debe atraer nuestra atención sobre la importancia que conviene dar a las Fuerzas Marítimas en una guerra moderna.

Sin duda que la U.R.S.S. ha admitido tal como acabo de decir, que el riesgo de represalia o progresión del conflicto es menor en el mar que en tierra, y se ha convencido de la importancia que puede tener la ayuda que viene del mar en beneficio de países tales como Cuba, la RAU, Indonesia, etc.

En caso de problemas o de conflictos limitados que interesen a los países satélites o amigos, será probable una intervención eficaz de la Marina soviética,

No puede hablar de nuestros estudios en desarrollo relativos a las construcciones futuras, los que debo mantener en secreto, pero puedo indicar los parámetros que entran en juego:

- El refuerzo de nuestra fuerza de disuasión.
- La protección de los submarinos atómicos.
- La defensa contra la amenaza de flota adversaria.
- Las diferentes soluciones de propulsión de nuestros submarinos.
- La mejora de los sistemas de detección adelantada fuera del agua y bajo ella.
- La automatización de la información.
- La adaptación de la propulsión atómica a los buques de superficie.
- Las aplicaciones militares eventuales de ciertos descubrimientos recientes.
- La posibilidad de empleo operativo de ciertos vehículos especiales tales como la embarcación con hidroaletas o con cojín de aire.
- La duración de vida limitada de todas las instalaciones electrónicas.
- La necesidad de tener buques "a la cabeza del progreso", vale decir muy modernos, con equipos muy elaborados para no quedar retrasados con respecto a las otras grandes Marinas.
- Las posibilidades financieras.

La ecuación tendría solución si no existiera este último parámetro, cuyo valor impuesto desde el exterior, pese a que crece con el tiempo se mantiene siempre inferior a las necesidades con las consecuencias que ya bosquejé al comienzo de este artículo.

Para no tener precios unitarios prohibitivos, es necesario esforzarse en lograr materiales que se deriven de estudios comunes y de necesidades comunes, ya sea de las otras Fuerzas Armadas o de otras naciones, a fin de disminuir los respectivos gastos de financiamiento de las partes interesadas.

Pero los socios no siempre permanecen unidos hasta el final. Tuvimos la amarga experiencia con la Operación Super-Frelon.

Incluso si la sociedad se mantiene y se revela fructuosa, ella trae demoras y complicaciones. Además, los problemas particulares de la Armada (corrosión, movimiento de plataforma) impiden en el caso de la colaboración entre las Fuerzas Armadas, llegar hasta el término de la realización del material común que se acometió. Es necesario contentarse con un tronco común.

De la enumeración de los parámetros me gustaría extraer los siguientes:

- El refuerzo de nuestra fuerza de disuasión.
- La automatización de la información.
- La limitada duración de vida de los materiales electrónicos.
- Las posibilidades financieras.

LA FUERZA DE DISUASION

La segunda generación estará compuesta por 3 submarinos atómicos lanzadores de cohetes. Este número es casi seguro que aumente en caso que antes de 1970 no tome cuerpo una nueva Fuerza de Disuasión, llamada de la 3ª generación, la que está en la nebulosa. Tam-

bién se deberán construir con ellos otros submarinos, los de caza a propulsión atómica que reemplazarían a nuestros actuales submarinos clásicos y también servirían para el entrenamiento y para la protección de los submarinos lanzadores de proyectiles. Finalmente se deberá prever la construcción de proyectiles atómicos tácticos ya sea como armas antisubmarinas o como armas aire-superficie. Pienso también que nuestros actuales interceptores y aviones de combate, los "Crusader" y los "Etendard" serán reemplazados por aviones de geometría variable que podrán y deberán llevar armas atómicas tácticas.

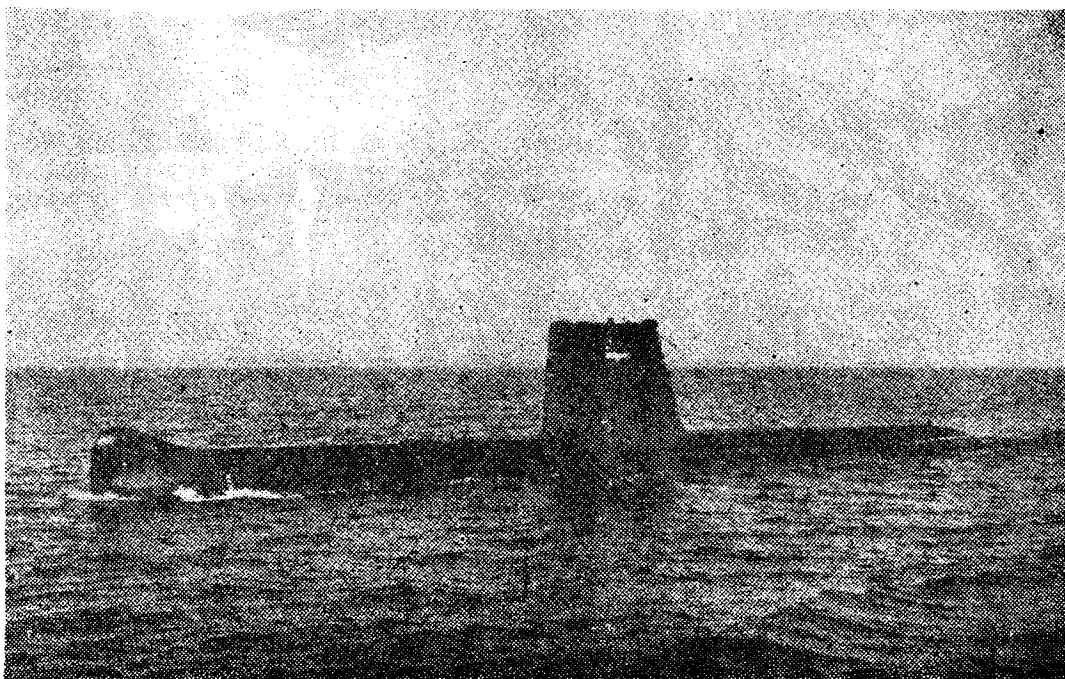
LA AUTOMATIZACION DE LA INFORMACION

Las mejores performances de los objetivos aéreos, de superficie y submarinos imponen una mejora paralela de las fuentes de información, en especial detección con radar y sonar. Sin embargo, los progresos técnicos en aquellos dos dominios no han sido seguidos por una mejora en las posibilidades humanas de registro y de explotación de aquellas informaciones. Por consiguiente, antes de someterlas al juicio del hombre, es necesario recopilarlas, analizarlas, procesarlas, seleccionarlas y presentarlas. Para conseguirlo, es necesario recurrir a calculadores electrónicos.

La presentación de los elementos de decisión tiene lugar en el centro nervioso rodeado de elementos funcionales, o "módulos".

El hombre puede incluso pedirle a la máquina que le presente las soluciones, antes de decidir —por ejemplo el Oficial de intercepción puede preguntar a su consola calculadora los distintos tipos de intercepción posible que correspondan a una situación instantánea.

Por reemplazar nuestros actuales submarinos clásicos. (El submarino "Argonaute").



Después de haber elegido aquella que estime mejor, le pregunta los elementos de intercepción que debe transmitir al avión.

El sistema de manipulación de datos está complementado por un sistema de transmisión automática, que permite el intercambio de informaciones entre los buques.

LA LIMITADA DURACION DE VIDA DE LOS MATERIALES ELECTRONICOS

Dicha limitación es intrínseca, vale decir que un material electrónico que funciona se desgasta rápidamente. También es relativa, vale decir que dicho material queda rápidamente anticuado, razón por la cual debe ser reemplazado con frecuencia por un equipo más moderno de mejores performances, incluso aunque el equipo anticuado esté nuevo.

Los constantes progresos técnicos en dicho dominio significan gastos de consideración.

LAS POSIBILIDADES FINANCIERAS

En la misma forma en que el armamento nuclear está reservado para los países que poseen los medios para financiarlo, también, y ello se acentúa cada día más, sólo un número cada vez más reducido de naciones podrán mantener una Aviación, una Armada e incluso un Ejército moderno, que realmente posea alguna significación.

Es evidente que se pueden considerar dos paliativos.

El primero consiste en adquirir los materiales a uno de los grandes, a un precio relativamente bajo.

El segundo es conformarse solamente con disponer de materiales menos evolucionados, y por ende más baratos.

En el primer caso, es necesario admitir una cierta pérdida de independencia, con respecto al país proveedor, quien siempre estará libre para cesar con la ayuda y que en general mantiene el control de los repuestos.

En el segundo caso, el material construido es evidentemente de valor militar menor, y las Fuerzas Armadas pasan a ser sólo una apariencia.

Es seguro que hoy en día Francia y Gran Bretaña han arribado al punto en que se preguntan si serán capaces de seguir. Ellos, sin embargo, constituyen problemas de gobierno y la determinación que tomó Francia fue que sólo el armamento atómico podía, en función de las posibilidades financieras del país, darle el peso suficiente que le permitiese hacer oír su voz en la política mundial.

Luego le falta a las armas nucleares su complemento, ya que no es posible esgrimir la amenaza de la represalia atómica, cuando lo que se arriesga es la patria misma.

Aquel complemento necesario debe permitir mantener el apoyo de la política del país fuera de Francia, limitando así al máximo el riesgo de represalias. La Armada por su naturaleza misma y por su tradición, está en condiciones de asumir dicho apoyo. Esta consideración, a mi juicio, le asegura su porvenir.

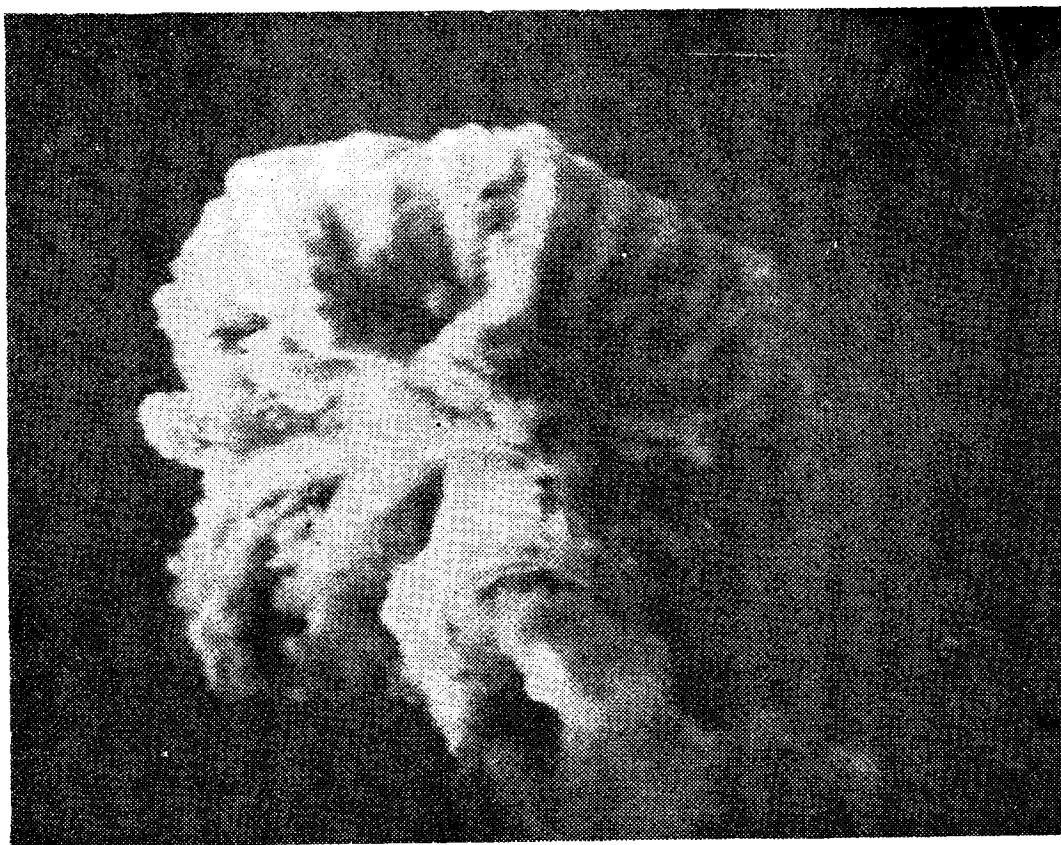
Son tan conocidas las otras tareas de tiempo de paz de la Armada, que no es necesario que las enumere.

Me limitaré al examen de aquellas del campo científico, ya que me parece están destinadas a experimentar un desarrollo considerable.

Se puede citar la participación en los experimentos balísticos espaciales, cuyas trayectorias por sobre los mares requieren de la participación de buques encargados de efectuar mediciones, reparar proyectiles, rescatar sus conos, asegurar la policía del campo de tiro.

En este campo, las previsiones de apoyo de la Armada, presentadas por la Dirección de Investigaciones y Medios de Ensayo, encargada del Centro de Ensayos de Landes, aumentarán rápidamente en los años venideros.

Es seguro que también se pedirá el apoyo de la Armada para la creación y funcionamiento del Centro de Ensayos de la Guayana.



Sólo el armamento atómico puede darle un poder suficiente...

Es de conocimiento general que una de nuestras principales preocupaciones, hoy en día, es el montaje del Centro de Experimentación del Pacífico. Durante toda la existencia de ese organismo, la Armada mantiene o mantendrá más de 60.000 toneladas de buques, ya sea en el Pacífico mismo o para los relevos hacia la Metrópolis; o sea 30 buques sin contar las unidades menores de los puertos y atolones. A

la Armada se le asignó el mando en los lugares de lanzamiento, y de las diversas obras de infraestructura marítima, cuya realización está confiada a Trabajos Marítimos.

Durante el período de ensayos, se enviará al lugar 12 buques operativos, lo que hará subir a 120.000 toneladas, vale decir el 40% de nuestra flota, el conjunto de buques que se encuentra en el Pacífico.

No insisto en el esfuerzo logístico que significa el apoyo de estas fuerzas a 17.000 km. de la Metrópoli por ruta aérea, pero a 9.100 millas marinas por Panamá y 15.300 millas por la ruta del Cabo. Esto supone una importante flota logística, que está en vías de construcción.

Haré hincapié en el hecho que, considerando los buques en reparaciones y en carena, sólo restarán pocas unidades disponibles en aguas metropolitanas, y en que sin la Armada habría sido imposible la creación y el funcionamiento del Centro de Experimentación del Pacífico.

Es incuestionable que hoy en día la Armada experimenta grandes dificultades para hacer frente a sus tareas de tiempo de paz.

Estoy obligado a subrayar la diversidad de las misiones de la Armada y las dificultades de prever y controlar la evolución de los materiales navales. Soy un convencido de la necesidad francesa de mantener una Armada poderosa, balanceada y polivalente, no tan sólo para constituirse en una entidad nuclear eficiente, sino para hacer frente, bajo el abrigo de esta entidad, a sus otras misiones.

Si las armas nucleares conservan el poder pacificador que parecen tener actualmente, el problema capital no es ya la conducción de una guerra eventual y la estrategia a aplicar, que siempre se debe proponer minuciosamente. El problema capital es la conducta de la política de disuasión.

Es un problema de Gobierno.

Me parece que para los marinos la preparación o ejecución de las misiones que he enumerado, su diversidad y los conocimientos científicos y técnicos que se requieren constituyen más aún que en el pasado, tareas suficientemente apasionantes para satisfacer el ideal del desenvolvimiento de su vocación.





EL DOMINIO DEL MAR

Al abordar el tema enunciado, será abarcando principalmente el concepto militar del Dominio del Mar.

Obliga a buscar una meta limitada, la misma extensión de esta interesante materia, cuyo análisis profundo y acabado de los acontecimientos bélicos preocupan hoy en día a quienes se dedican al estudio de la guerra.

Es pues al concepto limitado del Dominio del Mar en cuanto ha afectado y afectará en el futuro inmediato las operaciones militares, al cual se reducirá el presente trabajo, que no tiene otra pretensión que la de demostrar que el mar, la gran vía de transporte de la naturaleza, ha continuado desempeñando el papel decisivo que siempre ha tenido a través de toda la historia de la humanidad en las relaciones ya sean de guerra o de paz entre los pueblos y continentes.

Para todos es bien conocida esta influencia del mar, vale decir del Poder Naval en la civilización actual, comenzando desde los fenicios, griegos y romanos, para llegar a Portugal, España, Francia y Holanda hasta culminar en la prosperidad del Imperio Británico y actualmente la de Estados Unidos.

Sin embargo, no está tan claro el hecho que conforme a las últimas investigaciones históricas, los períodos de auge o decadencia de las dinastías egipcias, más de mil años antes de la era cristiana, coincidieron con períodos recíprocos de auge o decadencia de su influencia marítima sobre los estados vecinos.

Tampoco parece ser apreciado en debida forma el hecho de que gracias a que fenicios, griegos y romanos comprendieron el verdadero valor del mar y en él fueron poderosos, nuestra civilización es europea y no asiática o indostánica, ya que estas últimas civilizaciones se encerraron continentalmente en sí mismas y llegaron en el caso de los hindúes a tener horror al mar.

Todos estos antecedentes constituyen junto con el grandioso auge y prosperidad que tuvo Inglaterra por medio de su Poder Naval una expresión suscinta del valor incontrarrestable que en los destinos de la humanidad ha ejercido el Dominio del Mar hasta el presente siglo, a pesar de todos los inventos de nuevas armas a través de las distintas edades. Ello es indiscutible y aceptado por profesionales y profanos.

Sin embargo, la aparición de un arma que actúa en el aire, hizo dudar a muchos si este Dominio del Mar, tan decisivo en el pasado, mantendría su mismo valor en un conflicto en que intervinieran las nuevas armas.

Estas dudas fueron disipadas por los hechos durante la última guerra mundial, en la que una vez más, los que dominaron en el mar lograron cosechar para sí los mayores éxitos como así mismo el triunfo final.

Ante los hechos positivos hay que exponer el concepto del Dominio del Mar tal como se concibe hoy día, modificado de acuerdo con las nuevas modalidades de lucha, aunque es su esencia fundamental no haya variado la concepción estratégica milenaria. Esta exposición de hechos constituirá a criterio del que escribe, la mayor enseñanza que un país como Chile, esencialmente marítimo, podrá obtener de la experiencia de las guerras a través de la historia. Es deber patriótico hacerlo con firmeza, sin prejuicios mezquinos y sólo guiado por un juicio sereno y franco, sin temor a heír intereses creados o a falsas doctrinas.

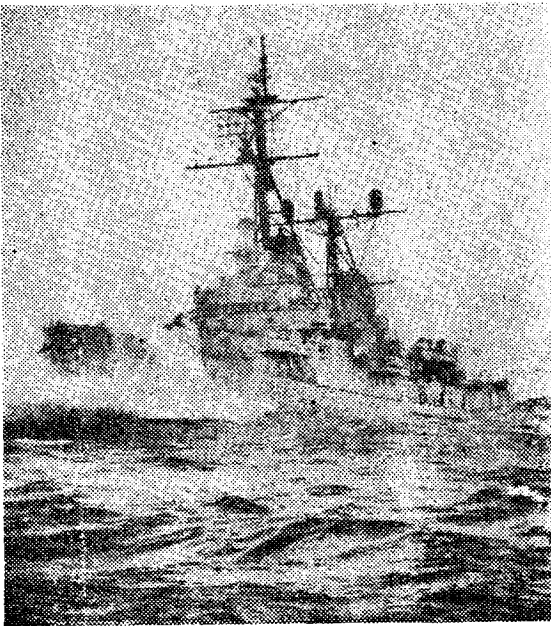
RELATIVIDAD DEL DOMINIO DEL MAR

En el mar no es posible la ocupación duradera de zonas, como ocurre en tierra, ni tampoco se pueden sostener en él ejércitos permanentes. El valor del mar no es pues absoluto, sino relativo.

El mar es sólo un camino. El Dominio del Mar, es en suma, el dominio de las rutas marítimas.

El dominio sobre estas rutas puede ser general o local, permanente o temporario, pero casi nunca será total e indiscutible, porque mientras el enemigo conserve algunas fuerzas en cualquier lugar, estará teóricamente en condiciones de disputar ese dominio.

La generalización de este concepto ha dado origen a la doctrina frecuentemente sustentada de que mientras exista sobre el mar una flota enemiga sin derrotar, sea cualquiera el lugar donde ésta se encuentre y cualquiera que sea la situación geográfica, no se podrá transportar por mar ni un sólo batallón.



La situación normal es más bien un mar no dominado. Ambos beligerantes tratan de impedir que el contrario obtenga ese dominio.

La superioridad de uno de los bandos no es nunca tan grande que el bando contrario no pueda oponerse en cierta medida a la pretensión del primero al dominio absoluto del mar mientras disponga de algunas fuerzas combatientes, aunque éstas sean escuadras aisladas o aún escuadras auxiliares.

Pero, aunque teóricamente no se concibe un dominio absoluto del mar, en la práctica, se podrá considerar poseedor de ese dominio a quien logra impedir que sean perturbadas sus propias comunicaciones marítimas y las operaciones que se consideren de importancia decisiva para el resultado de la guerra, y si se puede lograr al mismo tiempo impedirle al enemigo que utilice las rutas marítimas para su comercio y sus operaciones.

Es decir, se disfrutará del dominio del mar en la medida prácticamente suficiente, cuando el enemigo no pueda atacar eficazmente las comunicaciones marítimas propias, ni utilizar y defender eficazmente las suyas.

Cuando se proyecta un plan de operaciones, debe pues establecerse hasta que punto se posee el Dominio del Mar en el sentido que se ha dado a esta expresión, y en que lugar conviene conquistarlo temporalmente o permanentemente y en cuales renunciar a su conquista.

Aunque el control del mar es conveniente para todos los países que puedan

derivar beneficios de su dominio, el primer paso para asumir este gran poder consiste en determinar el grado necesario de este control.

No hay, en realidad, paraje determinado de mar que impida a una nación asumir un mayor grado de control naval del que necesite en un momento determinado, puesto que hay zonas y rutas marítimas que son vitales para los intereses de un país.

Puede haber, en cambio, otras zonas donde baste el control temporal o su negación al enemigo.

Se podría concluir entonces razonablemente, que el grado necesario de control depende de los deseos, las posibilidades, la necesidad, la amenaza o los apetitos, factores todos que pueden ser suficiente motivación para el país interesado en su dominio.

No se puede tampoco, al considerar el grado de control necesario, subestimar la situación geográfica.

Se ha conferido al control del mar un carácter más bien colectivo, al cual cada nación debe contribuir en la medida de sus fuerzas y de acuerdo con las circunstancias políticas, estratégicas, económicas, geográficas y tecnológicas.

Como la historia ha demostrado que cada país sienta sus propios conceptos para el Dominio del Mar, compatibles con sus objetivos políticos, se hace necesario hoy en día que toda nación piense en términos de la posibilidad de sus propias aspiraciones.

PRECEDENTE HISTORICO

Desde el punto de vista militar, las naciones han sido a menudo, clasificadas como afectas a una estrategia marítima o a una estrategia continental. La historia demuestra sin embargo que ningún país afecto a una estrategia continental ha logrado jamás cimentar una grandeza duradera, como ha sido el caso del Imperio de Napoleón y la Alemania de Hitler. No se ha registrado en cambio, el caso de que un país grande y poderoso en el mar haya sido batido alguna vez por una estrategia continental.

Napoleón, tal vez el mayor general de todos los tiempos, soñando con un Imperio Universal, iluminado por los rayos del valor militar de ejércitos que habían realizado las más sorprendentes campañas militares de la historia; el filósofo que fijara el concepto de que la movilidad constituye el factor

principal en la conducción de la guerra, encuentra como obstáculo a sus sueños de grandeza y de poderío, pequeñas islas ubicadas al lado de las costas de Francia.

Aquellos que desearan recoger enseñanzas relativas a la influencia del Dominio del Mar en la suerte de las guerras, no necesitan más que fijar los ojos sobre el drama vivido por el gran corso.

Hombre de inteligencia extraordinaria, poseedor de genial concepción de los problemas de la guerra, Napoleón bien vería que el aplastamiento de Inglaterra a través de un desembarco en sus playas, sería la única forma posible de realizar la dominación universal. "Denme quince días de tranquilidad en las aguas del Mar de la Mancha y conquistaré el Mundo".

Falló, porque en su natural fascinación por los problemas inherentes a sus ejércitos, se olvidó de desarrollar, preparar y adiestrar una Armada a la altura del plan que idealizara.

No comprendió nunca las exigencias tan especiales de una marina, la preparación sobria y metódica, de largo aliento, esencialmente dependiente del tiempo que necesita para poner en estado de combate el material y el personal de una flota. Se puede concebir un ejército compuesto de reclutas improvisados y admitir que bajo el impulso de un general de genio extraordinario pueda efectuar grandes acciones.

Una marina no se improvisa. La sola adaptación al medio anormal en el cual se desenvuelve, la lucha contra los elementos desencadenados, que confabula singularmente contra los hombres, reclama desde ya de los que la componen una formación especial y larga.

Y esto es todavía más verdadero en nuestros días en que los buques más complejos, por los múltiples mecanismos, hace de urgente necesidad contar con personal instruido.

A veces, en el curso de la historia, ha parecido que el Dominio del Mar, ha sido logrado casi accidentalmente y sin comprenderse los principios que entrañan su control. Es posible que algunas naciones hayan nacido a la grandeza marítima, mediante un paulatino proceso de expansión colonial, al paso que otras se vieron compelidas a reconocer la importancia del mar frente a la necesidad de movilizar sus ejércitos para proyectar su Poder Militar. Sólo unos pocos hombres entrevieron las leyes físicas y económicas que este dominio involucra, entre ellos Nelson, que concentró su pensamiento en las fuerzas navales enemigas como único y permanente objetivo. Sabía instintivamente que la destrucción de esas fuerzas eliminaría la amenaza naval adversaria, asegurando a su patria el Dominio del Mar para su propia ventaja.

Hasta hoy la historira, si la interpretamos bien, nos enseña que cuando dos adversarios están separados por un brazo de mar —no importa que sea tan estrecho como el Mar del Japón o inmenso como el Pacífico— la victoria final ha correspondido siempre a aquel de los dos que ha llegado a dominar en el mar. De la contienda tal vez surge la gran batalla naval o tal vez no; de la primera manera, para decidir el conflicto, ha sido suficiente el prevalecer del potencial de una fuerza naval sobre la adversaria; y de la segunda, ha sido la larga acción de desgastamiento bajo la forma de guerra al tráfico la que ha decidido el conflicto. Pero sea en un caso o en el otro, sea por acción directa o indirecta, sea en sentido positivo, sea negativo, es sobre el mar donde ha sido siempre buscada y encontrada la llave de todos los conflictos disputados entre enemigos a los que separa un brazo de mar.

Ninguna variación, por atrevida que sea, puede autorizarnos a pensar que en el futuro las cosas deban suceder de otra manera.

Cambian los medios guerreros, se transforman las armas, nuevos ins-

trumentos de guerra se implantan o se imponen a los tradicionales, pero aún en la evolución o transformación de los medios de destrucción, nosotros vemos permanecer graniticamente inmutables, a través de los siglos, los principios fundamentales de la Estrategia. A estos habrá que recurrir al planear la guerra, preparar la nación para la misma, al conducirla si un destino adverso quisiera que una vez más la guerra estallara. Es en aquellos cánones fundamentales en los que nos debemos inspirar para el empleo de las nuevas armas, si somos llamados a manejarlas.

EXPERIENCIAS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★



a.—Teatro del Atlántico

En pocas zonas se ha tenido una confirmación más visible y positiva de la influencia decisiva del Dominio del Mar, que en el Océano Atlántico, donde el conjunto de operaciones de ataque y defensa del tráfico marítimo vital para la continuación de la guerra en Europa, adquirió el nombre de Batalla. La importancia de esta lucha en el Atlántico fue tan enorme y de tanta influencia que el resultado final de la guerra, la victoria o la derrota para uno u otro bando, fluctuó en un tiempo de acuerdo con la proporción entre el número de buques hundidos y los que atravesaban el océano con su carga a salvo.

Para Inglaterra triunfar en esta batalla significó capacidad para resistir a todos los ataques con que desde el continente, Alemania podía agredirla, y además le permitió a los británicos poder pasar de la defensiva a la ofensiva en los diferentes teatros de operaciones. Para Alemania, dominar en el Atlántico habría significado la victoria sobre Inglaterra y por ende la victoria decisiva.

b.—Teatro del Mar del Norte

En la primera Guerra Mundial, los ingleses tuvieron que mantener sus buques capitales no sólo en Scapa Flow, sino también al Sur de Inglaterra. El dominio de las dos salidas del Mar del Norte, dio a los ingleses el dominio de todos los océanos del mundo.

Pero este problema no fue nada comparado, con las imposiciones de la Segunda Guerra Mundial. En la anterior los

británicos tuvieron que enfrentarse con una Flota de Alta Mar Alemana, grande, pero decididamente inferior, que se encontraba al otro lado del Mar del Norte y fácilmente encerrada dentro de la Bahía Alemana.

En la Segunda Guerra Mundial, en cambio, el despliegue estratégico inglés, fue muy diferente y tuvieron que distribuir sus escasas fuerzas de buques capitales entre Scapa Flow, Gibraltar, Alejandría y por un breve período en Singapur.

Debido al fácil acceso al Atlántico de que gozaban los buques pesados alemanes basados en Noruega y Francia, la Flota Metropolitana Británica, tuvo siempre que entregar, dentro de sus limitados recursos, Acorazados y Portaaviones para escoltar importantes convoyes que atravesaban el Atlántico o el Mar del Norte hacia Mursmansk.

Además el desarrollo material después de la Primera Guerra Mundial, permitió a los ingleses, mediante el avión de reconocimiento, controlar el Atlántico aún después de Junio de 1940, cuando todas las costas del Atlántico y del Mar del Norte de la Europa Continental, cayeron en poder de Alemania, desde España

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★



hasta el Artico. Inglaterra ya no podía contener las Fuerzas Navales Alemanas sólo por medio del control de las salidas del Mar del Norte, como en la Primera Guerra Mundial.

Los vuelos de observación constantes del Comando Costero de la RAF, y los vuelos de reconocimiento de la Aviación Naval que operaba desde los Portaaviones, permitieron a Inglaterra dominar los accesos del Atlántico en Europa de un modo muy parecido al control que ejerció en la Primera Guerra Mundial.

Sin el Dominio del Mar que conquistó y mantuvo Inglaterra, Rusia no habría podido continuar la lucha y el frente oriental se habría derrumbado.

El flujo de abastecimientos hacia Mursmansk se mantuvo gracias a la seguridad que la Flota Inglesa daba a las líneas de comunicaciones propias y de sus aliados.

c.—Teatro del Mediterráneo

La situación de los ingleses en el Mediterráneo, después de Junio de 1940, indicaba los obstáculos de una Marina que no posea una base ventajosamente colocada para controlar un área.

Después del extraordinario éxito de los torpedos aéreos, usados por los ingleses en Taranto, la Flota inglesa del Mediterráneo fue muy superior a la italiana. Si hubiera podido tener a Malta como base, hubiera podido controlar el Mar Mediterráneo casi totalmente.

Pero, Malta estaba demasiado expuesta a los ataques aéreos para poder ser usada como base permanente, aún cuando sí podía ser utilizada para proveer de combustible a los convoyes y buques de guerra que cruzasen el Mediterráneo, y como base de submarinos, aviones y demás buques menores. La principal Flota británica, tuvo que basarse en Alejandría al extremo oriental del estrecho y extendido mar que deseaba dominar.

La Flota de Alejandría y las Fuerzas reunidas en Gibraltar sellaron efectivamente los dos extremos del Mediterráneo a la Flota italiana, de un modo casi idéntico a como ocurrió con la Flota alemana en el Mar del Norte durante 1914-1918; pero estas medidas no resolvieron

el problema de poner fin a las comunicaciones italianas con el Africa del Norte.

La gran estrechez del Mediterráneo en varios lugares y el hecho de que una flota de batalla no puede dividirse y continuar gozando de superioridad sobre su enemigo, fueron factores que contribuyeron a la dificultad del problema. Los Cruceros ingleses que patrullaban a través de las líneas de comunicaciones italianas con Libia, quedaron expuestos a ataques no sólo de la aviación, sino también de las fuerzas italianas de superficie de mayor potencia, particularmente si ellas llegaban a saber que la flota de batalla inglesa se encontraba a distancia lejana.

Al enfrentarse con este problema, los ingleses decidieron primero que los portaaviones fueran encargados no sólo de vigilar los movimientos italianos, sino también que exterminasen a los aviones de reconocimiento italianos que tratasen de vigilar a la flota inglesa.

La guerra naval del Mediterráneo es excepcional en muchos aspectos. No resulta poco frecuente hallar un teatro marítimo en el cual ni uno ni otro bando ejerce el dominio, pero lo que sí, resulta ser singular es que ambos contendientes deben mantener sus comunicaciones marítimas, aunque dichas comunicaciones sean muy precarias, en líneas que se cortan unas a las otras.

Naturalmente las líneas inglesas tenían un tráfico menor que las del Eje, no por razón de la fuerza superior del Eje en el área más importante, sino simplemente por el hecho de que las líneas inglesas eran mucho más largas, más expuestas y finalmente porque contaban con otra ruta. La adquisición de valiosas nuevas bases navales, permitió a las fuerzas aeronavales aliadas asegurar el control del hasta entonces tan disputado Mediterráneo Central.

Sus consecuencias fueron que el frente terrestre en Africa del Norte, que bajo el empuje del Mariscal Rommel hacía peligrar el flanco izquierdo de las fuerzas terrestres de Rusia, fue detenido y posteriormente destruido gracias al control que tenía la Flota del Almirante Cunningham en las aguas del Mediterráneo, entre Alejandría y Gibraltar.

Italia, con un Poder Naval restringido por la falta de combustible no pudo

asegurar el flujo de abastecimientos del Africa Corp, lo que trajo a corto plazo su destrucción completa en manos del Mariscal Montgomery.

d.—Teatro del Pacífico

La regla es que en aquellas áreas en disputa que son muy vastas y que las bases de las fuerzas contendientes están a gran distancia, ocurre generalmente que ninguna de las dos partes ejerce el dominio o control. Tal fue la situación inevitable que ocurrió en el inmenso Pacífico. Después del ataque a Pearl Harbour en Diciembre de 1941, el factor principal que evitó que la Flota japonesa llegase a controlar todo el Pacífico, incluyendo la parte oriental, fue la gran extensión de dicho océano.

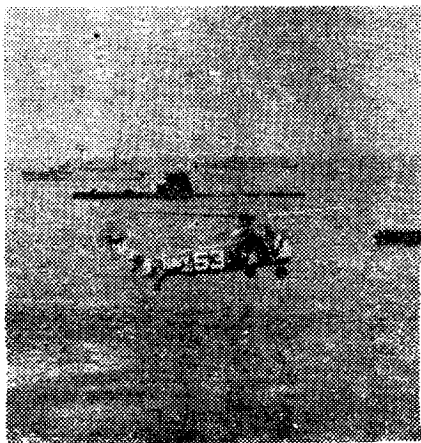
Los objetivos inmediatos del Japón estaban en el otro lado del océano. Pero el área central estaba en disputa, y aún la parte occidental no llegó a colocarse bajo el completo control de los japoneses, hasta que la potencia de la Flota de éstos pudo capturar nuevas bases en Malaya, las Filipinas, Indias Orientales y Melanesia.

Esa Flota, era la fuerza protectora invisible, pero dominante, que protegía e iniciaba todas las invasiones japonesas. No atacaba costas hostiles, pero impedía que la Flota Norteamericana del Pacífico, muy inferior después del desastre de Pearl Harbour, pudiese evitar las invasiones.

Los japoneses, pudieron enviar convoyes fuertemente escoltados a través de la Malasia y de las Indias Orientales y desembarcar sus ejércitos sin el temor de encontrarse con una fuerza enemiga. La Flota de batalla japonesa, se mantuvo lista para intervenir en tal caso, y EE.UU. no tenía fuerzas suficientes para derrotar a esa Flota.

La gran recuperación y expansión de la fuerza naval norteamericana durante 1942, trajo un enorme cambio en la situación estratégica del Pacífico.

Las batallas del Mar del Coral (7 y 8 de Mayo) y Midway (3 al 6 de Junio), probaron ser el punto de virada de la guerra en el Pacífico. La primera de estas acciones detuvo el avance hacia el Sur de los japoneses y la victoria de



Midway no solo mantuvo a los japoneses alejados de las Islas Hawaii sino que también infligió las primeras bajas de consideración a la Flota de batalla japonesa.

Estas importantísimas victorias defensivas fueron seguidas el 7 de Agosto por los desembarcos norteamericanos en Guadalcanal, comenzándose la larga campaña de las Salomón.

Cuando los norteamericanos conquistaron Saipan, en las Marianas en Junio de 1944, habían finalmente ya casi obtenido el dominio completo del Pacífico y estaban preparados para moverse directamente contra el Japón con la sola conquista de las Filipinas.

e.—Conclusiones Particulares.

La Segunda Guerra Mundial, guerra global por excelencia, ha demostrado una

vez más el valor inmutable del Dominio del Mar, en toda lucha en la cual tienen importancia las Comunicaciones Marítimas vitales de superficie.

Así se vio a Inglaterra resistir el asalto más formidable de su larga historia contra un poder terrestre y aéreo inmensamente superior, gracias a que su Flota pudo mantener abiertos los caminos del mar.

Disponiendo de estas rutas pudo mantener en el aire su Fuerza Aérea que neutralizó el ataque desde el aire. Con este control del mar, pudo sobrevivir el centro vital del Imperio Británico, al mismo tiempo que tuvo el medio indispensable para llegar oportunamente con la fuerza necesaria para dominar en el Africa, reforzar el Medio Oriente, Persia, la India y Australia; aprovisionar a Rusia, invadir Italia y terminar con la invasión definitiva de Europa por el Occidente. Todo ello habría sido imposible si la Fuerza Aérea o Submarina del Eje en cualquier mar hubiera impedido en forma efectiva el tráfico marítimo hacia las Islas Británicas.

Igualmente la Armada norteamericana detuvo el avance japonés en el Pacífico y su superioridad triunfó con posterioridad al contraataque, gracias a que pudo completar a través del mar el acopio necesario de hombres, armas, aviones, combustible, municiones, etc.

La capacidad admirable, de quien posea superioridad en el mar, para lanzar ofensivas donde puedan tener los efectos más decisivos, quedó demostrada en forma aún más notable en las etapas finales de esta guerra, coronando con ello la larga y penosa trayectoria de la lucha por el dominio de las comunicaciones marítimas, lo cual les brindó el éxito final.

FACTORES INFLUENCIADOS POR EL DOMINIO DEL MAR

a.—Políticos.

La política nacional no es un concepto que pueda definirse dentro de la brevedad de una frase o un párrafo, considerando que representa la suma de decisiones de toda índole formuladas en las altas esferas gubernativas, caracterizadas por objetivos de gran amplitud.

Un país, habiendo formulado los principios sobre los cuales va a basar su política nacional, le corresponde luego arbitrar los medios para llevarla a cabo, lo cual viene a ser el primer paso hacia la formulación de la Estrategia Nacional.

Cuando un país está elaborando sus planes estratégicos surgen una serie de interrogantes:

¿Qué clase de realizaciones se espera para el logro del objetivo político?

¿Son factibles los objetivos de acuerdo con las condiciones imperantes?

Como es obvio, ningún país puede trazarse objetivos que estén fuera de su alcance, porque aquello sería a corto plazo una invitación al desastre. Cabe observar sin embargo que, a medida que estas posibilidades aumentan, un país puede extender algo más la órbita de sus objetivos y a la inversa, si éstas disminuyen, debe refrenar sus proyectos.

Como la política nacional es la expresión de objetivos traducidos en programas factibles y flexibles que tienden al progreso y bienestar común, es axiomático que la estrategia que la implementa no puede ser estática, por cuanto las circunstancias a que ésta se ajusta son eminentemente dinámicas.

En consecuencia, no es de sorprender que quienes elaboran los planes militares, esten constantemente revisando y modificando sus conceptos estratégicos.

A menudo es necesario, al formular la política nacional, partir de ciertas suposiciones con respecto a las intenciones y posibilidades de otros pueblos, de donde se desprende que quienes tienen la responsabilidad militar o política, deben revisar estas suposiciones periódica y cuidadosamente.

Una nación que se expande y desarrolla, presenta un problema difícil para aquellos pueblos que se limitan simplemente a mantener condiciones estables.

Llegada la etapa en que la política no es posible continuarla sino es por medio de las armas, el país debe agotar los medios para ganar la guerra. Sólo se podrá derrotar al enemigo eliminando sus fuerzas, aniquilando su poder y anulando su voluntad de lucha. Para lograr esto se debe evitar que sus esfuerzos fructifiquen e impedir que su ejército invada el territorio propio, entorpeciendo sus posibilidades, tanto estratégicas como tácticas, en orden a frustrar sus esfuerzos por arrebatar las rutas marítimas propias y destruir las fuentes de abastecimiento naval adversarias.

Todas las naciones tienen derecho a utilizar las rutas marítimas y las utilizan en diferente proporción de acuerdo con su situación geográfica y sus necesidades económicas.

De lo dicho resulta que en cuanto una influencia militar ejerce presión sobre la ruta marítima, se producen rozamientos con los intereses de países neutrales y se causan perjuicios a los mismos.

La diferencia entre las comunicaciones terrestres y marítimas consiste precisamente en que las primeras pertenecen a los beligerantes solamente, mientras que las segundas son comunes a los beligerantes y a los neutrales. De lo cual resulta que el efecto del control del mar tiene un carácter político mucho más marcado que el control de las áreas terrestres.

Como la guerra es la continuación de la política por otros medios, los hombres de Estado deberán estar perfectamente versados en los problemas que plantea la guerra marítima, pues la resolución de esos problemas es, en la práctica, tan difícil como importante.

El estadista tendrá que emplear íntegramente su talento y su pericia cuando se encuentre abocado a la resolución de algunos de los numerosos casos en que la conducción de la guerra marítima está conectada con asuntos de índole política, pero sobre todo, tendrá que saber muy bien lo que para el país significa obtener o perder el Dominio del Mar. El valor de este dominio no es igual para todas las naciones y depende esencialmente de la estructura política, estratégica, económica y geográfica de cada una de ellas.

Planteados los objetivos de la política nacional, corresponde arbitrar las formas y medios para su consecución. Si para determinadas zonas puede bastar la diplomacia, hay otras que requieren un examen más detenido de las estructuras financieras y acaso de los delicados matices del pensamiento político. Otros objetivos, en fin demandan consideraciones sobre la disponibilidad de materias primas, capacidad de producción y situación del potencial humano, tanto en forma cualitativa como cuantitativa. En el caso de actitudes que entrañen un desafío militar, debe resolverse también sobre la entidad de las fuerzas que deben mantenerse contra eventuales contingencias.

Frente a las consideraciones expuestas, se debe concluir que la conservación de la supremacía naval, es imperativa para poder llevar a cabo nuestra política nacional e internacional.

Sin embargo, como el control absoluto del mar es probablemente imposible en nuestra época, es menester seleccionar las medidas de control que convenga adoptar, debiendo toda decisión final consultar los medios de que debe disponerse, tanto en tipo como en cantidad, para el cumplimiento de las misiones o tareas que su ejercicio demande.

No obstante, conviene tener presente que los medios de que puede disponer el Poder Naval dependerán siempre de dos condiciones fundamentales: la misión que a un país le impone su propia política y las tareas que le son impuestas por la capacidad y los objetivos de un eventual enemigo.

Es difícil calcular exactamente la intención probable del adversario, aunque es posible hacer algunos cálculos con respecto a sus posibilidades y desarrollar las adecuadas contramedidas al conocer su potencialidad.

Para adaptar entonces los medios del Poder Naval a las necesidades del dictado estratégico, es menester una comprensión amplia de los propios objetivos, aun en tiempo de paz, y los objetivos probables de aquellos países cuyos designios e ideas pueden eventualmente llevar a una guerra.

Al considerarse los aspectos de la política de la Defensa Nacional, no se puede dejar de tener presente la disponibilidad futura de las comunicaciones marítimas frente a las presiones internacionales o a las guerras periódicas limitadas, puesto que la Estrategia de un Estado debe estar unida a la capacidad para desplazarse libremente en el mar.

b.—Estratégicos.

En la paz, ya se trate de épocas de incertidumbre o conmoción, el mar juega un papel importantísimo en los asuntos humanos.

Sin embargo, antes de extraer conclusiones relativas al Dominio del Mar, cabe considerar previamente los vastos y perdurables aspectos de la Estrategia, analizando en cualquier período determinado los factores que condicionan su orientación, entre ellos el mar, elemento estratégico que ha tenido y continuará ejerciendo una marcada influencia sobre la vida del hombre, tanto en lo político, como en lo económico y lo moral.

La estrategia Nacional, no es un concepto exclusivamente militar, ya que deriva de una serie de condiciones y factores variables que repercuten

en el organismo político y en sus relaciones con los otros pueblos, tanto en tiempo de paz como de guerra.

Descartando los factores de importancia secundaria, los principios básicos que rigen la ciencia política militar del Poder Naval, parecen reducirse a dos:

Primero: Toda nación que para su economía, desarrollo y seguridad depende en cierto grado del uso del mar, debe asegurarse el grado de control que convenga a sus necesidades y recursos.

Segundo: El control del mar, no es una función absoluta, en cuanto implica sólo el grado de control necesario y su negación a países hostiles.

Estos dos principios fundamentales inciden forzosamente en la política nacional, de la cual el Poder Naval no puede considerarse aislado. Con respecto a los principios de segundo orden y de aplicación especial, cada uno de ellos depende de factores circunstanciales y requieren por lo tanto un análisis especial.

La pugna por la mejor posición estratégica no comienza en el estallido de la guerra, sino en un período anterior en plena paz. No incumbe esta tarea exclusivamente a militares y marinos, porque este importante punto incumbe también y muy especialmente a los estadistas. Sin bases no hay Dominio del Mar. Sin política naval y sin voluntad estratégica, no hay bases.

c.—Económicos.

En algunos aspectos, el mundo conserva todavía sus dimensiones tradicionales, lo que es particularmente efectivo en lo que se refiere al comercio y navegación marítima.

Mucha gente ignora los millones de toneladas de mercaderías que deben movilizarse a través de los océanos para que los pueblos puedan fabricar los productos de su ingenio o de su industria.

Para los países insulares, el mar tiene un significado decisivo. Es el sistema medular de su producción industrial y puede por lo mismo constituir un medio de expansión o un factor de asfixia económica. Puede brindar la felicidad o sumir en la desesperación. Para todas las naciones, incluso aquellas situadas lejos de los litorales, el mar puede tener un significado diverso. Puede proporcionar protección o deparar amenaza. Como sirve para exportar e importar productos esenciales para la vida de los pueblos, suele conferir un gran poder al que detente su control.

Debido a la importancia económica del Dominio del Mar, su efecto se hace sentir inmediatamente sobre todos los mares, aún antes de haberse efectuado ninguna operación bélica. Mientras con la guerra terrestre se ejerce presión económica, mediante la victoria o por medio de conquistas territoriales, con la guerra marítima esa presión comienza a ejercerse con la simple declaración de estado de guerra. Conviene recordar aquí lo expresado por el Vicealmirante von Maltzahn: "Los buques deben detenerse donde el mar termina, pero por encima de la costa, se alargará el férreo puño del Dominio del Mar y golpeará rudamente en el mostrador del comerciante en el interior del país, en los portones de las fábricas de los centros industriales y en las moradas de los obreros".

La obtención, conservación o pérdida de las comunicaciones marítimas comerciales, constituyen para una nación el valor principal del Dominio del Mar. Rara vez se presentarán casos en que intervengan algunos de estos factores exclusivamente. Por regla general, influirán en la importancia del Dominio del Mar, razones tanto de índole militar como de índole económica. En todos los casos el valor del Dominio del Mar para un país no determinará el grado en que se depende o que dependa el adversario de las co-

municaciones marítimas, ya sean éstas de carácter militar o económico. El grado de esa dependencia será el índice de la importancia que deba darse al Dominio del Mar.

La importancia de esta dependencia puede ser de tal magnitud que la pérdida del Dominio del Mar, baste para decidir la guerra.

Cuando por su industria y su economía un Estado depende de las importaciones de ultramar, ese Estado se ve forzado irremediabilmente a desarrollar una política de carácter mundial. La política continental descansa sobre la fuerza terrestre y la política mundial sobre el Poder Naval.

El beligerante que puede llevar a cabo su propio comercio y que puede impedir el del enemigo, tiene lo que se llama el Dominio del Mar, en aquella región en que goza de esa ventaja.

Desde el punto de vista histórico, aquellas naciones de gran movimiento marítimo y que sufrieron grandes pérdidas durante la guerra a causa de los corsarios que operaban en los mares —que dichas naciones creían controlar— tuvieron el dominio garantido mientras esas pérdidas no fueron decisivas, es decir, suficientes para detener el movimiento de buques o derrotar el objeto que tenía el movimiento de esos buques.

d.—Morales

La opinión pública de los países en general, comprende perfectamente bien la importancia que para su seguridad y progreso, significa el Dominio del Mar y el flujo de las comunicaciones marítimas, que permiten mantener la vida misma de la nación. Sin embargo, la forma como el control del mar afecta en la moral de los pueblos, no siempre tiene un carácter favorable en la conducción de las operaciones.

En muchas ocasiones, la opinión pública exigirá que se ataque directamente y en seguida las comunicaciones y las costas del enemigo, o que se defiendan por vía de protección inmediata las de la nación. Es indudable que será inútil tratar de hacerle comprender, que siendo la fuerza organizada enemiga la clave del problema, es a ella a la que conviene consagrarse en la generalidad de los casos, que lo demás es secundario y debe esperar hasta que el horizonte se despeje por ese lado.

La opinión pública no comprenderá que procediendo a la inversa se corre el peligro de provocar la derrota por error en la elección del objetivo y por la dispersión de los medios.

En realidad, la acción de la opinión pública sobre la conducción de las operaciones y en particular sobre las operaciones navales, ha ocurrido siempre. Y nada mejor para aclarar este concepto que ayudarse de algunos ejemplos históricos.

1) Durante la campaña que precedió a la Batalla de Lepanto en 1571, la aparición de la Flota turca en el Adriático provocó pánico en Venecia, donde la opinión pública reclamó del Consejo de los Diez que se llamara a la Flota veneciana la cual se encontraba en Creta.

El gobierno se iba a ver obligado a ceder a la presión de la opinión pública y a dar una orden contraria a la concentración de la Flota de la coalición cristiana que debía realizarse en Messina. Afortunadamente la lentitud en las comunicaciones de aquella época impidió que se pusiera en práctica este inoportuno cambio, y la concentración se realizó en la forma prevista.

2) Las guerras Anglo-Holandesas se distinguieron en Holanda, por movimientos populares análogos y hasta más violentos, cuando las operaciones no seguían el curso deseado por el pueblo.

3) En 1801 la opinión pública obligó al gabinete británico a dar a Nelson —porque sólo este hombre inspiraba confianza a las masas— el Comando Supremo de las fuerzas destinadas a la defensa de las costas, desde el Támesis hasta Beachy Head.

4) Al iniciarse la Campaña de 1805, después de la partida de Ville-neuve, de Tolón, reinaba un gran malestar en Inglaterra, debido a la incertidumbre que existía respecto al destino de las fuerzas francesas que habían adquirido de este modo la iniciativa de las operaciones.

5) La acción de la opinión pública en los Estados Unidos, durante la Guerra Hispano-Americana, se ha hecho legendaria. Sabemos la inquietud que se apoderó de ella al tener noticia de la partida de la división española del Almirante Cervera de las Islas de Cabo Verde, el 19 de Abril de 1898.

Esperábase verla aparecer de un momento a otro en la costa Este de los Estados Unidos. Para tranquilizar a la población, el gobierno tuvo que distribuir entre los diferentes puertos trece monitores, modificando en consecuencia el despliegue de sus fuerzas navales y en lugar de la concentración necesaria, debió ordenar una inoportuna dispersión.

6) A comienzos de la guerra de 1914, el despliegue de la Gran Flota inglesa en la costa Oriental de Inglaterra era el siguiente: el grueso en Scapa Flow y los Cruceros de Batalla en Rosyth, apoyados por la Tercera Escuadra de Acorazados y la tercera escuadra de Cruceros. Esta distribución se había mantenido durante todo el año 1915, no obstante el deseo del Almirante Jellicoe de hacer descender la Gran Flota completa a Rosyth. El Almirante Jellicoe concedía más importancia a la concentración de sus fuerzas que a las necesidades de protección de la costa inglesa, desguarnecida así en sus zonas media y sur.

El 25 de Abril de 1916, se produjo el bombardeo de Lowestoft por el grueso de la Flota de Alta Mar. La impresión de la opinión pública fue intensa y llegó a los límites del pánico.

Como consecuencia de esto, se envió a la Tercera Escuadra de Acorazados y la Tercera Escuadra de Cruceros a Scheerness, donde llegaron el 2 de Mayo. Los Submarinos de la gran Flota fueron trasladados de Rosyth a Yarmouth.

Así, pues, considerando estrictamente, el movimiento de opinión pública que provocó el bombardeo de Lowestoft y de Yarmouth, no dio origen al plan de aproximar la Gran Flota al centro de gravedad del litoral inglés, por cuanto este plan fue anterior, pero por lo menos aceleró en forma considerable su realización, lo que se hizo definitivamente después de la Batalla de Jutlandia.

7) Durante la Guerra del Pacífico, entre Chile y Perú, las correrías del Monitor "Huáscar" produjeron, en muchas oportunidades, alarma en la opinión pública chilena que hacía duras críticas al gobierno por la forma como conducía las operaciones navales. Estos ataques llegaron a producir una crisis ministerial, como sucedió poco después de la captura del Transporte "Rimac".

La Batalla de Angamos en la que Chile conquistó el Dominio del Mar, levantó la moral del pueblo chileno y con ello pudo continuarse con éxito la campaña terrestre.

Así pues, en nuestra época más que en ninguna otra, la estrategia debe tener en cuenta constantemente a la opinión pública. No puede desinteresarse ni hacer caso omiso de ella.

Todo plan de operaciones debe ocuparse de esta parte del problema. Al efectuarse la apreciación de la situación, antes de emitir el plan, deben incluir-

se forzosamente los "factores morales" de ambos beligerantes y en consecuencia, el estado de su opinión pública. Se examinarán las características de esta doble opinión y las repercusiones que ellas pueden tener sobre las operaciones, ya sea en el campo propio o en el enemigo.

CONCLUSIONES GENERALES

Para concluir conviene tener presente que es necesario, frente a los cambiantes acontecimientos que se suceden en el mundo, revisar los objetivos de la política nacional con miras a una reevaluación estratégica.

Las variaciones operadas en el frente político y las innovaciones científicas requieren rápidos cambios en los procedimientos y en los medios, a objeto de mantener el equilibrio frente a estas transformaciones. Estos cambios pueden llegar a ser tan radicales que acaso empañen momentáneamente los principios fundamentales de que se ha hablado.

Recuérdese, sin embargo, que detrás

de la infinidad de problemas que afrontan los pueblos en el campo del Poder Naval, tales principios son los únicos válidos y de su comprensión dependen las soluciones. Así como casi todos los inventos del hombre descansan en leyes y principios físicos inmutables, lo propio puede aplicarse a la ciencia del Poder Naval.

A menos que el mar desaparezca, continuarán surgiendo para el hombre problemas relacionados con su control y no puede vislumbrarse en el futuro ningún sustituto que pueda reemplazar a la gran vía de comunicación marítima.

APLICACION DEL TEMA A CHILE

El caso muy particular de Chile en su relación con el mar no debería necesitar comentario especial ya que su historia demuestra cuan grande ha sido la influencia del Dominio del Mar, tanto en la consecución de su independencia como en el mantenimiento de su soberanía. Aún mientras se consolidaba la conquista por los españoles, éstos tuvieron en muchas oportunidades que sufrir los efectos de unos pocos corsarios que solían llegar hasta estas costas.

Esta sujeción al mar ha golpeado vigorosamente en los intelectos privilegiados de la raza, proporcionando a sus mejores gobernantes un concepto intuitivo del valor del Dominio del Mar. Allí están los ejemplos de O'Higgins visionario, con sus cuatro tablas marinas contemplando, en base a ellas, la salvación de América; de Portales, mirando siempre hacia las comunicaciones marítimas y su defensa, salvando con ello a la Patria, ante una combinación extranjera. Y la dura lección de 1865 con la amenaza de morir estrangulados por el bloqueo naval español. Luego las correrías destructivas del "Huáscar", armado como poderoso corsario, y el triunfo de la Guerra del Pacífico a base del poder de nuestra Escuadra, dominando las comunicaciones marítimas. El triunfo de los congresales el año 1891 debido a su Dominio en el Mar y la prosperidad de la nación alcanzada por la explotación de la vía marítima.

Todas estas lecciones han formado en el pueblo chileno un convencimiento intuitivo de la dependencia del país de sus rutas marítimas.

Chile por su ubicación geográfica relativa, sus límites naturales, su orografía, hidrografía y zonas económicas, es un país insular y depende por lo tanto de sus comunicaciones marítimas tanto en el aspecto internacional co-

mo interno. El mar es por lo tanto el medio de enlace de vital importancia desde el punto de vista político, estratégico, económico y moral.

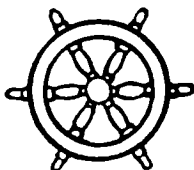
Por las comunicaciones marítimas salen o entran las materias primas y productos para su normal desenvolvimiento en la paz y para continuar la lucha en la guerra. Por lo tanto estas comunicaciones marítimas representan lo esencial para mantener la vida del país.

Para Chile son estas lecciones fundamentales las que comprueban que en el futuro, como en el presente y pasado, su primera línea de defensa está en el mar. Mientras no asegure el libre uso de sus comunicaciones marítimas no se podrá mover un solo tanque o carro blindado, ni podrá volar para su defensa un solo avión. Esta defensa de sus vías sólo la podrá proveer como siempre lo ha hecho, su Poder Naval, comprendiendo este, tal como se ha demostrado anteriormente: Portaaviones, Cruceros, Destruyores, Submarinos y Aviación Naval propia, operando desde una Base de adecuada posición geográfica.

Aducir que la primera línea de defensa de la nación está en el mar, no involucra en ningún momento la idea que la Armada será el factor decisivo único para obtener la victoria final. No. Ella constituye tal como se ha explicado, sólo el primer paso ineludible, pero su acción necesita para obtener el triunfo definitivo, de la existencia imprescindible de todas las otras armas que constituyen las Fuerzas Armadas de la Nación, complementadas hoy día más que en ninguna otra época por la capacidad industrial —económica de toda la población, sin diferencia de sexos, edades u oficios.

En la coordinación perfecta de todos los elementos del organismo nacional, es en donde el futuro de los pueblos ha de encontrar el secreto para mantener la soberanía, la independencia y la dignidad de naciones libres.

La sabiduría de aprovechar debidamente la experiencia adquirida, conduce a las naciones como a los individuos por el camino del éxito, y éste es el que se desea ardientemente para esta patria tan prometedora y digna de los más altos destinos.



EL HOMENAJE DE LOS ESCOLARES A PRAT



Todos los colegios de Valparaíso, tanto particulares como del Estado, desfilan, tradicionalmente frente al monumento a los Héroes de Iquique la víspera del 21 de mayo. Aquí el paso de las banderas y estandartes.

EL PODER NAVAL DE CHINA ROJA

Durante los últimos 15 años los líderes de China Comunista, además de trabajar para cambiar una economía campesina devastada por la guerra en una nación moderna, han creado una importante industria de construcción naval un sistema de transporte fluvial floreciente y la Armada más grande de Asia.

Estas conquistas, durante un período en que había que darle mayor prioridad a muchas otras cosas en el proceso de modernización nacional, implican que los jefes de China Roja reconocen profundamente las oportunidades y ventajas que puede proporcionarles el poder marítimo.

El desarrollo marítimo chino ha sido motivado por las necesidades estratégicas del país. Como una potencia mundial en formación, China está obligada a reaccionar contra la posición de Estados Unidos en Asia. Toda gran nación debe esforzarse por neutralizar las bases enemigas en sus fronteras y las de Estados Unidos son las únicas que preocupan a China en la actualidad.

Las bases estadounidenses del Pacífico existen en virtud del poderío naval y la principal motivación de China hacia la expansión marítima es la convicción de que la primera potencia naval del mundo es su implacable enemiga.

El desafío al poderío naval de Estados Unidos debe continuar siendo un objetivo de largo alcance para China. En forma más inmediata su interés se ha dirigido hacia el mar mediante programas nacionalistas de consolidación territorial y expansión. El Pacífico occidental presenta ventajas favorables para el uso efectivo de fuerzas navales en la prosecución de programas de expansión política.

PAISES DE INTERES

Los países que constituyen los objetivos del programa de China para el establecimiento de la hegemonía regional están situados a distancias relativamente cortas del territorio chino continental, a través de mares estrechos. El litoral sudeste de China continental es una exten-

El Teniente Coronel Frank B. Case prestó sus servicios en Europa durante la IIª Guerra Mundial y en Corea desde 1953 a 1954. En Estados Unidos ha desempeñado varias destinaciones de transportes, prestó sus servicios en el Estado Mayor en Alaska y se graduó en la Academia de Guerra del Ejército de USA en junio de este año. Actualmente se desempeña en la oficina del Sub-jefe de Estado Mayor para Desarrollo de Potencial en el Cuartel General del Departamento de Defensa.

sión de la frontera marítima china y proporciona un conveniente acceso a toda la región como así mismo la comunicación dentro de ella. Las naciones insulares están localizadas en tal forma que sólo con unas pocas bases ubicadas en algunas de ellas se puede asegurar el control sobre las otras y sobre las vías de acceso que a ellas conducen.

Las distancias por mar, dentro de la región, son bastante cortas como para ser salvadas por embarcaciones pequeñas y aviones basados en tierra. Las aguas estrechas y poco profundas del Pacífico occidental, ofrecen excelentes oportunidades para el minaje ofensivo y defensivo.

Estas condiciones proporcionan a China oportunidades prácticas para el empleo del poder naval a fin de fortalecer la amenaza latente que forma la base para sus maniobras políticas, para apoyar las "guerra de liberación nacional", para estimular actividades intervencionistas de los gobiernos asiáticos pro-chinos y para desplegar fuerzas terrestres chinas en operaciones ofensivas dentro del Pacífico Occidental.

AMENAZA MENOSPRECIADA

El Mundo Libre no le ha dado al poder naval potencial de China la atención que merece. Los analistas occidentales se preocupan actualmente de los peligros inmediatos planteados por el gran ejército chino, su capacidad para la subversión en las áreas en desarrollo y en su amenaza nuclear, que tan abruptamente se convirtió en realidad.

De hecho, por que su potencia básica reside en un poderío terrestre continen-

tal, China es considerada corrientemente como una potencia terrestre.

El mismo error se cometió hace tiempo con respecto a la Unión Soviética, cuya Armada ha llegado a ser después de la IIª Guerra Mundial únicamente inferior a la de Estados Unidos y cuya marina mercante está alcanzando actualmente preeminencia mundial.

Las actividades marítimas chinas se han desarrollado casi durante una generación en forma continua y tranquila. En los últimos 15 años la marina mercante, la armada y la industria de la construcción naval ha llegado a niveles de importancia regional. Un mayor desarrollo de estos niveles hasta alcanzar una importancia mundial es solamente asunto de asignación de recursos y tiempo.

La marina mercante es el elemento básico del poder marítimo. Su desarrollo debe preceder a la creación de fuerzas navales de donde surge la necesidad y la posibilidad de una Armada.

El requisito chino de una marina mercante deriva de la necesidad tanto de un servicio de transporte costero como de una marina mercante oceánica. Los dos servicios de transporte marítimo crean en conjunto la necesidad de una moderna industria de construcción naval, la que a su vez es un requisito previo para una expansión naval significativa.

La moderna industria de construcción de embarcaciones costeras en China es una continuación contemporánea del transporte por las aguas de las costas y los ríos principales, lo que ha sido una característica rectora en la historia económica de China.

Sus grandes ríos son avenidas naturales que unen el interior con los 12.000 Kms. de litoral marítimo en un sistema orgánico de circulación económica, y la costa oceánica es el foco de la actividad económica china.

Durante el primer y segundo plan quinquenal, la capacidad de navegación costera se expandió, no sólo mediante la modernización y construcción nueva para la flota fluvial y costera, sino también mediante un extenso mejoramiento de las vías fluviales. China no ha construido todavía una gran flota mercante porque sus recursos debían aplicarse a necesidades más urgentes de de-

sarrollo nacional. Sin embargo, desde 1949 ha hecho un gran progreso. La flota mercante ha aumentado a 750.000 toneladas de capacidad de carga bruta, y los buques de China ya están empezando a gravitar en el mercado internacional. Una noticia de Canton en marzo de 1964 decía que desde 1961:

"Buques chinos de carga y pasajeros han abierto tres rutas marítimas hacia el sudeste de Asia, Europa y Africa y han tenido éxito en entrar en más de 30 puertos en 21 naciones y regiones".

Otro informe en enero de 1965 indicaba que China había extendido una letra a la vista por valor de 7 millones de dólares por dos cargueros de 15.000 toneladas, a Astilleros británicos y que había ordenado construir otro buque de 15.000 toneladas a Holanda y dos más pequeños a Francia. El gasto de dinero en efectivo para buques en esa época, junto con el hecho de que el gobierno chino ha empezado a dar a la publicidad sus operaciones de navegación oceánica, sugiere que la marina mercante china está por entrar en una etapa de desarrollo acelerado.

El desarrollo naval durante el régimen comunista también ha sido constante e impresionante. Cuando los comunistas obtuvieron el control de esa nación no había Armada China, excepto unos pocos buques que no pudieron moverse hasta Taiwan. El buque insignia era un antiguo crucero que los Nacionalistas tuvieron que abandonar y que hundieron mediante un ataque aéreo antes de un mes después de que los chinos rojos se apoderaron de él. El único personal naval lo componían aquellos que habían desertado de los nacionalistas y que no inspiraban gran confianza.

A principios de septiembre de 1949 la Conferencia Consultiva Política Popular de China resolvió establecer una Armada y en 1951 se fundó la Academia Naval del Pueblo. A ésta le siguieron dos academias Navales Aéreas. La expansión naval formal empezó en 1954, cuando la Unión Soviética contribuyó con algunos destructores antiguos, varios submarinos y una cantidad de embarcaciones pequeñas, incluyendo 50 lanchas torpederas.

Desde entonces a la fecha, la Armada China se ha convertido en la más grande de Asia. Su flota de submarinos de gran

autonomía le da una importante capacidad ofensiva. Su fuerza de defensa costera incluye una gran flota de torpederas y cañoneras y 24 cazasubmarinos de la clase "Kronstadt". Una fuerza aeronaval con base en tierra al igual que la de la U.R.S.S. ha sido equipada con bombarderos y cazas para atacar la navegación en las aguas cercanas al continente.

Actualmente, China es la única nación asiática, fuera de Japón, que realiza un programa estable de construcción naval. De los 28 submarinos que se le atribuyen, 21 son de tipo moderno y de gran radio de acción, los que han sido ensamblados en astilleros chinos desde 1956. Ocho de los 24 cazasubmarinos fueron construidos en Canton y Shanghai. Las 61 cañoneras son de construcción nueva al estilo de la clase "Shanghai" y su construcción continúa a razón de 4 a 6 al año. Diez de los 38 barreminas fueron construidos según diseños soviéticos en astilleros chinos.

NOTABLE PROGRESO

Aunque la mayoría de los buques son de diseños soviéticos, las cañoneras de la clase "Shanghai" y las de la clase "Swatow" son de diseño chino. Una fuente noticiosa de Alemania Occidental informó recientemente que tres nuevos destructores están en construcción.

Si el informe es efectivo, indica que China ha hecho un importante progreso en tecnología naval.

También se están haciendo progresos en el desarrollo de la industria aeronáutica y el establecimiento de investigación aérea. Y existen informes de prensa de que han empezado a producir un caza supersónico de ala delta semejante al Mig 21.

A pesar de su notable progreso, la debilidad de la Armada China sigue siendo crítica. Aunque posee una capacidad ofensiva moderada, básicamente todavía es una fuerza de defensa costera. Sus mayores flaquezas se evidencian en el barrido de minas, navegación anfibia, buques de combate de superficie, entrenamiento operativo y mando experimentado. El retiro de la ayuda soviética indudablemente interrumpió la evolución

de la tecnología naval china y retrasó el desarrollo aeronaval.

Sin embargo, las fallas pasadas y presentes no justifican la conclusión de que la Armada China tiene solamente un futuro limitado. El desarrollo naval ha sido retrasado por razones válidas, pero transitorias, las que podrían resumirse en los siguientes puntos:

1º Hubo que darle baja prioridad a la construcción naval en los años en que el desarrollo de las bases agrícolas e industrial para la modernización nacional, exigía prioridad en la distribución de esfuerzos y recursos.

2º El problema del abastecimiento de petróleo tenía que ser resuelto, y se necesitaron 15 años para desarrollar la industria petrolera nacional hasta que pudiera considerarse autosuficiente.

3º Había que establecer los fundamentos de la industria de construcción naval y de la tecnología del diseño naval.

4º Desde 1949, cuando los únicos comandantes navales eran oficiales provenientes del Ejército, era necesario desarrollar el mando naval.

5º Había que estabilizar los límites y consolidar la zona amortiguadora continental, antes que surgiera el requisito de una Armada oceánica en contraste con una fuerza de defensa costera.

Actualmente, estas dificultades están desapareciendo a medida que la base económica del país se expande y fortalece.

INDUSTRIA DE CONSTRUCCION NAVAL

Antes de 1949, China no tenía una industria moderna de construcción naval. En éste como en otros campos marítimos, se ha realizado un desarrollo sistemático. Mientras en los primeros años de la década del 50 la industria de construcción naval se limitaba a la construcción de remolcadores y barcas para la navegación fluvial y lacustre, ahora está produciendo buques oceánicos hasta de 15.000 toneladas. También se están construyendo buques de servicios especiales tales como buques de pasajeros, dragas, buques hidrográficos, ferries y rompehielos. Muchos de estos tipos de buques

están siendo producidos en serie y parecen reflejar aptitudes tecnológicas avanzadas.

El "T'uan Chieh", por ejemplo, de 8.900 toneladas, recientemente botado al agua, parece ser un buque completamente moderno. Se informa que la planta de propulsión principal, las máquinas auxiliares, los elementos de cubierta y el equipo de navegación han sido diseñados y producidos enteramente en China.

Las nuevas instalaciones de construcción naval están apoyadas por una capacidad de investigación y diseño que maduran rápidamente. El primer grupo de diseño de buques pequeños fue establecido en 1950. Se han establecido grupos de planificación de diseño en todos los astilleros importantes y han desarrollado más de 100 diseños de buques y varias docenas de diseño de motores marinos de propulsión.

Desde la construcción del primer estanque de experiencias iniciada en 1950, se han creado una cantidad de instalaciones de investigación en universidades y establecimientos gubernativos. El creciente perfeccionamiento profesional en dicho campo está indicado por la reciente publicación de trabajos sobre oceanografía y por el establecimiento de la Sociedad de Ingenieros de Construcción Naval, el 29 de noviembre de 1963, "para promover actividades doctas entre técnicos y trabajadores empeñados en la investigación, diseño, construcción y uso de buques".

RECURSOS NATURALES

La industria de construcción naval está apoyada también por modernas industrias metalúrgicas, electrónicas, de motores marinos y otras para la producción de ítem principales tan complicados como son los buques modernos mercantes y de guerra. Los recursos naturales, con excepción del níquel y el cromo, son suficientes para satisfacer las necesidades de la producción industrial en gran escala. Los abastecimientos de carbón son virtualmente ilimitados.

La industria petrolera todavía no es capaz de satisfacer completamente las demandas, pero la producción de 1964 se elevó a cerca de 10 millones de tone-

ladas y parece que no hay dudas de que el abastecimiento petrolero de China eventualmente apoyará las operaciones industriales y hará posible extensas operaciones de buques comerciales y de guerra.

El potencial hidroeléctrico es aproximadamente de 536 millones de KW. y podría desarrollarse además una capacidad para plantas nucleares de energía eléctrica. A medida que la capacidad de toda la economía se desarrolla, la asignación de recursos en gran escala a la industria de la construcción naval se volverá cada vez más factible.

PERSPECTIVAS MARITIMAS

El ordenado desarrollo marítimo de China durante el período de modernización nacional ha llevado a su servicio mercante, así como a la Armada e industria de construcción naval hasta un punto en que constituyen la base para el principal desarrollo del poderío naval. No hay flaquezas en el actual programa marítimo de China —incluso la escasez de comandantes navales con experiencia— que no puedan ser superadas con el tiempo, ni tampoco parece existir un impedimento importante para el futuro desarrollo marítimo.

Para todos los fines prácticos, la amenaza naval china es un nuevo factor y una capacidad potencial que antes no existía en la historia moderna. Para hacer frente a esta amenaza el Mundo Libre necesita un nuevo sistema de defensa. Conviene que aquellas naciones regionales que están directamente amenazadas por el creciente poderío naval chino y que tienen la capacidad de contribuir a su propia defensa, ayuden a Estados Unidos en la defensa común.

Las armadas de las naciones libres del Lejano Oriente, en general son débiles y desequilibradas. Se necesita mucha construcción nueva y un prolongado entrenamiento para aumentar su capacidad de defender sus costas nacionales. La construcción naval y el desarrollo de sistemas de operaciones colectivas toman tiempo. Aunque el poderío naval chino probablemente no se convertirá en una amenaza activa antes de fines de la próxima década, el problema de seguridad

planteado por el potencial de poderío naval chino es de actualidad. Desde ahora debe empezar a mejorarse las defensas navales en el Pacífico para establecer un sistema de defensa naval colectivo, moderno y eficaz, para cuando la Armada China sea capaz de realizar serias operaciones ofensivas.

DEFENSA COLECTIVA

Las organizaciones colectivas de defensa en el Pacífico, no incluyen a muchas de las naciones libres que se verían afectadas por la amenaza naval china y que pueden hacer útiles contribuciones de fuerzas o posiciones geográficas para una defensa contra la amenaza.

El pacto Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos (ANZUS) ha sido principalmente un mecanismo para coordinar los intereses mutuos de las partes.

La Organización del Tratado del Sudeste de Asia (SEATO) incluye solamente a tres naciones regionales de los 10 o tantos posibles participantes en un sistema de defensa naval del Pacífico.

Además, la dificultad de obtener del Consejo de OTASO un consenso para la acción en una crisis, ha dado por resultado que se evada la complementación de la organización del tratado con acuerdos americanos y británicos bilaterales de seguridad en la región.

Por consiguiente, los miembros de una Organización de Defensa Naval del Pacífico (PANADO) reflejaría los importantes cambios políticos que se han producido en los últimos 10 años.

En Asia existen naciones que antes no existían o que estaban configuradas en forma diferente en 1954, y los patrones de tensión internacional han cambiado de muchas maneras. Los miembros de una alianza de defensa del Pacífico pueden reflejar hoy día requisitos de seguridad en un modo más realista de lo que era posible hace una década.

El área general de interés para el tratado sería las aguas territoriales, las rutas por las cuales efectúan su comercio marítimo y las áreas donde efectúan actividades marítimas tales como pesca oceánica.

Como el uso del Estrecho de Malaca

es de vital importancia para todas las naciones del Pacífico tanto en paz como en guerra, la alianza tendría un interés esencial tanto al oeste como al este de Singapur. El área del Tratado PANADO, entonces incluiría parte del océano Índico como del Pacífico occidental.

Las actuales instalaciones en Japón, las Filipinas, Australia y Singapur proporcionarían en general un sistema de bases PANADO adecuado, excepto en lo que se refiere a los requisitos del Océano Índico.

PLANIFICACION CONJUNTA

PANADO proporcionaría también el mecanismo para la planificación conjunta de los niveles de fuerza naval, la estandarización de equipos y el desarrollo de sistemas logísticos combinados.

También estaría incluido el desarrollo cooperativo de bases, el desarrollo de la doctrina de operaciones combinadas y la realización de ejercicios conjuntos para probar procedimientos de mando, operaciones y logísticas. La estructura de mando combinado requerida podría satisfacerse mediante la designación de una responsabilidad adicional para el Comandante en Jefe del Pacífico (CINCPAC), y la creación de un Estado Mayor Combinado para la planificación de operaciones y logística.

La finalidad que guiaría a la organización sería el desarrollo de las capacidades de sus miembros regionales para satisfacer los requisitos de defensa naval local, dejando libres a las fuerzas navales estadounidenses para efectuar campañas de guerra A/S. y otras misiones importantes.

Entre las tareas de los miembros regionales se incluiría la defensa costera, el barrido de minas en las costas, el minaje defensivo y ofensivo y otras misiones similares que podrían ser ejecutadas con buques menores en las aguas del Pacífico occidental. Algunos miembros regionales podrían cooperar también con

las fuerzas estadounidenses en las grandes operaciones de la flota.

Como ninguna de las naciones del Pacífico occidental y del Océano Índico, excepto Japón, pueden disponer de modernos portaaviones de ataque, las naciones regionales, en general, deberían depender de Estados Unidos para que les proporcionara unidades pesadas, mientras que las armadas locales en conjunto proporcionarían una flota balanceada de destructores, submarinos, barreminas, embarcaciones de patrulla costera y embarcaciones auxiliares.

El concepto PANADO ofrece la oportunidad de mejorar significativamente las defensas del Mundo Libre a un costo relativamente bajo. Los importantes resultados iniciales de la alianza serían la estandarización de equipo, la táctica, logística y sistemas de mando. Esta estandarización establecería la estructura para una expansión de fuerza rápida y ordenada en el caso de una emergencia.

Estos mejoramientos estructurales no exigirían grandes desembolsos, especialmente si la estandarización se realiza bajo un vasto plan por un período de 10 años. Por otra parte, si la acción se posterga hasta que la amenaza naval china se vuelva demasiado real, una organización naval de emergencia, que entonces sería indiscutiblemente necesaria, costaría más y sería menos efectiva que un programa desarrollado sistemáticamente durante los próximos 10 ó 15 años.

Por largo tiempo, la estrategia nacional estadounidense se ha basado firmemente en la supremacía naval mundial.

Sin embargo, hoy la gran Armada de la Unión Soviética y su flota mercante en rápido crecimiento constituyen una grave amenaza a la supremacía naval estadounidense en el Atlántico.

El futuro desarrollo de un importante grado de poderío naval en China Comunista representará para Estados Unidos un reto en el Pacífico, y podría convertir el actual predominio naval de Estados Unidos en los dos Océanos, en una doble vulnerabilidad.

(Traducido de "Military Review", Dic. 1965).

LA OPERACION RHEINUBUNG



La última salida del "Bismarck"

Por

Alfredo GALLEGOS V.
Teniente 1º, Armada de Chile

Bahía de Cydnia, 19 de mayo de 1941. Sólo turba la quietud nocturna del puerto, el ruido monótono de las cadenas que desprendiendo fango y chorreando agua, son tragadas hacia las entrañas de los buques.

Once penachos de humo se elevan hacia el cielo oscuro. No hay luces en el puerto, ni pitos de maniobra ni pañuelos de despedida. Lentamente el silencioso convoy se pone en marcha y, a poco, como cómplice del secreto, desaparece la espiral voluble del humo.

En medio de todos va un coloso. Tiene más de 800 pies de eslora y casi 120 de manga. Sobre sus cubiertas, cuatro torres dobles de cañones de 15" permanecen inmóviles, mientras que otros pequeños se mueven incesantemente atisbando el cielo.

Hacia proa, allí donde los costados se juntan y se unen formando un espolón sólido, sobre las anclas tragadas en los escobenes, se lee el nombre del legendario Canciller de Hierro: "Bismarck".

El acorazado mortífero se había hecho a la mar; con sus 42.000 toneladas de acero, sus costados protegidos por planchas de trece pulgadas de espesor, sus doce cañones de 5,9 pulgadas, sus dieciséis de 4,1 y 40 ametralladoras pequeñas; con la fe de sus 2.000 tripulantes y la esperanza de todo un pueblo, el "Bismarck" rompía por fin las cadenas de su prolongado encierro y se dirigía al Atlántico.

La salida del "Bismarck" fue una decisión difícil para el Alto Mando Naval alemán. Las condiciones de operación del Atlántico se iban haciendo cada día más dificultosas. No bastaban para aliviar esta situación ni las victorias de Rommel en el Africa ni la reciente caída de Yugoslavia, el 17 de abril. La Armada habría de llevar a cabo sola su propia lucha, enfrentando su reducido número de unidades no sólo a la aplastante superioridad de la Armada inglesa, buque por buque, sino que a la acción de su fuerte aviación naval a la que nada se le podía oponer, a no ser que la acción se desarrollase inmediata a las costas de Francia y que las condiciones tácticas del momento hiciesen posible la intervención de la "Lutwafe", cuyos pilotos poco sabían de la guerra naval y sus azares.

El 24 de agosto de 1940, con la presencia de Hitler, que lo había descrito como "el orgullo de Alemania", el "Bismarck" era bautizado, iniciando en seguida un crucero de entrenamiento de seis meses en el mar Báltico. Aunque individualmente se consideraba a este navío superior a todos los buques de la Armada inglesa, poco podía hacer ante una eventual concentración de las fuerzas pesadas enemigas, que habría de producirse, y el concurso de su Aviación Naval.

Los esfuerzos que venía realizando la Armada alemana desde 1935 por conseguir una aviación naval propia, habían resultado estériles, y por su parte el adversario intensificaba constantemente la

vigilancia aérea, tornando la situación naval cada vez más crítica, lo que se acentuaba por la apreciación acertada del mando político y naval de Alemania, que pronosticaba la próxima entrada de los EE. UU. al conflicto.

Nada podía hacer la Armada alemana por remediar esta situación y su Comandante en Jefe se dispuso a luchar con sus unidades de superficie para producir un hostigamiento permanente a las fuerzas navales adversarias, que les impidiese la elaboración de planes estratégicos de largo alcance, favoreciendo así las campañas continentales y extracontinentales en que estaba empeñado el Ejército, y en espera a la vez de que el incremento de las fuerzas submarinas alemanas, viniera oportunamente a aliviar y reemplazar a las fuerzas de superficie, empeñadas en esa lucha tan desproporcionada como valiente.

Originalmente, la operación "Rheinübung" había sido planeada como una operación en gran escala, que agrupara en una unidad de combate al "Bismarck" y a los cruceros de batalla "Gneisenau" y "Scharnhorst" de 26.000 toneladas de desplazamiento, armados con tres torres triples de once pulgadas y que habían sido puestos en servicio recientemente, en mayo de 1938 y enero de 1939, respectivamente.

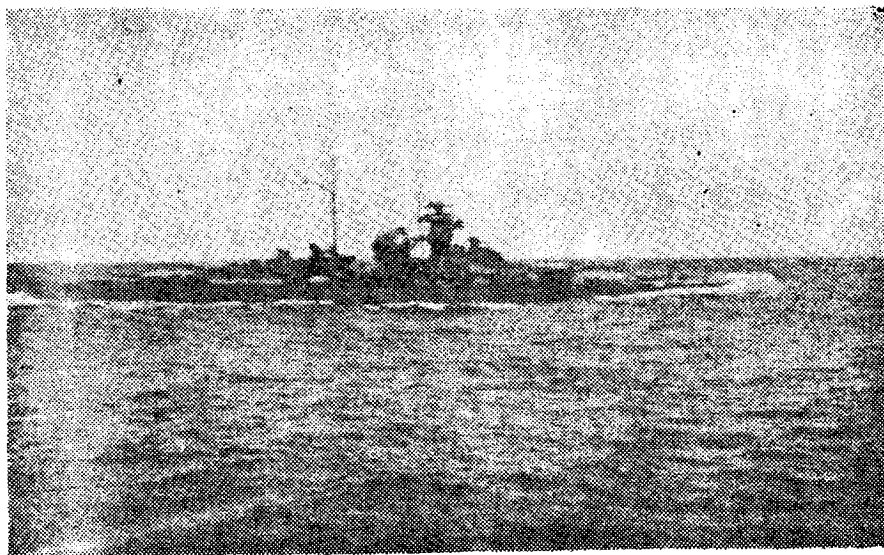
Sin embargo, estas naves fondeadas en Brest estaban temporalmente fuera de servicio, ya que el "Scharnhorst" había sufrido una avería en sus máquinas y el "Gneisenau" recientemente alcanzado por un avión torpedero el 6 de

abril, y a los pocos días por cuatro bombas lanzadas también desde el aire.

Así pues, Raeder decidió el envío del "Bismarck" junto con el crucero "Prinz Eugen" de 10.000 toneladas armado con ocho cañones de ocho pulgadas, doce de 4,1 pulgadas y doce tubos torpederos de veintiuna pulgadas, que aunque poderoso, no podía suplir las pesadas andanadas de dos y media toneladas que eran capaces de lanzar los originales acompañantes.

La fortuna de la guerra no favorecía a los marinos alemanes. Uno a uno sus

proyectos y sus ambiciones eran desbaratados por la tremenda inferioridad de sus fuerzas. Pero Alemania, empeñada en una lucha de conquista, necesitaba mantener abiertas las rutas que le aseguraran el normal abastecimiento de los materiales indispensables para su industria bélica, así como el libre tránsito de sus ejércitos de invasión. Aunque olvidada, y vituperada por los directores de la guerra, la Armada alemana cumplía una gran misión, y fue en cumplimiento de ésta, que Raeder, en tan adversas circunstancias, dio la orden para iniciar esta salida.



El "Bismarck" después de su combate con el "Hood" y el "Prince of Wales" continúa navegando con su proa hundida.

El "Bismarck" ya está fuera de las aguas protegidas del mar Báltico. Lejos han queda las aguas del "Kattegat" y del "Skagerrak". Atrás también, las luces de Bergen se van haciendo más y más débiles. Sólo se ve ahora el resplandor blanquecino de sus luces, como fondo del cuadro danzarino y espumante de su estela. A veinticinco nudos, presuroso sobre las encrespadas aguas del Atlántico Norte, el "Bismarck" va al encuentro de su cita con la Historia.

En el puente no brilla una luz, pero decenas de ojos atisban el horizonte sombrío, nadie sabe con certeza si en busca de presas o al encuentro del cazador.

El Almirante Lutjens, designado Comandante en Jefe del grupo, y el Comandante Lindemann, al mando del acorazado, permanecen en el puente de mando.

Gunter Lutjens era un marino de temple. Poseía un juicio certero y una acendrada devoción por el deber. Ya en la Primera Guerra Mundial había comandado media flotilla de torpederos en las aguas de Flandes. Después había sido Jefe de Flotilla, Comandante de crucero y Jefe de la Flota de Torpederos; Oficial del Estado Mayor y Jefe accidental de Operaciones de la Flota en las aguas de Noruega.

Y por último, recién en enero de ese año de 1941, en el corto período de dos meses al mando de los poderosos cruceros "Scharshorst" y "Gneisenau", había hundido 115.622 toneladas de buques y mercaderías del enemigo, frustrando las tentativas del Almirantazgo inglés de acabar con tan funesto corsario que operaba casi a la vista de sus bases.

En todas las Armadas beligerantes, habían almirantes de excepcionales condiciones profesionales; en la Armada alemana, el Flottenchef Lutjens, gozaba de la confianza ciega del más idóneo de sus oficiales: su Comandante en Jefe.

Pero los ingleses no dormían. Apenas recorridas las primeras doscientas cuarenta millas de la travesía de los buques alemanes, un agente del servicio secreto inglés, en Malmo, frente a Copenhague, ponía al Almirantazgo inglés sobre la pista, enviando a una inexistente firma importadora de maderas de construcción en Londres un inofensivo mensaje: "Pit props battens rising. Eleven points at least".

Así pues, a las ocho de la mañana del día 21 de mayo, el Almirantazgo recibía la información del zarpe del "Bismarck" y del "Prinze Eugen", y desde entonces, inexorablemente, el lazo comenzó a cerrarse. A las 13,15 horas un avión de reconocimiento "Spitfire" lograba una fotografía aérea del fiordo de Cristad, al sur de Bergen; a las 14,15 horas aterrizaba; a las 15,15 las ampliaciones eran examinadas por expertos y media hora más tarde, a las

15,45, el Almirantazgo recibía oficialmente la información de que el "Bismarck" y el "Prinze Eugen" se hallaban en el fiordo de Grimstad, posiblemente en ruta hacia el Atlántico.

Muy pronto pudo haber terminado el raid de los buques alemanes; pero el tiempo seguía lluvioso y el techo inferior a los doscientos pies. Así, aunque estas condiciones hicieron impracticable que la Fuerza Aérea inglesa desatara un intenso ataque, no fueron suficientes para impedir que un avión naval inglés de la base de Hatston en las isla Orkney, pilotado por el Teniente Goddard y acompañado por el Comandante G. A. Rotherham, experimentado observador inglés, pudiera reconocer bajo intenso fuego antiaéreo las bahías de Bergen y Grimstad, y enviar a las veinte horas del 22 de mayo, a un expectante Almirantazgo, la nueva de que las naves no se encontraban allí.

En el "Bismarck" las horas se sucedían en espera ansiosa, y los vigías, reforzados en sus puestos, se relevaban unos a otros en guardias interminables. ¡Si tan solo consiguiesen rebasar Islandia sin ser detectados! Los destructores escoltas habían sido despachados ya, a 180 millas de Bergen y regresaban al amparo de sus bases. Solos, el "Bismarck" y el "Prinze Eugen" se disponían a cruzar el arco de contención insular, que partiendo de Brest, en Francia, y extendiéndose por la Gran Bretaña, Islandia y el límite sur de los hielos que contornean Groenlandia, dejaba sólo dos pasos de mar: el estrecho de Dinamarca al Norte, de unas 100 millas

de amplitud y la extensión de 430 millas que dividida en su medianía por las islas Faeroes, separaba a Inglaterra de Islandia; 530 millas pues, donde el enemigo habría de distribuir todos sus efectivos, dejando tras de sí, casi sin protección el vasto océano.

Los planes fueron trazados acuciosamente. Intentar burlar el bloqueo entre Islandia y la Gran Bretaña hubiese sido suicida, ya que la Home Fleet al mando del Almirante Sir John Tovey con su insignia izada en el acorazado "King George V", se hallaba fondeada en Scapa Flow. Sólo cabía pues, efectuar la tentativa más al Norte, en el estrecho de Dinamarca, lejos de la acción de los buques y aviones ingleses, y donde obligaría a su adversario a efectuar una división de sus fuerzas, al menos hasta que fuera detectado, lo que se esperaba evitar ayudado por el tiempo brumoso y posteriormente por la acción de un grupo de submarinos concentrados en latitud 54 grados 10 minutos N. y 42 10 W., que le abrieran en definitiva las puertas del ancho Atlántico, surcado en aquel entonces por 11 convoyes, entre los cuales se contaba el WS 8B que transportaba a 20.000 soldados al Mediterráneo, y que navegaba frente a las costas de Irlanda.

Para el Almirantazgo, los convoyes venían a complicar la situación, pero aún así recurrió al positivo y ortodoxo expediente de concentrar todos sus efectivos sobre los incursionistas, restando la protección de sus buques pesados a los convoyes, en una medida tan atinada como valiente.

El crucero pesado H. M. S. "Suffolk" fue enviado de inmediato a patrullar el estrecho, siendo reforzado el día 21, con el crucero "Norfolk", buque gemelo de 10.000 toneladas al mando del Contraalmirante William Wake-Walker y posteriormente, en las primeras horas del día 22, con el "Hood", el "Prince of Wales" y una escolta de seis destructores.

Los cruceros "Manchester", "Birmingham" y "Arethusa" fueron destacados a patrullar la extensión entre Islandia y las islas Faeroes, en tanto que la aviación iniciaba una exhaustiva búsqueda en las aguas más próximas a sus bases.

El "Repulse" y el portaaviones "Victorious", de 23.000 toneladas fueron puestos a disposición del Almirante Tovey, quien a las 23,35 del día 22 se hacía a la mar en el "King George V" desde Scapa Flow, asistido por el "Victorious" y los cruceros "Galatea", "Aurora", "Kenya" y "Hermione", junto con siete destructores. A la mañana siguiente se le unieron el crucero "Repulse" y tres destructores y la fuerza se di-

rigió a proporcionar una adecuada retaguardia a los buques comandados por el Vicealmirante Lancelot E. Holland quien izaba su insignia en el "Hood", y que patrullaba en espera del ansiado encuentro.

Como medida de extrema precaución el Almirante Sommerville zarpaba desde Gibraltar, el día 24 a las dos de la mañana, hacia el teatro de combate, con su fuerza "H", compuesta por el "Renown", el "Ark Royal" y el "Sheffield", ya fuera para escoltar el convoy de tropas o para intervenir de ser necesario en la lucha.

Treinta y un buques ansiosos de iniciar la cacería se interponían entre los dos buques alemanes y el océano.

¿Podrían las andanadas de 7 toneladas del "Bismarck" romper ese imponente bloqueo, que en un día claro hubiese sido capaz de cubrir casi 300 millas de mar, sin perderse de vista los buques, y sin considerar los desarrollados radares que muchos poseían?

La niebla empezaba a disiparse como un augurio fúnebre de derrota para los alemanes, que se adentraban ya raudos en el Estrecho. Los gongos de combate sonaron persistentes y los hombres

corrieron presurosos a sus puestos. Las gruesas puertas estancas fueron cerradas y los grandes cañones salieron por fin de su inmovilidad ronizando y elevándose hacia el cielo, en pruebas de mecanismos. Las recámaras recibieron los grandes proyectiles de 1.600 libras y después los saquetes del propolente; tras ellos, los pesados cierres se cerraron, mientras que los ascensores de proyectiles bajaban cinco o seis cubiertas hacia las profundidades del buque, en busca de nuevas granadas y más cargas.

Los rostros serios de los 2.000 hombres de tripulación, denunciaban lo inminente del encuentro, a la vez que los 400 jóvenes guardiamarinas recientemente embarcados, dejando atrás la alegre camaradería de las aulas y embargados por una mezcla de supremo encanto e irresistible miedo, asistían por primera vez al ritual de pólvora y acero de los buques que se preparaban para el combate.

Caía la noche del 23 de mayo y el Comandante Ellis a bordo del "Suffolk", preparado también para el combate, dirigía en línea recta y sin saberlo, su nave hacia el adversario.

A bordo del "Hood", el Almirante Holland, se encontraba optimista. Su buque insignia, aunque botado en 1918, desplazaba 46.300 toneladas constituyéndose así en el acorazado más grande del mundo; su artillería de 15 pulgadas similar en número a la del "Bismarck" junto con su velocidad máxima de treinta y un nudos, le hacían un digno adversario. Con el concurso del acorazado "Prince of Wales", de 40.000 toneladas y sus diez cañones de catorce pulgadas, recientemente construido aunque con escaso entrenamiento, y de los cruceros pesados "Suffolk" y "Norfolk", podía esperar confiado, que el "Bismarck" y el "Eugen" iban a ser una presa fácil.

Su plan de combate era sencillo y estaba basado en su ventaja numérica. El "Hood" y el "Prince of Wales" concentrarían su fuego sobre el "Bismarck", mientras que sus dos cruceros lo harían sobre el "Eugen". Aunque su planeamiento era correcto, el destino le deparaba una tremenda sorpresa.

Al amanecer ártico del día veinticuatro, los vigías del "Norfolk" vieron aparecer dos humos sobre el horizonte; el "Hood" y el "Prince of Wales" se acercaban rápidamente, casi de proa, sobre los buques alemanes que ahora se desplazaban a 28 nudos.

Al Almirante Wake-Walker le asaltó una tremenda duda. ¿Podrían sus unidades cerrar distancia sobre los alemanes para participar en la lucha?

—"Buque a la vista, por la amura de babor; posiblemente cruceros", gritó un vigía del "Bismarck". Eran las 22,15 horas. La artillería fue ronizada prestamente mientras que en las drizas se izaba la señal "Disparar cuando esté listo", al "Eugen". El Capitán de Corbeta Schneider, Artillero del "Bismarck" exclamó a poco:

—Distancia 12.000 yardas. En blanco. ¡Fuego!

Los cañones tronaron y tras la densa humareda de la pólvora quemada se pudo ver desde el acorazado que el "Suffolk" iniciaba una cerrada caída lanzando a la vez una cortina de humo y comenzaba a perderse en ella lentamente. Los proyectiles cayeron cerca levantando altos surtidores de agua alrededor del crucero, que pronto se perdió en la espesa humareda.

El cañoneo no volvió a reiniciarse, pero la situación del enemigo fue comunicada de inmediato al Almirantazgo, quien puso a todas las unidades sobre la pista. Por la popa, lejos del alcance del fuego adversario, el Almirante Wake-Walker traqueaba el camino del "Bismarck", ayudado por su radar.

Son las cinco y treinta y cinco de la mañana. En la claridad incierta de la aurora, los enemigos al acecho se han avistado.

Los Directores de Artillería buscan afanosamente sus blancos; al fin aparecen en sus miras las siluetas inconfundibles de sus enemigos y entonces los telemetristas comienzan frenéticos a ajustar las distancias.

Las torres de quince pulgadas del "Bismarck", las dos de proa de quince del "Hood", las dos de proa de 14 pulgadas del "Wales" y las 4 de ocho pulgadas del "Eugen" se ronzan lentamente con vibraciones y gran estrépito. La demarcación no favorece a los ingleses, quienes no pueden usar sus baterías de popa. Los dos buques ingleses apuntan sus piezas equivocadamente sobre el crucero enemigo, que navegaba adelante y a mayor distancia, mientras que sus adversarios concentran sus baterías sobre el "Hood".

Al fin los telemetristas encuentran las distancias y los cañones elevan sus bocas hacia el cielo. En el "Wales" se aprecia el error de blanco y sus cañones son llevados hacia el "Bismarck".

26.500 yardas. El "Hood" da fuego seguido casi simultáneamente por el "Bismarck". Los buques se estremecen y la profunda obscuridad de los navíos se troca de pronto en una luz vivísima que saliendo de los cañones, parece por un momento envolver la enorme mole de los buques.

Y mientras los pesados cañones retrocedían y volvían en batería y los cierres eran abiertos apresuradamente, catorce toneladas de explosivos iniciaban su viaje hacia el blanco, tocándose casi en sus trayectorias, seguidos por miles de corazones invisibles tras los gruesos blindajes de las torres. Y más abajo, junto a las calderas y turbinas, donde los hombres ajeños al humo y al olor penetrante de la pólvora, con los ojos fijos en los telégrafos de órdenes, las válvulas y los quemadores, dan todo de sí, confiando a sus hermanos de arriba su propia vida. Y más allá de eso, la victoria final para su buque.

La primera andanada del "Bismarck" cayó horquillada sobre el "Hood", aunque sin dañarlo, y mientras aún se elevaban sobre el mar los surtidores de agua de sus piques, salió la segunda, en medio de la algarabía del personal del puente y de los cañones menores, que esperaban impacientes que la distancia cerrara para disparar.

Y tras la angustiosa espera, ahondada por las continuas salvas de los adversarios que caían una tras otra, pero sin acertar, con un hurra que partiendo de las cubiertas y del puente se hizo pronto general, el "Bismarck" saludó jubiloso el primer impacto, partiendo de uno de los cañones de cuatro pulgadas del "Hood", brota una gran llamarada que pronto se extiende sobre todo el centro. Iluminados por la trágica antorcha, los hombres de los telémetros pudieron ver decenas o tal vez centenas de hombres que procuraban confusos, descargar primero los cañones y después tratar por todos los medios de dominar las llamas.

Mientras, el "Prince of Wales", tan veloz en sus disparos como impreciso, completaba ya cuarenta granadas sin lastimar apenas al enemigo.

Pronto en el "Bismarck", la algarabía fue reemplazada por una fría serenidad y la tercera andanada inició su camino de 24.000 yardas buscando penetrar hondo en las estructuras de su principal adversario.

Pareció que el "Hood" hubiese sido levantado por un monstruo gigantesco y en su interior se hubiesen prendido artificios por millares como en un carnaval grotesco, triturando cuerpos y despedazando aceros. El "Hood", inmóvil, se inclinó fuertemente hacia su banda de babor y pronto, con abismal celeridad, se hundió en el océano.

No cesó allí la encarnizada lucha. El "Prince of Wales" que navegaba

tras el "Hood", en formación cerrada, evitando apenas a éste que ya se hundía con sus 1.327 hombres, reanudó la contienda. Las seis y media toneladas de sus andanadas bien podrían acabar aún con el endiablado oponente. El duelo de artillería era general; la distancia había cerrado a 9 millas y todos los cañones participaban del combate.

Pero el fuego de los alemanes seguía certero. Ronzado ahora todo el armamento sobre el "Wales", pronto se ve volar una torrecilla de cuatro pulgadas y después, en rápida sucesión, cuatro granadas de quince pulgadas alcanzaban a su valeroso adversario, una de ellas despedazando el puente de mando, donde sólo el Comandante Leach libró ileso, y otra inutilizando los directores de fuego de catorce pulgadas. Pero el "Wales", a despecho de los muertos y los destrozos, sigue disparando y por fin sus baterías horquillan la distancia. Un proyectil alcanza al acorazado alemán en el castillo, y traspasando mamparos, inunda el estanque de petróleo número dos, contaminando doscientas toneladas de combustible y otro, igualmente certero, penetra hasta su departamento de calderas número dos, anegándolo.

Sin embargo, el "Wales" con su control de fuego ciego y acosado por los dos buques alemanes, no pudo continuar tan desigual lucha y rompiendo el contacto, se alejó protegido por una cortina de humo. Eran las 06,13 de la mañana del 24 de mayo.

En Berlín hay fiesta en las calles. Las radioemisoras han interrumpido sus programas y en exaltadas palabras, comentan la odisea del acorazado alemán. Un Hitler jubiloso felicita personalmente al Almirante Raeder pidiendo las más altas distinciones para los conductores de la victoria:

"Comandante Lindeman: Cruz de Caballero con espadas y diamantes".

"Capitán Schneider, Oficial Artillero: Cruz de Caballero con espadas".

"Capitán Dollman, segundo Artillero: Caballero de la Cruz de Hierro".

Pero el Almirante Raeder está intranquilo. Sabe que el "Bismarck" está dañado y que tiene sólo el suficiente petróleo para llegar a Brest o Saint Nazaire.

¿Debería ordenar el regreso del "Bismarck" a su base victorioso, para intentar después una salida junto al "Tirpitz", en el otoño o el invierno de ese año, o bien confiar la decisión final al Almirante Lutjens, quien había demostrado una vez más su notable pericia y conocía más que él y su Estado Mayor, el verdadero potencial de su buque y las posibilidades de éxito de su campaña? Raeder optó por lo último.

En el Almirantazgo británico reina un gran desconcierto ante la dolorosa realidad de la derrota: el buque de línea más grande y más veloz de la Gran Bretaña había sido volado y de sus mil seiscientos tripulantes, sólo tres de ellos habían sobrevivido al desastre. Trágica coincidencia: en Jutlandia, veinticinco años atrás, el Contraalmirante Horace Hood, descendiente del Almirante que legara su nombre al buque, volaba en su acorazado "invencible", casi a la misma hora, las seis treinta y cinco de la mañana.

Pero era necesario sobreponerse, para mostrar al pueblo y al mundo, que la Armada británica seguía siendo la misma invencible flota que comandaran Howard y Drake en 1588, Hawke en 1759, Nelson al alborear del siglo XIX y tantos otros. Alemania sabía que Inglaterra dependía de su mar, y ella iba a demostrar que sabía mantener sus tradiciones.

Aun había 30 buques acosando al navío alemán y podrían todavía destacarse más. De inmediato se dictan las órdenes de concentración al crucero "Edimburgh" y al acorazado "Rodney" que se encontraba a 500 millas de distancia; al "Ramillies" y al "Dorsetshire" que escoltaban convoyes a más de 1.000 millas y al "Revenge" que se

hallaba fondeado en "Halifax", Canadá, a mayor distancia todavía.

¡Si tan sólo el "Bismarck" no volviera sobre su estela! De hacerlo, todos los enormes esfuerzos desplegados serían vanos y el enemigo podría regresar a

su patria, con una aureola de leyenda, socabando la moral de todo el pueblo británico y quién sabe, si hasta la buena disposición de sus aliados. Si persistía en su empeño, bien sabían ellos que le esperaba la destrucción.

El "Bismarck" prosiguió su ruta. Tras de sí va dejando una negra huella de petróleo, y sus dos torres de proa son bañadas continuamente por el pequeño oleaje. Lutjen traza sus planes. Cree haber burlado ya el bloqueo inglés y piensa enfilar más tarde hacia Brest, el puerto francés más cercano, ya que la pérdida de combustible le ha restado gran autonomía. Hacia el atardecer ha de destacar al "Prinz Eugen" independientemente para que inicie su lucha de corso, pudiendo rellenar su combustible del "Belchen" o del "Lothringen", petroleros alemanes que se hallan en las cercanías. Después piensa solicitar apoyo aéreo a la Lutwafe, para su recalada a puerto, así como también la concentración de todos los submarinos que se hallen en las inmediaciones.

El tiempo sigue indeciso y las lluvias que él desea fervientemente, sólo hacen su aparición en forma esporádica, sin que la visibilidad se reduzca en definitiva. Son las 12.40 horas y cae al rumbo 185, manteniendo su velocidad de veintiocho nudos.

Quince o veinte millas más al Norte, el "Wales" y los dos cruceros al mando del Almirante Wake-Walker, no desean provocar un encuentro, en lo que demuestran gran prudencia e indudable acierto. Sabe el Almirante que la tenaza se va cerrando y que el "Bismarck" ya casi no le es posible retroceder porque las fuerzas de Tovey y las suyas le cierran el paso, y hacia el Este y el Sur, el mar está colmado de buques pesados y destructores. Sus radares continúan detectando al enemigo con toda precisión y aunque invisible, el adversario está bajo permanente vigilancia. Suponiendo que el área está infestada de submarinos, Wake-Walker ha ordenado zigzaguear, lo que le obliga a perder el contacto al caer a una banda, pero tan pronto como vuelve al rumbo opuesto, el contacto se reinicia y vuelve nuevamente la tranquilidad.

A las 18,00 horas, los buques se encontraban a doscientas veinte millas del cabo "Farewell, en el extremo sur de Groenlandia, y la quietud fue de pronto interrumpida por una fuerte detonación. El "Bismarck" rompía el fuego. De inmediato los ingleses replicaron sin que se produjeran impactos en ambos bandos. Pero esta maniobra dio al "Eugen" la oportunidad de escapar sin ser observado, y después de petroleo, recaló a Brest sin novedad, diez días después.

Obscurece rápidamente y el mar se cubre de espuma; silva el viento formando altas olas desde el Sudeste. Los buques a proados a la mar y a 28 nudos, escoran y cabecean fuertemente. El techo es de 500 pies. Parece que por fin se realizan los desos del Almirante alemán

y que ningún avión puede sobrevolarlo. Pero súbitamente, dominando el fragor del viento y el fuerte estrépito del oleaje rompiendo en la proa del acorazado, se deja oír el inconfundible ruido y casi instantáneamente rompiendo las bajas nubes, aparecen tal vez 15 aviones,

que rodean al "Bismarck" buscando la mejor inclinación para el lanzamiento de sus torpedos.

El gongo de combate suena con inusitada urgencia y pronto las ametralladoras y los cañones antiaéreos dejan oír su lúgubre tableteo. El cielo se llena de explosiones alrededor de los nueve Swordfish y otros tantos Fulmers, que inician el ataque.

"El Bismarck" efectúa cerrados virajes a una y otra banda y en tanto que sus cañones derriban dos aviones, su costado se ilumina con una luz vivísima al tiempo que el buque se estremece fuertemente. Por un instante, los pilotos

desde el aire, pudieron ver la esbelta silueta del acorazado, que se debatía indomable sobre el fuerte oleaje. Los esforzados atacantes, se alejan hacia su portaaviones "Victorious", que se encontraba a unas 120 ó 150 millas hacia el NE., golpeado también por el mismo oleaje, que hacía oscilar su cubierta cerca de 50 pies, en la obscuridad sin luna ni estrellas de la noche que había llegado. Y para dificultar más aún el aterrizaje para los aviadores que jamás habían operado en tan adversas circunstancias, el "Victorious" los recibía con alumbrado de emergencia, ya que su faro orientador había fallado.

A las 03.06 del día 25 de mayo, un urgente mensaje fue recibido en el Almirantazgo desde el "Suffolk". "Contacto perdido, estoy efectuando rebusca". La más viva ansiedad se reflejó en el rostro de todos. ¿Habría virado hacia el W. el acorazado, o tal vez enfilado al NE. para regresar al Mar del Norte, contorneando Islandia? Pasaban las horas y la ansiedad aumentaba. Ya no era posible seguir concentrando las fuerzas; era preciso abrir el abanico. En la mañana el "King George V" efectuó una recorrida hacia el W. pasando por la proa de su adversario a unas cien millas sin saberlo. Todos los aviones del "Victorious" fueron enviados a efectuar una rebusca que resultó infructuosa, y la IV Flotilla de destructores compuesta por el "Cossack" en que izaba su insignia el Comodoro Vian, el "Maori", el "Zulu", el "Sikh" y la nave polaca "Piorum" fueron separados de su convoy y enviados a la desesperada rebusca.

La situación para el mando inglés se iba haciendo cada vez más difícil. El "Prince of Wales" y el "Repulse" abandonaban la cacería y se dirigían a andar reducido a Islandia, para petrolearse, y muy pronto algunos de los navíos perseguidores deberían reducir también su velocidad, para aumentar su autonomía.

Pero en el acorazado alemán, Lutjens quien estaba de cumpleaños, nada sabía del desconcierto y la frustración de sus adversarios. Ignoraba que habían conseguido romper el contacto con el tenaz perseguidor, ya que aun cuando continuaban detectando los débiles pulsos de sus radares, no imaginaban que sus ecos eran insuficientes para ser captados por sus equipos. Imposibilitado de variar su ruta por la escasez de combustible y distante aún unas mil millas de su destino, Lutjens ve llegar cercano su fin y rompe el silencio radiotelegráfico enviando un mensaje de 150 grupos al Gruppe West de París, reportando la acción con el "Hood", la feliz huida del "Eugen" y la abismante eficiencia de los radares británicos. La respuesta lo golpeó duramente: "El tráfico de comunicaciones de los ingleses indicaba que se había perdido el contacto". Guardó inmediato silencio, aunque el Almirantazgo había conseguido obtener una excelente demarcación radiogoniométrica. A las 10.47, Tovey con el "K. George V" caía hacia el rumbo recientemente trazado, enterándose sólo durante la segunda guardia de perros, que la demarcación había sido mal trazada y que el enemigo navegaba hacia el SE. En la fantástica carrera, Lutjens adelantaba 150 millas a su incansable rastreador.

Así transcurrió el día 25 y su noche, con Lutjens que veía renacer sus esperanzas y un desmoralizado Tovey, que por un error trágico dejaba escapar a su presa, cuando sólo se encontraba a 700 u 800 millas de su destino. Todo había terminado para él; de ahora en adelante sólo Somerville podría detenerlo antes que la vergüenza de la derrota aplastante se extendiese como reguero de pólvora por el mundo entero.

El día 26 amaneció lleno de presagios. Lutjens sabía que ese podría ser su último día de huida. En la noche dejaría de ser para siempre el asustado y ciego prófugo, para convertirse en el acorazado invulnerable al amparo de los aviones de la Lutwafe que habrían de aprestarse ya para iniciar el vuelo, de los submarinos que patrullarían a 300 millas al Weste de Brest y de la escolta de destructores que lo recibiría con su empavesado completo y su bandera de combate enarbolada en homenaje a sus esfuerzos y sus victorias; sólo el "Renown" con sus 9 cañones de 16 pulgadas y el temible portaaviones "Ark Royal" con sus decenas de "Swordfish" se interponían entre él y la ansiada tierra, después de haber dejado atrás impotentes, a más de una veintena de sus adversarios.

La niebla se disipaba intermitentemente, llenando de angustia a los vigías alemanes exhaustos tras tan descomunal esfuerzo. En el buque sólo se oía el murmullo suave de sus motores y de cuando en cuando el golpe sordo de una puerta al golpear sobre los mamparos al vaivén de las olas y que ya nadie se esforzaba en cerrar. Los hombres dormían o dormitaban apiñados unos a otros en sus puestos de combate, con sus salvavidas puestos, y los guardiamarinas perdida ya su marcial apostura, con el rostro enjuto después de las largas vigiliás, soñaban con el postrer combate o con la casi increíble recalada, premio más que merecido después de tantos sufrimientos y desvelos.

Pero el destino les fue implacable y a las 10,47 todo cambió, trocando los anhelos en quimeras.

Invisible aun tras las bajas nubes, el ruido de un avión turbó el silencio; era un Catalina del mando costero de la RAF. Los artilleros dispararon frenéticos, pero el cansancio y el nerviosismo de que eran presa, desviaron su puntería y de pronto todo pareció concluir. Estaban descubiertos; de allí en adelante era cuestión de tiempo. El cielo se llenaría de aviones y tras de ellos aparecerían las naves con sus tripulaciones descansadas y anhelosas de asestar al coloso el último golpe; de destruirlos a ellos, que llevaban ya una semana combatiendo, sin separarse casi de sus puestos de combate, comiendo apenas y luchando contra el insomnio y la fatiga. Estaban todavía a 700 millas de Brest y separados otras cuatrocientas de toda ayuda. Era el epílogo de una jornada gloriosa.

Sommerville en el "Renow" comprendió que sólo él podía detenerlo. Dos aviones fueron enviados de inmediato, despegando con vientos de treinta nudos, a reportar la posición del "Bismarck" más allá del alcance de sus baterías.

A las 14,50 dieciséis torpederos despegaban del portaaviones. Era la última jugada y había que apostar todo. El "Sheffield" había sido destacado a traquear al "Bismarck" con sus radares

y entonces se produjo lo inaudito: los aviones ignorantes de la acción del crucero, guiados por el radar del leader atacaron al "Sheffield", sin que nada pudiera disuadirlos de tan desmesurado error, librando aquél afortunadamente ileso. Un aviador inglés, haciendo honor a la flema británica le transmitió al alejarse: "Lo siento por los salmones".

Tovey, a quien se le había unido el "Rodney", solicita permiso al Almirantazgo para abandonar la persecución a

medianoche, a no ser que el enemigo disminuya considerablemente su andar. Churchill en una sentencia que lo describe en toda su enorme estatura de estadista, sugiere que no se abandone la lucha, así tenga que ser remolcado a puerto.

Los dados son mostrados uno a uno en la decisiva jugada; al atardecer el U-556 al mando del teniente Wohlfart avista al "Ark Royal". Tiene la inclinación más favorable y en su mesa de ataque se ajustan los datos de lanzamiento en una práctica de academia: en sus tubos no hay un solo torpedo.

Está ya obscureciendo y nuevos aviones llegan sobre el acorazado. Gobernando a una y otra banda, el "Bismarck" elude uno a uno los torpedos. Los cañones disparando velozmente logran derribar a tres de ellos. Un torpedo llega a su costado arañando apenas su gruesa coraza, pero el último, más afortunado, inicia su carrera hacia la popa, sin que el pesado buque pueda separarse del camino recto de su estela. Se oye una explosión al tiempo que el navío se estremece; los timones no gobiernan ya y fuertes vibraciones de su eje propulsor de babor indican que la hélice ha sido dañada, lo que obliga a reducir la velocidad a un máximo de doce nudos.

Mientras los aviones se alejan, el "Bismarck", sin gobierno, completa dos vueltas al horizonte en medio de la confusión y el desconcierto. El Ingeniero comunica que el timón ha sido seriamente dañado y que es imposible efectuar su reparación a flote.

Apenas gobernado, variando las revoluciones de sus ejes, el "Bismarck" ve llegar a nuevos atacantes. Son los destructores de Vian, que desafiando el fuego de sus baterías, sin saber que apenas pueden apuntar, lanzan sus torpedos sobre el mutilado titán. Dos de ellos dan en blanco.

Lutjens comprende que ha perdido la carrera, que no puede llegar a Brest. A las 23,57 envía un mensaja al Führer: "Luchamos hasta el fin con la esperanza puesta en Vos, mi Führer, y la inextinguible confianza en la victoria de Alemania. El Comandante de la Flota".

La respuesta de Hitler, ha provocado tal vez una irónica mueca en el rostro

del cansado Almirante: "Al Comandante de la Flota: Le doy las gracias en nombre de todo el pueblo de Alemania. A la tripulación del "Bismarck": Toda Alemania está con vosotros. Se ha hecho todo lo posible. Vuestra devoción al deber fortalecerá a nuestro pueblo en su lucha por la existencia".

Las cosas habían sido diferentes: No había habido un buque que no lo apuntara codicioso en sus miras; un torpedo que no buscara su costado; un avión que no tratara de penetrar sus corazas con sus armas.

Y llega por fin el 27 de Mayo.

Solo, terriblemente solo, apenas a 500 millas de la costa francesa, el "Bismarck" ve llegar a sus enemigos portando su guadaña de muerte. Aun nos parece oír a sus artilleros cantando su ritual:

"Punto de apuntar acorazado "Rodney".

"Telémetro Blanco en distancia. Artillería lista. Romper el Fuego".

Inútil desafío.

A la primera andanada el "Bismarck" encuentra la distancia, pero el buque navega errático guiado solamente por las revoluciones de sus ejes y los artilleros ven en agonía, como sus cañones con la distancia exacta graduada en sus alzas, pierden la ronza y los tiros en su mayor parte se van al mar.

El "Rodney" y el "King George" disparan andanada tras andanada con un ritmo ensordecedor y monótono, como dirigidos por un maestro invisible. Casi dos horas dura la trágica sinfonía, con el "Rodney" ahora a 4.000 yardas, oradando y despedazando todo. el "Bismarck" está inmóvil y el fuego lo consume; su palo de proa ha sido volado; todas las torres han sido silenciadas, pero el coloso se resiste a hundirse. No bastaban para eso las salvas de 9 toneladas del "Rodney", ni las de 7 toneladas del "King George".

A las diez, Lutjen da su última orden de echar al mar todos los documentos secretos, mientras el Comandante ordena abandonar el buque y explotar las cargas junto a las válvulas de fondo.

El crucero "Dorsetshire" se prepara a lanzar tres torpedos, acelerando así el desenlace. Dentro de poco, el "Bis-

marck" partirá a la misma morada del "Hood" su primera y única víctima, a mil doscientas millas de distancia. Lutjens y Lindemann aguardan impasibles

a morir en el puente de mando, cumpliendo así el destino que la ley del mar les fijaba inexorable. Más tarde, 115 hombres serán rescatados de las aguas.

Por fin, en Londres, en la sala de guerra del Almirantazgo, un joven oficial con los ojos brillantes dijo sin poder contener su emoción: "El "Bismarck" ha sido hundido".

El martirio había terminado. Para el "Bismarck" había brillado la luz de la gloria con luminosidad de sol y llegado inexorable el ocaso sangriento. La muerte sorprendía a sus hombres disparando incansables, en cruenta lucha contra el enemigo que los doblaba y los despedazaba, capaces aún rodeados de fuego y aceros retorcidos de cargar de nuevo, ronzar y disparar.

Ironía final del destino. Tres horas después del hundimiento, el Gruppe West envía un mensaje imperativo al Almirante. "Reuter informa "Bismarck" hundido. Indique su posición de inmediato".

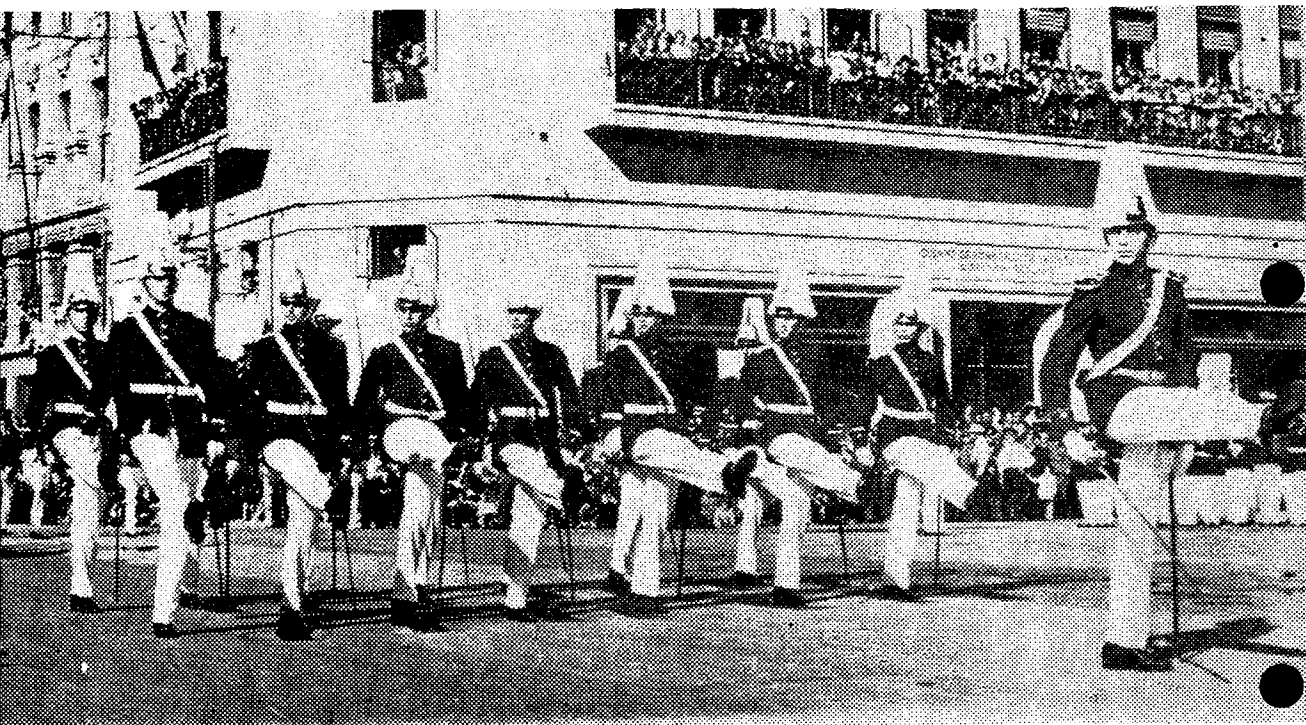
Fue la lucha de un buque solo. Ni siquiera de la Armada y menos todavía del conjunto de sus armas. Ni un submarino se le acercó, ni tan sólo para recoger su Bitácora y cuando los aviones del obeso Goering arribaron al sitio del desastre, en una bravata de circo, demostrando que "era posible llegar", el buque se había hundido y descansaba junto con casi 2.000 tripulantes en el fondo del océano, bajo cuatro mil metros de agua y custodiado por los cadáveres de aquellos que con sus salvavidas puestos, flotaban en el mar.

B I B L I O G R A F I A

- | | |
|---|---|
| La Gran Alianza. Wiston Churchill. (En la parte pertinente). | Grandes Batallas Navales. Oliver Warner. (En la parte pertinente). |
| La Guerra de 1939. Volumen Quinto. Geoffrey Dennis, M. A. (En la parte pertinente). | Mi Vida. Erich Raeder. (En la parte pertinente). |
| | Eclipse de la Armada Alemana. Thaddeus V. Tuleja. (En la parte pertinente). |
| | Cazando al "Bismarck". C. S. Forrester. |
| | La Epopeya del "Bismarck". Frederick Kramer. |

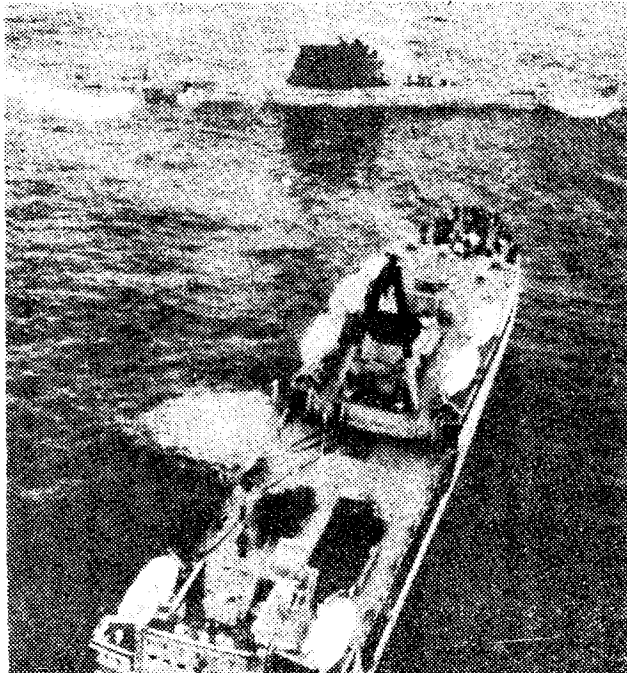


EN HONOR DE LAS GLORIAS NAVALES



Delegación de Cadetes de la Escuela Militar "Bernardo O'Higgins" cuyo plantel funciona en Santiago de Chile, desfila el 21 de mayo último ante el Monumento a las Glorias Navales, en Valparaíso.

INFORME SOBRE EJERCICIOS SOVIETICOS ANTISUBMARINOS



El siguiente artículo es una traducción del original titulado "Éxito en la Caza" escrito por el Capitán Yu Kudryavtsev publicado en el periódico ruso "Krasnaya Zvezda" ("La Estrella Roja") en Moscú, el 13 de diciembre de 1964. El autor participó en la competencia de tiro y entrenamiento táctico por el Premio de la Armada Soviética. En el artículo Kudryavtsev habla de su experiencia en el entrenamiento de tripulaciones de buques A/S.

Un submarino soviético de la clase "Z", portador de misiles dirigidos, se reabastece de combustible en la mar desde el petrolero "Terek".

Durante varias horas habíamos estado siguiendo al submarino "enemigo". En el puente, inclinado sobre una pequeña mesa, el navegante del grupo, Teniente Korneychuk, estaba ploteando

su posición y la de nuestros buques en la carta, donde podían verse líneas quebradas de colores y entre ellas una línea azul, la ruta del submarino. Una mirada bastaba para ver como estaba tratando de escaparse de los buques que lo perseguían.

En cierto momento navegó en círculo. Un poco más allá en zigzag y luego realizó una inesperada caída a babor; detrás de él, un pequeño círculo verde; el área de ataque para las cargas de profundidad propulsadas. Había muchos círculos semejantes en el rumbo del submarino, correspondientes a nuestro ataque.

Mientras el navegante estaba trabajando en esta carta yo pensaba en la actuación clara y regular de un grupo de buques en el tormentoso océano invernal, tan prosaicamente descrita en una hoja milimetrada de papel amarillo. Las líneas, puntos e indicaciones precisamente ubicados, indicaban el éxito en la persecución del submarino y el intenso trabajo de muchas personas.

¿DE QUE DEPENDE?

¿De qué depende el éxito en la caza? Numerosos documentos, literatura especial e instrucciones muestran cómo debe hacerse. Pero esto no le basta al antisubmarino. Debe conocer esas características particulares del trabajo militar que no siempre se encuentran en los documentos y que por supuesto uno no puede aprenderlas de una vez o descubrirlas inmediatamente.

¿Cuáles son estas características particulares? ¿Qué puede decirse sobre ellas considerando la experiencia que se obtuvo este año?

La regularidad y un sentimiento de camaradería en un grupo de buques pueden lograrse siempre que el Comandante comprenda la situación, las maniobras del submarino y de los buques vecinos y pueda predecir el curso de los acontecimientos.

Pero, es difícil evaluar la situación y tomar la posición correcta cuando el puente recibe constantemente preguntas de uno u otro puesto de combate. Se produce mucha confusión; se pierde rapidez mientras se da datos; las personas se distraen y la central de tiro pierde su ritmo necesario. Todo esto estorba al Comandante y le impide concentrarse, se pone nervioso, le dificulta efectuar el plan de ataque A|S y por supuesto se olvida de sus vecinos. En tales casos suele perderse contacto con el submarino y el Comandante empieza a estorbar a los demás buques del grupo.

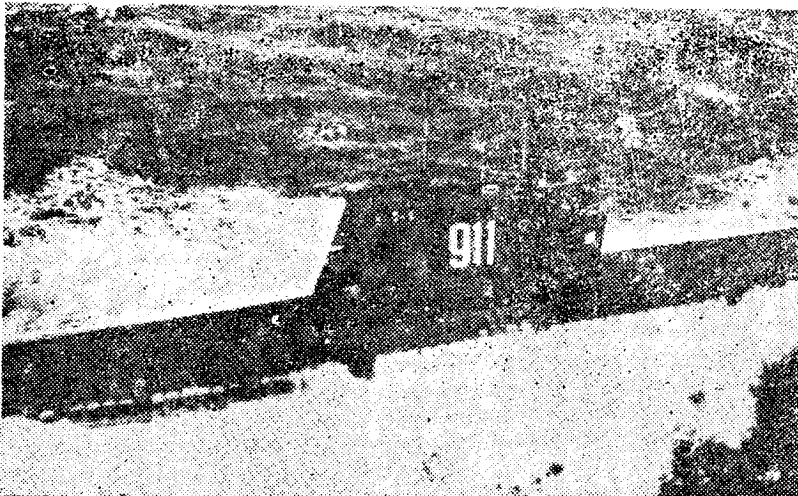
EL PROBLEMA DE CHERNOV

En uno de los ejercicios de entrenamiento en el océano, el Capitán Chernov, que recientemente se había hecho cargo del mando de un buque, no pudo mantener el contacto y lo perdió aún cuando el submarino iba en un rumbo constante. ¿Cómo

ocurrió ésto? El buque de Chernov estaba acercándose cada vez más al submarino. Tardaba mucho en detener las máquinas, pues la atención del Comandante era distraída por otras personas. Había ruido en el puente y los informes estaban llegando fuera de secuencia. El Comandante tenía que preguntar continuamente:

¿Marcación? ¿Distancia? ¿Rumbo? ¿Velocidad?

¿Cómo podía ser analizada la situación, y cómo podían mantener el track óptimo para el trabajo del operador del sonar? Tenían pues que contentarse con "coger algo" en medio de este desorden. Pero no era suficiente "coger algo" y el submarino hizo una nueva maniobra y cambió los elementos del movimiento. Como resultado, se perdió el contacto.



Una aeronave de la Armada de EE. UU. fotografió a este veloz submarino soviético, de reciente conversión, en las cercanías de Cuba durante las operaciones de cuarentena de dicha isla.

Chernov apenas fue capaz de ocupar una nueva posición luego de una orden del Comandante del Grupo y restablecer el contacto, mientras el submarino había pasado bajo su buque. Era necesario ejecutar una caída, pero el buque de Chernov continuaba navegando al rumbo y velocidad anteriores. Finalmente se detuvo, pero ya era demasiado tarde. El submarino se había ocultado bajo su estela. Nuevamente los buques del grupo tuvieron que cambiar posiciones y establecer el contacto.

Un cuadro completamente diferente puede observarse sobre el puente del buque que está al mando de un experimentado Comandante antisubmarinista. Aquí se dan los informes de los operadores en forma calmada, rítmica y ordenada. Pueden escucharse con facilidad y dan una idea bastante completa de las acciones del submarino.

LO HIZO MEJOR

El Comandante experto da órdenes al Puente de Gobierno y a la Sala de Máquinas regularmente. Se da cuenta perfectamente bien de la posición de su buque y una mirada a los buques

vecinos produce una reacción correcta e instantánea, que permite que permanezca en el punto asignado para mantener el contacto.

Durante el mismo entrenamiento, el Capitán Kuz'menko actuó en forma excelente. En uno de los momentos en que se seguía al submarino "enemigo", su buque virtualmente lo cruzó. Este navegó en círculo tratando de escaparse del grupo. Repentinamente, en el puente del buque de Kuz'menko, destelló la luz de color. El buque cayó bruscamente, aumentó la velocidad y pasó la popa del vecino. Inmediatamente Kuz'menko avisó por el altavoz con toda calma:

"El submarino ha iniciado una caída".

Fue el primero en darse cuenta de ello y efectuó la maniobra absolutamente correcta. Los buques recibieron la información y rápidamente tomaron sus nuevas posiciones.

En cambio Chernov, en la misma situación, cometió otro error. Sin dar ninguna señal cortó la proa de su vecino, y lo obligó a detenerse para evitar la colisión. La maniobra no solamente estaba mala, sino que también era peligrosa...

NO COMPLICAR LAS COSAS

A los Comandantes que están recién empezando a traquear submarinos en grupo y que todavía no han aprendido a operar en esas circunstancias, puede dárseles el siguiente consejo: ante una maniobra inesperada del enemigo no complique las cosas; asuma el rumbo y velocidad de los buques vecinos. Esto le dará tiempo para obtener sus marcaciones y tomar la decisión correcta.

Evidentemente, la seguridad en un buque que va navegando depende de acciones claras desde el puente de mando. Es muy importante, especialmente cuando hay poca visibilidad, que los operadores de radar informen rápidamente al Comandante sobre la maniobra de los buques vecinos, mientras el Oficial de Guardia marca el comienzo de la maniobra para su propio buque con la señal correspondiente. Aquí nos gustaría recordar un reglamento: el Oficial de Guardia debe dar una respuesta a cada informe del operador del radar y éste debe estar seguro de que este informe es correctamente comprendido en el puente.

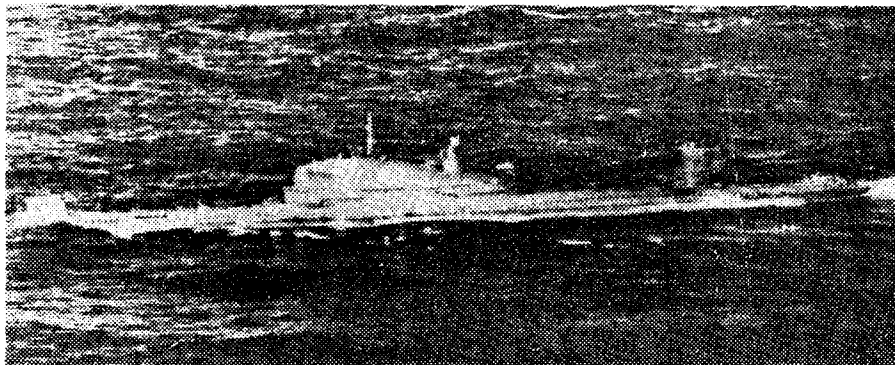
A veces puede ocurrir que el intercomunicador que se encuentra en el puente del buque A|S dé un eco de sonar accidentalmente recibido. E inmediatamente aparece la voz del Comandante: ¿"Operador de sonar, es eso el submarino?"

Este Comandante ha olvidado que el primer operador de sonar del buque es él.

SITUACION SORPRESIVA

Debemos acordarnos del Comandante Il'in, quien poco después de hacerse cargo de su buque fue sorprendido por la siguiente situación. Iban siguiendo un submarino. De repente uno de los operadores anunció:

¡Contacto perdido!



El submarino soviético 412, que es una conversión de los de la clase "W", es una nave portadora de misiles dirigidos con propulsión diesel - eléctrica.

El'in escuchó. El sonido en el parlante del sonar apenas había cambiado. Pero el Comandante de División, Comandante Sumenkov, que estaba en el puente ordenó al operador de sonar

"Gire el emisor a la derecha..."

El operador cumplió rápidamente la orden y nuevamente detectó al submarino.

Y ciertamente no había nada sorprendente en esto. Simplemente, el Comandante Sumenkov tenía más experiencia que el sonarista. Y le dio una buena lección al joven Comandante.

Generalmente se sabe que en cada ejercicio se cambia el operador de sonar. El Comandante escucha continuamente el eco y adquiere una gran experiencia en su evaluación. Esto le ayuda durante el traqueo del submarino para distribuir correctamente su atención en la escucha del eco y el control del trabajo del sonarista. Si se mantiene el emisor en una dirección y se desliza bajo la estela, un Comandante experimentado lo notará inmediatamente y dará la orden necesaria.

MEJOR EFECTUAR VIAJES LARGOS

A los Comandantes y unidades A.S de entrenamiento, no les convienen los ejercicios cortos en la mar. Apenas se alcanza a obtener cierta experiencia para iniciar las operaciones normales del grupo, cuando hay que regresar a la base. Y durante este tiempo, sólo los operadores más expertos hacen guardia ya que los Comandantes no desean perder contacto por la poca experiencia de la unidad, ordenando que los instrumentos sean operados únicamente por el personal más antiguo y experto mientras que los jóvenes desempeñan el papel de observadores. En ejercicios largos es muy diferente. La unidad completa puede turnarse varias veces ante los instrumentos. El personal trabaja de día y de noche con buena y mala visibilidad. Incluso desde el punto de vista económico es más conveniente, ya que se suprime el gasto de ir y volver a la base.

La clave para el entrenamiento es un análisis bueno y cuidadosamente preparado de cada salida a la mar. Antes se presentaba la siguiente situación: mientras los buques estaban ama-

rrados, el Comandante de la división reunía a los Comandantes de buque y decía unas pocas palabras sobre las acciones de cada uno y eso era todo. No usaban los ploteos, los trazados con las verdaderas maniobras ni la evaluación completa de los ataques efectuados por los buques. Por supuesto, este análisis no servía de nada.

Se ha decidido cambiar este sistema. Un día el Comandante de grupo entregó lápices de colores al navegante del buque; aunque había buena visibilidad el radar estaba cubierto y operando, dándole los correspondientes aspectos de su ubicación. En el buque insignia había además otro grupo de información. Se pusieron de acuerdo con los submarinistas e inmediatamente después de aflorar el submarino teníamos su verdadera maniobra. Incidentalmente, el método continuo de comunicación submarina Dedov resultó una buena ayuda; los submarinistas pusieron el ploteo en una botella y cuando nos acercamos, la lanzaron al agua. Solamente nos limitamos a recogerla.

EL ANALISIS

De vuelta a la base, el navegante del grupo trabajó en los ploteos, los Oficiales de Estado Mayor analizaron los informes de los Comandantes sobre los ataques efectuados y prepararon un plan general para traquear al submarino. Entonces el Comandante de División hizo sus observaciones y cuando los buques estaban atracando, todos los documentos estaban listos. Los Comandantes asistieron al análisis con sus propios ploteos y los materiales de los documentos del grupo.

El aspecto más educativo de esta reunión fue el análisis que se hizo de la pérdida de contacto entre los buques y el submarino. Estos momentos fueron discutidos muy cuidadosamente por nosotros. Cada Comandante dio su opinión, evaluó la situación existente e hizo proposiciones para organizar las maniobras a fin de mantener o restablecer el contacto.

Estos análisis rápidamente hicieron sentir su efecto en las resoluciones tácticas de los Comandantes, e influyó en el perfeccionamiento de sus capacidades como antisubmarinistas.

En uno de los ejercicios de entrenamiento en la mar, el submarino hizo una complicada maniobra. Todo el grupo perdió el contacto. Luego durante el análisis hubo numerosas opiniones diversas sobre la causa del fracaso. Por largo rato estuvimos sentados dibujando esquemas y finalmente llegamos a una conclusión unánime. El próximo día en la mar configuramos rápidamente la maniobra del submarino. Los buques mantuvieron las posiciones necesarias y nosotros mantuvimos el contacto.

LA PALABRA FELIZ

El viento ha amainado. La aurora está cerca. A través del encrespado océano las luces de navegación del buque aparecen y desaparecen; recién han terminado sus últimos ataques de entrenamiento. Ahora el submarino está aflorando y sus luces de navegación se ven sobre la superficie del océano...

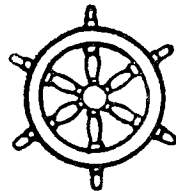
"¡El submarino ha aflorado!" —informa el señalero.

Caemos un poco a estribor, nos acercamos y buscamos la botella con el trazado de la maniobra. Desde el puente del submarino brilla la luz del proyector de señales rompiendo la obscuridad con sus destellos.

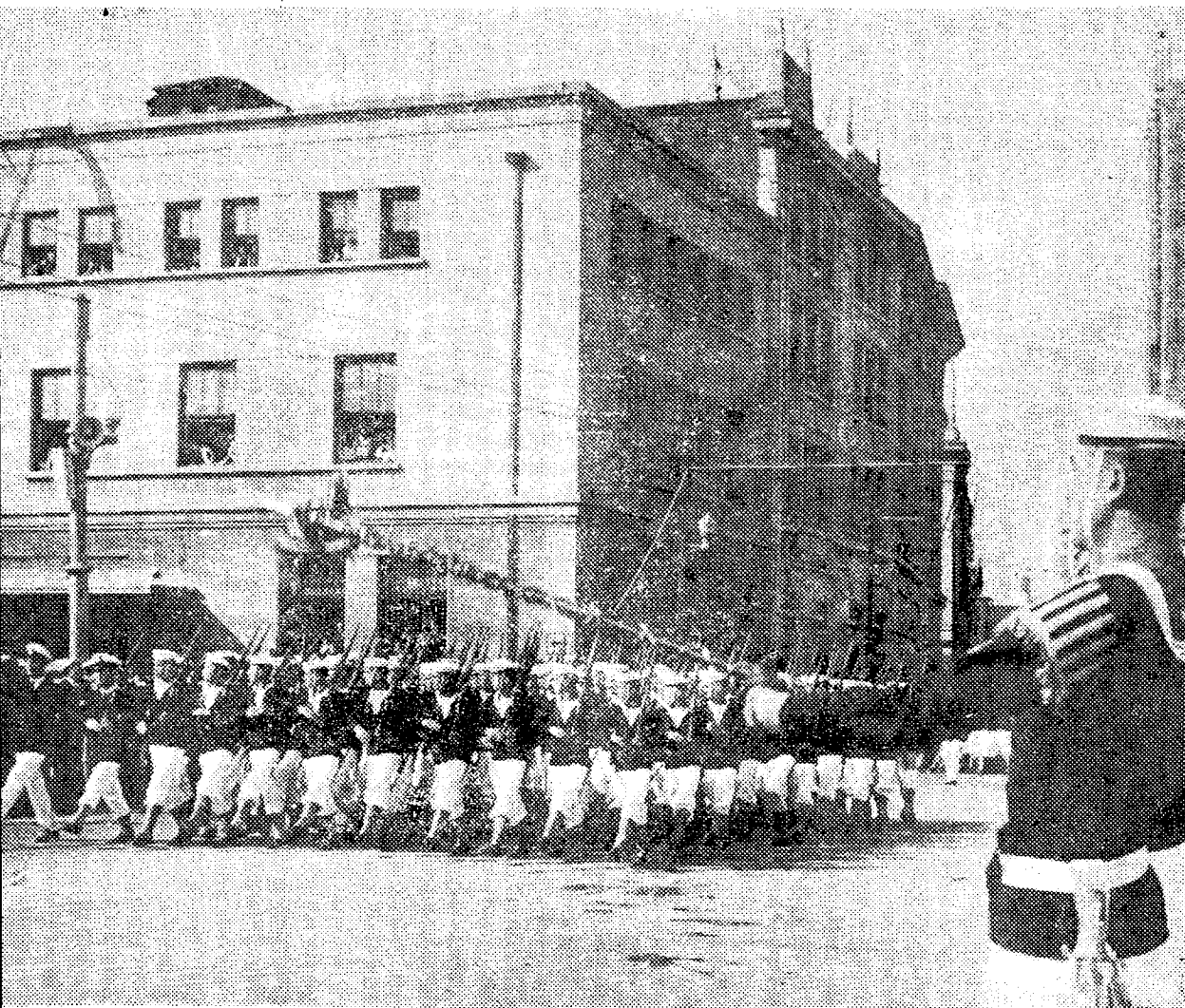
"El trazado está listo, los escuchamos durante todo el tiempo. No pudimos escaparnos. Comandante". Lee el señalero en voz alta.

"No pudimos escaparnos..." para nosotros, esto era lo más importante.

De "Navy", abril de 1965.



DESFILE LA MARINERIA

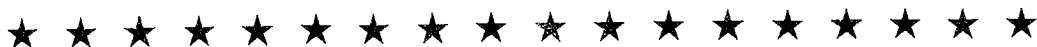


Tropas de marinería durante el desfile de las Fuerzas Navales ante el monumento a los Héroes de Iquique el pasado 21 de mayo, en Valparaíso.

Los primeros indicios de que los medios de comunicaciones intercontinentales eran insuficientes aparecieron aproximadamente en 1960. Los estudios efectuados demostraron la necesidad de definir una política a largo plazo para evitar una crisis en 1970. Si se mantenía el statu quo, el aumento de los intercambios económicos y culturales produciría, inevitablemente, un atascamiento de las líneas existentes.

por satélites activos o pasivos... Estas técnicas nuevas deberán extenderse a toda la tierra una vez que estén listas". Este era el texto esencial votado por el Congreso. Se decidió unir primero las dos regiones del mundo que mantienen el tráfico telefónico más intenso, con la ayuda de un satélite sobre el Atlántico Norte.

Para poder servir de enlace, un satélite debe estar simultáneamente a la vis-



SATELITES DE TELECOMUNICACIONES



Convenía instalar nuevos cables, en el caso de no poder contar con otros medios técnicos. Todo nuevo desarrollo de las ondas cortas era imposible; la gama de las frecuencias utilizables ya estaba muy saturada. En efecto, para utilizar la ionósfera como reflector, no se puede emplear cualquier frecuencia, pues a partir de cierto valor la onda radioeléctrica atraviesa las capas ionizadas sin experimentar reflexión.

En esa misma época la idea revolucionaria de emplear satélites para servir de retransmisores sobre los océanos tomó cuerpo y posteriormente se impuso. El Congreso de Estados Unidos se asoció a su realización, votando el texto denominado: "Ley de Satélites de Comunicaciones de 1962". Esta ley debía dar impulso a los proyectos de satélites de telecomunicaciones.

"La política de Estados Unidos es incluir en una red de comunicaciones mundiales de grandes proyecciones, un sistema comercial de telecomunicaciones

ta de las estaciones situadas en Estados Unidos y Europa y a fin de establecer un enlace permanente, había que elegir entonces entre la utilización de varios satélites desfilando uno tras otro y la inmovilización de uno sobre el Atlántico. Este último, llamado estacionario, tiene una órbita circular sincrónica y ecuatorial. No debe poseer ningún movimiento aparente en relación con la tierra. Es preciso, por lo tanto, que conserve una altura constante, que de vueltas a la misma velocidad angular que el globo, y, finalmente, que su plan de órbita intercepte la superficie de la tierra siguiendo una curva invariable. Si el plan orbital deja de ser ecuatorial, el satélite cambia de hemisferio en el curso de su evolución y se produce entonces en el cielo un movimiento relativo que se parece a un ocho. Si su período de revoluciones es igual al de la tierra alrededor de su eje, se le llama sincrónico (esto no significa que está inmóvil).

Para que una masa describa una órbi-

ta estable, la fuerza de atracción terrestre debe ser compensada por la fuerza centrífuga resultante de la rotación de dicha masa alrededor de la tierra. Esto implica una relación entre la velocidad angular y el radio de la órbita; por lo tanto la altura del satélite sincrónico debe ser forzosamente más de 36.000 kms.

Su colocación en órbita exige una gran potencia, pues es necesario alcanzar la altura prescrita y el plano de órbita debe ser ecuatorial. Estas dos operaciones limitan, con los cohetes actuales, la masa que se va a colocar en órbita. Aunque la relativa inmovilidad del satélite facilita que sus antenas en dirección queden apuntadas hacia el suelo (esto se llama rastreo), la distancia vuelve más delicados los enlaces radioeléctricos. La gran lejanía del satélite de retransmisión exige a su vez gran potencia de emisión. Las ondas radioeléctricas demoran un tiempo no despreciable, a nuestra escala, para ir de un correspondiente al otro. Con la distancia resultante ya mencionada se obtienen tiempos de trayecto del orden del $\frac{1}{2}$ segundo, en circunstancia que en el caso de las comunicaciones "convencionales" una demora de 0,2 segundos ya nos complicaba el problema.

Las otras órbitas utilizables son las llamadas en desfile. En este dispositivo, las estaciones en tierra emplean sucesivamente los satélites que se presentan en visibilidad mutua. La única solución es la de las órbitas controladas. Cada satélite sigue al precedente con un retardo determinado para asegurar una cobertura total. Esto evita las pérdidas de enlace debido a ausencias de retransmisión. Se había pensado utilizar satélites de órbitas indeterminadas, es decir sin corregir sus posiciones relativas después de haber sido puestos en órbita, pero el número requerido era muy elevado para asegurar una cobertura casi permanente (*). Las estaciones de rastreo son obligatoriamente complejas en un sistema no estacionario, pues deben seguir a los satélites en sus desplazamientos. Se necesitan por lo menos dos antenas por

estación para poder cambiar de satélite en curso sin interrumpir las comunicaciones.

La elección de un sistema es cosa difícil. El número de parámetros que intervienen es muy elevado. Para evaluar el costo de un dispositivo es preciso tener en cuenta entre otros factores el precio del lanzamiento, el número de satélites, las estaciones terrestres. Parece que todavía no se ha llegado a una decisión. El problema sigue igual ¿Se utilizará satélites sincrónicos o de órbitas controladas?

La Unión Soviética no ha permanecido ajena al posible reemplazo de los cables telefónicos por satélites de comunicaciones. Sus problemas, muy diferentes a los de Estados Unidos y Europa Occidental, exigen una solución propia. La extrema latitud Norte de sus campos de tiro hace muy caro el lanzamiento de un satélite estacionario. Las oscilaciones permanentes del satélite sincrónico entre los dos hemisferios impiden su utilización continuada. Por lo tanto era preciso encontrar una órbita en desfile que garantizara una cobertura máxima. Esto ha sido realizado con el Molniya, lanzado el 23 de abril de 1965. La trayectoria, muy elíptica, está inclinada sobre la línea de los nodos (intersección del Ecuador con el plano de la órbita). Esto hace posible el enlace entre Moscú y Vladivostok durante la mayor parte del período de las dos revoluciones por día, que está situado sobre el territorio soviético. La otra revolución pasa sobre Estados Unidos.

Los equipos electrónicos de los satélites son capaces de regenerar y de retransmitir prácticamente sin alteración las señales que reciben. Pero estos conjuntos desgraciadamente son costosos. "Early Bird" fue vendido en 3 millones de dólares por la Hughes Aircraft Company. La colocación en órbita de un satélite es igualmente onerosa (*). Los cables transoceánicos aseguran el enlace entre París y Nueva York a 20 francos por minuto. Será necesario que el primer satélite de telecomunicaciones dure por lo menos un año para poder competir con los sistemas clásicos.

(*) Sobre órbitas circulares de 10.000 kms. de radio que contienen el eje de rotación de la tierra, se necesitan 36 satélites para asegurar un porcentaje de tráfico igual a 99,97% entre París y Nueva York.

(*) El cohete empleado para el lanzamiento de "Early Bird" está facturado en 5 millones de dólares.

Prosiguiendo con este trabajo estudiaremos someramente los satélites pasivos y luego los activos. Se llama satélite pasivo aquel que refleja las ondas electromagnéticas y se comporta como un simple reflector. Un satélite activo por el contrario, capta las ondas, las amplifica y las vuelve a transmitir después de un cambio de frecuencia.

EL SATELITE PASIVO

El satélite pasivo es prácticamente indestructible, pero exige estaciones terrestres muy sensibles. Teniendo en cuenta su porte y con un mismo peso un satélite pasivo, como "Eco I", capta 10 millones de veces más energía que un satélite activo, pero con la amplificación de este último se llega a un factor del orden de la centena, a costa de un satélite tecnológicamente más simple. La NASA piensa fabricar superficies reflectantes de excelente calidad y aumentar la superficie de los balones reflectores. Teóricamente, estos sistemas podrían hacerle competencia a los satélites activos a causa de su gran seguridad. "Eco I", que ya tiene cinco años, ha conservado a pesar de cierta degradación, un poder reflectante bastante elevado, todavía puede ser utilizado, lo que no ocurre con ningún satélite activo de su misma edad. Sin embargo, parece que hay una orientación cada vez más marcada hacia los satélites activos. En efecto, si se aumenta la potencia de emisión de estos últimos y sobre todo si los progresos realizados en el dominio de estabilización de actitud permiten el empleo de antenas más dirigidas, sería posible emplear estaciones ligeras en tierra. Esto produciría una simplificación de empleo que no se puede esperar alcanzar con satélites pasivos cuya superficie no puede aumentarse indefinidamente. La escasa relación masa superficie de los grandes satélites pasivos los hace además muy sensibles a la presión de las radiaciones cósmicas que a la larga modifica sus órbitas. Es difícil asegurar, en estas condiciones, pasadas regulares por un largo tiempo. Finalmente, parece difícil mantener intactas durante grandes períodos sus superficies reflectantes sometidas perpetuamente a enormes variaciones térmicas y a los

choques de los meteoritos que deterioran y deforman sus envolturas muy finas. Por el contrario, para los satélites activos, parece que se puede contemplar duraciones de vida de muchos años en un futuro próximo.

EL SATELITE ACTIVO

Las partes principales de un satélite activo son las siguientes:

- repetidor de comunicación;
- alimentación;
- sistema de orientación y antenas;
- control de la posición;
- telecomando;
- telemetría.

Repetidor de Comunicación:

Se trata de un receptor, de un cambiador de frecuencia y de un emisor. Todos los circuitos anexos, tales como los bloques-módulos están situados en tierra para aligerar al máximo el satélite y al mismo tiempo disminuir las causas de fallas. La principal dificultad en la realización de este conjunto es la etapa de potencia del emisor que debe ser muy estable y de gran confiabilidad. Es así como se comprueba frecuentemente, después de algunos cientos de horas de funcionamiento, una baja en el régimen que es muy incómodo para las estaciones de rastreo en tierra. Se utiliza en forma general un tubo de ondas progresivas que entrega una potencia comprendida entre 1 a 20 watts. Se ha tropezado en este dominio con múltiples dificultades y a pesar del progreso obtenido en esta técnica, parece que la solución no se encuentra en este tipo de dispositivo sino más bien en circuitos de tipo semiconductor. Otro aspecto muy importante respecto al cual es preciso considerar la última etapa, es el aspecto energético; se debe tener un rendimiento en potencia lo más elevado posible pues las fuentes de energía son unos de los puntos delicados de la tecnología de los satélites.

Alimentación:

Hasta aquí la única fuente energética empleada ha sido la pila solar. La gran

difficultad consiste en diseñar pilas sensibles de alta confiabilidad; en efecto, generalmente son destruidas por las partículas de alta energía de los cinturones de Van Allen. Se han hecho pruebas de protección contra estas partículas con el satélite Telstar y los resultados obtenidos han sido alentadores en el plan de la confiabilidad, pero en detrimento de la relación energía/masa de la célula. Las grandes explosiones solares pueden causar degradaciones muy graves a los equipos embarcados. Felizmente ellas son raras; las últimas experimentadas tuvieron lugar en noviembre de 1949, febrero de 1956 y mayo de 1960. Contra estas explosiones todavía no se tiene defensas realmente eficaces. Por el momento es difícil predecir la duración de vida de las células en ambiente espacial pues las partículas de alta energía no son muy conocidas. La única solución sería duplicar el número de células y limitar sus consumos lo que según los especialistas podría centuplicar su duración.

Además, es preciso proveer baterías módulos para remediar la ausencia de energía de las células solares cuando el satélite está en la sombra de la tierra. Esto produce entorpecimiento e incertidumbre en la confiabilidad del satélite ya que ella descansa en este caso en el correcto funcionamiento de los relays que efectúan el cambio.

Orientación del satélite y de las antenas:

La orientación del satélite sobre su órbita debe hacerse para asegurar a la vez el enlace satélite-tierra y la recarga de las baterías. Se trata de apuntar las antenas de emisión y de recepción hacia la tierra y los paneles solares perpendicularmente en la dirección del sol para poder disponer del máximo de energía posible.

Hay tres soluciones:

- Satélite no orientado.
- Satélite que mantiene un eje fijo en el espacio,
- Satélite completamente orientado.

En el primer caso es preciso considerar antenas fijas ya que una antena direccional en un satélite no orientado puede quedar en tal forma que su dirección de mayor radiación no contribuya a la trans-

misión deseada. Los satélites Telstar pertenecen a esta familia.

Si un satélite gira sobre sí mismo como un giróscopo, conserva su eje de rotación paralelo a él en el curso de su revolución; si se puede conducir ese eje perpendicularmente al plano de la órbita, el conjunto se comporta entonces como una rueda de carreta. Cuando avanza sobre una ruta recta su eje conserva una dirección fija. Las antenas están concebidas para emitir una potencia más grande en el plano de la órbita que en la dirección perpendicular. Se utiliza mejor la potencia disponible porque ésta no es enviada en la dirección donde no hay jamás receptores. El satélite Syncom II es de este tipo.

Finalmente, con un satélite totalmente orientado, se puede contemplar antenas muy direccionales porque posibilita apuntarlas hacia lugares precisos. Se puede esperar una ganancia en potencia del orden de un factor 100, que con la misma potencia de salida permite multiplicar el número de canales del satélite por un factor del mismo orden. El único satélite de comunicaciones de este tipo es el satélite ruso "Molniya". La forma alargada del lóbulo irradiado por sus antenas le permite, concentrando la potencia emitida, utilizar estaciones móviles en tierra.

La orientación de los satélites presenta, como se acaba de ver, grandes ventajas. Pero es preciso realizar sistemas correctores de larga duración; parece que los últimos lanzamientos de los estadounidenses han dado resultados satisfactorios y el problema está en vías de ser solucionado.

Control de la posición:

En el caso de las órbitas en desfile se trata de repartir los satélites en estas órbitas de modo que proporcionen una cobertura total (teniendo en cuenta el número de satélites), pero sobre todo para mantenerlos en posiciones relativas invariables a fin de evitar reagrupamientos que dejarían el cielo vacío en ciertos momentos permitiendo en otros utilizar indiferentemente varios satélites para establecer el enlace.

Para los satélites estacionarios el pro-

blema es delicado porque se debe corregir todo el tiempo los desplazamientos que perturban su inmovilidad. Aunque anualmente solo se utilice una ínfima parte del combustible de los cohetes que corrigen estas derivas del satélite, estas correcciones plantean problemas tecnológicos muy complejos pues es necesario una gran precisión para inmovilizar un satélite sobre el globo terrestre. La solución de este problema depende del empleo de una mecánica complicada con todo el cortejo de molestias que esto implica: desgaste, juego, desalinamiento.

Telecomando:

Se utiliza el telecomando para ciertas funciones bien determinadas: conexión de las pilas solares o baterías-módulos, corrección de órbita, suspensión de emisión de telemetría, etc. Todas estas funciones dependen de interruptores que están sujetos a desperfectos.

Telemetría:

La telemetría da informes a la distancia sobre el funcionamiento de las diversas partes. Por lo tanto es muy reducida a bordo de un satélite de telecomunicaciones porque su funcionamiento ya ha sido estudiado; debe marchar correctamente, y esta función no aportaría ningún conocimiento nuevo.

En conclusión, como ya lo hemos dicho antes, en el aspecto tecnológico la clave del problema es la confiabilidad. Hacer seguro un satélite de telecomunicaciones es una operación que el elevado número de sus componentes vuelve muy delicada (*). Esto puede solucionarse siguiendo algunas reglas:

—Investigar sistemáticamente estructuras lo más simples posibles.

—Probar todas las partes a fin de poder duplicar o hasta triplicar las más débiles.

Los satélites activos tienen actualmente una duración limitada que se aprecia en tres años.

(*) En efecto, en ciertas condiciones se puede enunciar que la duración de vida de un conjunto es inversamente proporcional al número de sus componentes.

Las técnicas nuevas de la microelectrónica deberían aportar la solución a todos estos problemas. Los nuevos circuitos integrados presentan múltiples ventajas para los satélites. Su capacidad es muy elevada, su peso más reducido y su consumo eléctrico muy escaso. Pero sobre todo su confiabilidad es notable. Una función que construida por medios clásicos exigía una docena de componentes corrientes es realizada actualmente en forma compacta. Su duración es comparable a la de un solo elemento clásico.

Los comienzos de los satélites de comunicaciones fueron muy modestos: reinaba la duda más completa respecto al comportamiento de los materiales en el ambiente espacial.

A fines de 1958, cuando fue lanzado un ICBM Atlas cargado con 150 libras de material VHF (150 MC), las esperanzas de éxito eran muy escasas; unas 100 personas deben haber estado al corriente, antes del anuncio oficial hecho por el Presidente Eisenhower, del éxito del proyecto Score. Este cono de cohete solamente permaneció un mes en órbita pero puso en evidencia la posibilidad de un enlace VHF. Casi dos años después de este ensayo, el 4 de octubre de 1960, el lanzamiento del Courier 1 B demostró una ambición y una seguridad muy diferente: enlace en UHF (*) hacia 2.000 MC, recepción múltiple con 4 receptores, capacidad de transmisión alcanzando 220 caracteres por segundo, alimentación por pilas solares y no por baterías químicas. Este proyecto entre otras consecuencias, demuestra la necesidad de estudios prolongados sobre seguridad; el desperfecto que se produjo 18 días después de su lanzamiento ocasionó una dolorosa sorpresa.

El proyecto Telstar tuvo el honor de haber demostrado todas las enormes posibilidades de los satélites de telecomunicaciones. El Telstar I lanzado en julio de 1962 tuvo éxito en la primera retransmisión de un programa de televisión entre Estados Unidos y Europa. Este proyecto ha aportado enlaces telefónicos alcanzando hasta 600 canales.

(*) VHF. (Frecuencia muy alta): frecuencias entre 30 y 300 MC.

UHF. (Frecuencia ultra alta): frecuencias entre 300 y 3.000 MC.

Los Telstar han permitido el progreso en la alimentación (células solares) y en las condiciones de funcionamiento de los transistores sometidos a la radiación espacial. En 1963 fue lanzado el satélite Relay I bastante cerca del Telstar, luego en enero de 1964 el Relay II destinado a reemplazar a los tres satélites precedentes. Estas realizaciones (Telstar I y II y Relay I y II) señalan el fin del período de pruebas.

El año 1963 marca el comienzo del proyecto Syncom; debía convertirse junto con el "Early Bird" (Pájaro Mañanero) en el primer satélite comercial de telecomunicaciones. El primer Syncom sufrió un desperfecto que hizo imposible toda comunicación con la tierra desde que fue colocado en órbita. El segundo lanzamiento, en julio de 1963 fue un éxito: El Syncom II era sincrónico y funcionaba como había sido previsto. Su equipo de telecomunicaciones estaba compuesto de dos receptores, el primero de dos canales permitía las conversaciones en duplex (la amplitud de banda era pequeña, 2 veces 0,5 MC). El otro aparato permitía la transmisión de televisión gracias a su gran amplitud de banda (5 y 10 MC). El Syncom III que lleva dos receptores de gran amplitud de banda es estacionario. Fue puesto en órbita para los juegos olímpicos de Tokio (agosto 1964). Estos dos satélites todavía funcionan. El Syncom II está sobre el Océano Índico, el Syncom III está en medio del Océano Pacífico. Recientemente han sido utilizados para unir Asmara en Etiopía con Fort Mon-

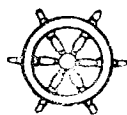
mouth en New Jersey. El último, el Early Bird, lanzado en abril de 1965 tiene dos bandas de 25 MC de amplitud cada una. Esto permite un enlace de televisión en duplex o 240 canales telefónicos igualmente en duplex (los últimos ensayos han demostrado que era posible alcanzar 400 canales en duplex).

La otra familia, la de los satélites pasivos de telecomunicaciones, no ha dado hasta la fecha más que dos realizaciones interesantes: el Echo I (agosto 1960) y el Echo II (enero 1963). Estos balones de 30 y 42 metros de diámetro respectivamente han permitido efectuar numerosas experiencias. Sin embargo parece que este tipo de satélite está un poco abandonado por el momento.

El lanzamiento exitoso del "Early Bird" ha demostrado en forma definitiva las posibilidades de telecomunicaciones comerciales por satélites. El futuro está lleno de promesas aunque en su oportunidad todos los pronósticos parecían pesimistas, si se juzga por los progresos logrados en menos de tres años; mientras el Syncom II sólo estaba equipado para algunos canales telefónicos en duplex, el Early Bird tiene una capacidad igual a la mitad de la de todos los cables transatlánticos que unen Europa Occidental con Estados Unidos.

Como decía una personalidad estadounidense: "La era de las telecomunicaciones mundiales por satélites está abierta".

(Traducido de la "Revue de Defense Nationale", octubre de 1965).





Vista del Canal Beagle.— Abajo sobre la costa se divisa la bahía circular del puerto Olla. También la isla del Diablo.

N. de la D.—Este artículo apareció publicado sin firma en la "Revista General de Marina" de España. Lo hemos complementado con fotografías tomadas de uno de los libros del Padre Agostini, que fue un entusiasta explorador de la zona.

VIDA INTREPIDA EN LOS CANALES AUSTRALES

Las aguas verdosas del golfo de Penas, con sus tremendas olas floridas de espuma, revientan en los aledaños de las islas Guayanecos y Ayutau. El viento del noroeste, que sopla sin cesar, arrastra cendales de nubes, que se atan en la cordillera de la costa. Barcos a vapor, modernas motonaves, buques de guerra y una que otra goleta, se ven pasar por el piélagos inmenso, con rumbo a los canales del sur.

El golfo tiene fama de ser peligroso y

traicionero. Sus costas son abruptas y no ofrecen reparos al navegante. Pero hay que cruzarlo a todo trance, cuando se viaja al sur. Por eso el piloto evita la ruta del Pacífico y enfila la proa a la isla San Pedro, para entrar al canal Messier.

REMANSO DE LAS TORMENTAS

Los canales magallánicos son acogedores para el marino. Ofrecen paisajes

de fascinante belleza. Rutas torcidas, islotes altos y verdes. Ensenadas enormes con extensas playas de arena. Ventisqueros que arrojan lentamente al mar sus hielos milenarios. Acantilados donde rebotan los vientos incantescentes. Mar llana, olas azules, escarceos.

Por oriente hay numerosos esteros, estuarios, ensenadas. Por occidente, infinidad de islas de caprichosas formas se separan de la costa triturada, formando el incomparable archipiélago magallánico y el dédalo de canales que serpentea entre las ínsulas.

Campana, Wellington, Madre de Dios, Chatham, Santa Inés, Hannóver, Piazzzi, Desolación, forman la nomenclatura geográfica del sur.

Al entrar al canal Messier se deja por babor el Islote Sombrero, baliza que señala la entrada al pintoresco estuario del Baker. A estribor apuntan las molles grises de las islas Stoven, Prat y Serrano, con sus gualdrapas de nieve eterna. Va entrando el navegante al mundo silencioso e incomparable de los canales.

LOS ALACALUFES

De pronto se cruzan por la proa las primeras canoas. Son cascos débiles cavados a golpe de hacha y por la acción del fuego, en troncos de robustos árboles. Las tripulan tipos peludos y decrepitos. Son alacalufes, nómadas del mar, que vienen y van por el laberinto, sin destino fijo, un día tras los rastros de una nutria, otro día en busca de una ballena varada en alguna playa.

Estos aborígenes son un caso extraño sobre la tierra chilena. Racialmente forman un conglomerado enteramente diverso de los otros grupos que los primeros conquistadores encontraron a su paso por este nuevo extremo del mundo. Su origen exacto y preciso no se ha podido establecer con certeza. Se les supone llegados en edades muy pretéritas, cuando la proa austral de Chile no se había quebrado aún en los innumerables islotes que forman bosques en los mares que descubrió Juan de Ladrillero.

Vinieron tal vez de regiones inhóspitas, timoneando sus rudimentarias embarcaciones, y aquí se quedaron al abri-

go de condiciones más favorables, acaso porque un accidente geográfico cortó las alas de su movimiento migratorio.

En sus incursiones hacia el sur llegaron hasta las aguas del Estrecho. Vivieron en la isla Dawson, en los senos Skiring y Otway, y muchos grupos se establecieron en los canales de Ultima Esperanza. Pero no siguieron avanzando porque los atacaron los yaganes o yamanas, aborígenes que reinaron en la parte meridional de Tierra del Fuego.

Los alacalufes, en sus tiempos numerosos y unidos, se extinguieron lentamente y hoy sus últimos ejemplares, en plena decadencia física y moral, se han refugiado en los islotes de Puerto Edén, en la isla Wellington.

CEMENTERIO DE BARCOS

La geografía del sur es complicada. Islas e islotes se interponen en la ruta de los canales, balizada de cascos náufragos. "Llanquihue", "Ponte Verde", "Moraleda...", son nombres que recuerdan diferentes tragedias, a plena luz del día o en una noche oscura como las puertas del infierno.

Proas que asoman frente a un farellón del canal Smith, hoy convertidas en paraderos de pájaros marinos, o popas que apuntan al cielo gris en los alrededores de Muñoz Gamero, aparecen como muda advertencia al piloto, que, de pie frente a la bitácora, no descuida el rumbo hasta pasar a la cuadra de Cabo Tamar, roca negra y amenazante, que demarca la caída al Estrecho de Magallanes.

Desde el Golfo de Penas hasta la península de Brunswick los canales magallánicos constituyen la ruta preferida de los aventureros del mar.

Después de Ladrillero, el primero que surcó estas aguas en busca del "encubierto paso" (*), son muchas las proas que han surcado los canales y son muchos los marinos que han respirado el

(*) N. de la R.— En "La Araucana", Alonso de Ercilla alude al Estrecho de Magallanes como el "encubierto paso". Por entonces, los españoles que no lo habían vuelto a cruzar, creían que se había cerrado a causa de algún cataclismo.

aire salobre aferrados al timón de la nave, con el corazón en el puño y la vista clavada en lontananza.

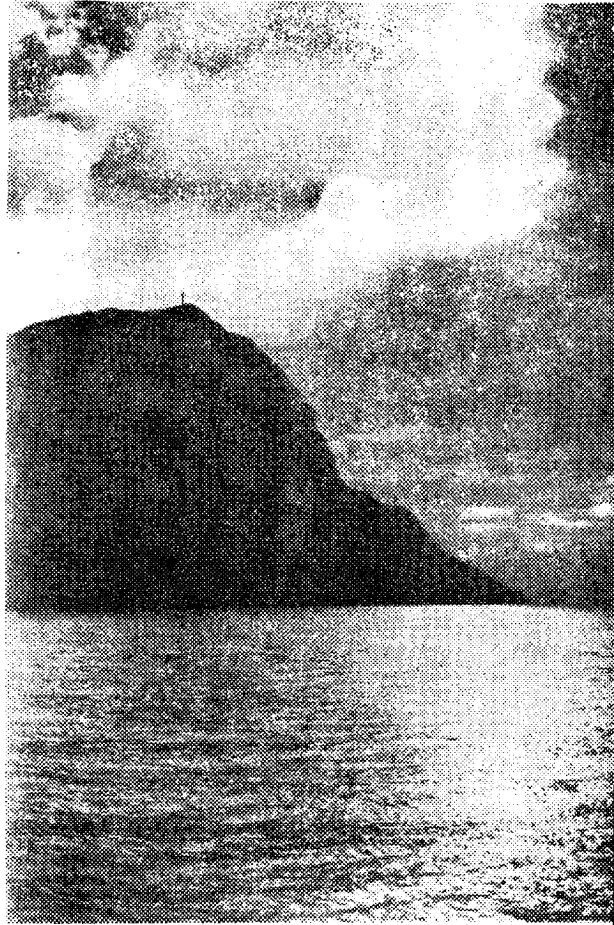
CAZADORES DE LOBOS

Goletas, cúteres y chalupas zarpan de Punta Arenas o de Puerto Natales a las largas cacerías de lobos o de nutrias. Van al mando de patrones corajudos, que se apartan de las rutas habituales y enfilan proa hacia los canales que conducen al Pacífico. Estrecho Nelson, canal de Trinidad, Duque de York o canal Fallos son sus rutas favoritas.

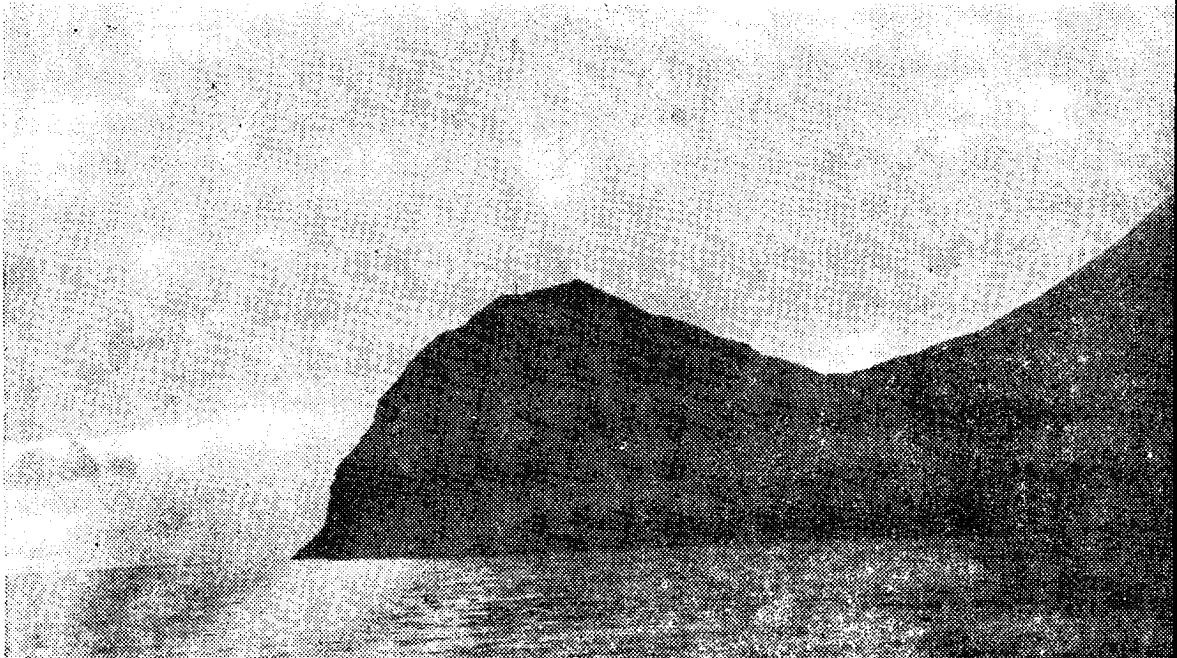
Con sus negras velas infladas al viento, las embarcaciones sortean las rocas escondidas bajo las espumosas aguas y fondean al reparo de un abra, en una isla lejana, frente al rumoroso mar del Pacífico. Entonces los loberos se embarcan en una chalupa y otean un momento de calma, cruzando hacia las rocas donde moran los lobos de dos pelos. La débil embarcación emboca en la playa o atraca a la barranca y los hombres saltan y empuñan toscos garrotes. Y

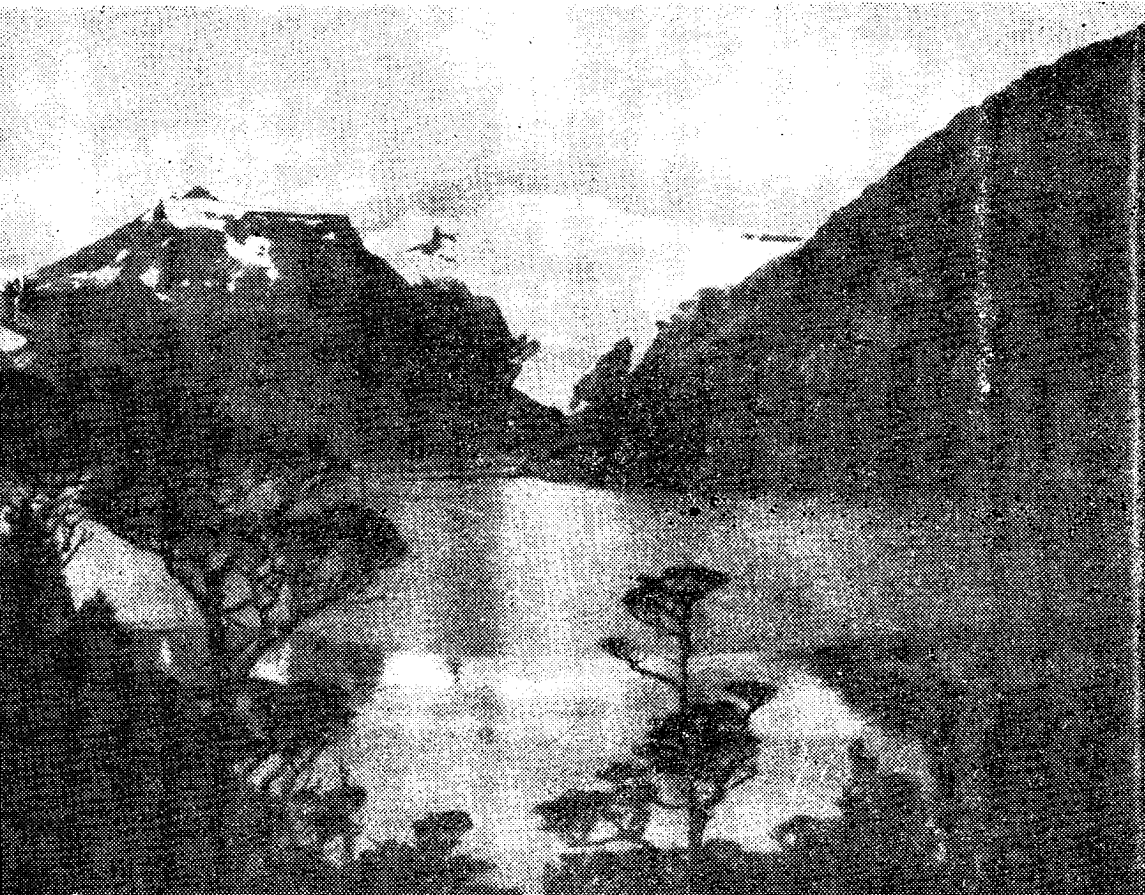
→

Cabo Froward.—Arriba se puede ver la Cruz Monumental que hace tiempo fue derribada por los vientos.



Cabo Froward.—Extremidad austral del Continente Sudamericano.





La pintoresca bahía Escandallo.



mientras los lobos huyen espantados, dan golpes sobre sus tolvas cabezas, matándolos despiadadamente. Los que alcanzan a huir del palo certero caen bajo el fuego de la carabina.

Estos hombres no tienen piedad. Son duros como la roca misma. Y sanguinarios. Porque en seguida sacan a relucir sus puñales y empiezan a descuerar a sus víctimas. Abren los vientres de las lobas muribundas para extraerles los "popis" o lobeznos que, a veces, aparecen balando, lastimeros, confundidos con las entrañas calientes y palpitantes. Y allí completan su tarea. Les dan muer-

←

La escampavía "Sobenes" de la Armada de Chile prestando servicio en los canales australes.

te cuando recién asoman sus ojos a la luz y a la vida.

En la tarde la chalupa cruza el piélaggo de regreso al fondeadero. Va cargada de valiosos cueros sanguinolentos destinados a atiborrar las oscuras y sucias bodegas del cúter, bajo la mirada vigilante y codiciosa del patrón.

Hay innumerables rocas en los mares australes, a las que llegan los loberos a realizar sus faenas. Los intrépidos y audaces cazadores conocen todos los resquicios del laberinto. En las cartas geográficas del sur figuran Dunken Rock, la piedra del Finado Juan, el islote de la Calavera, Diego Ramírez. . . Son sitios que recuerdan tragedias, engendradas por la ambición y el odio. Hombres abandonados por sus compañeros para aumentar la parte del botín. Esqueletos calcinados por el sol y la sal, hallados en las rocas, sin que jamás se conozcan sus historias.

CAZADORES DE NUTRIAS

Por esos mismos lugares van y vienen las chalupas nutrieras. Hombres blancos que conviven con los alacalufes son sus tripulantes. Son gente que ha roto para siempre con la sociedad; evadidos de la justicia o simplemente aventureros deseosos de respirar el aire salobre del mar libre y extasiarse ante el paisaje verde y azul, sin que nada los ate, sin que nadie los dirija. Hoy, corriendo un temporal en el canal Fallos. Mañana, al abrigo de una ensenada en Ancón Sin Salida.

Los hombres reman silenciosos. El patrón gobierna la popa. Un ojo puesto en el rumbo, las orejas de punta, atentos, olfateando a las nutrias. De pronto los animales prorrumpen en aullidos. Se detiene la boga. El patrón empuña la escopeta y los perros saltan al agua, nadando afanosos hacia la costa.

Sacuden la humedad de sus cuerpos lanudos y corren desesperados hacia los matorrales. Escarban, ladran, gruñen. La nutria huye al mar y desaparece bajo el agua. Pero tiene que salir a la superficie a respirar. Y cuando asoma la cabeza, el disparo certero la liquida.

Momentos después el bote se acerca lentamente al sitio en que fue muerta y

el indio de proa la recoge de la superficie. Sus patitas cortas están encogidas, en actitud de defensa, como para impedir que le dañen su ensangrentada cara de cachorro.

A la noche, a la luz de la fogata, los hombres le extraen el cuero y lo estiran en un cuadro de madera. Meses más tarde será entregado a un peletero, que lo convertirá en precioso tapado, que alguna dama lucirá con orgullo en una metrópoli lejana.

Cumplida la faena en el archipiélago, los cazadores de nutrias regresan a Puerto Natales o a Punta Arenas, a vender sus preciosas pieles. Aparejan la embarcación y ponen proa a los canales Wide, Concepción o Sarmiento, para seguir la ruta, hacia su destino.

Muchas veces las navegaciones son adversas, y después de penosas singladuras llegan al fondeadero. Pero han tenido que correr fuertes temporales de viento y lluvia, con peligro de zozobrar en cualquier recodo de la ruta.

Los nutrieros son hábiles cazadores y también marinos diestros. Impávidos y serenos, en las popas de sus naves, empuñan con energía la caña del timón y, con la pericia que les dan sus largas navegaciones, sortean con felicidad todos los peligros.

El cúter o la goleta, sus embarcaciones preferidas, llevan hinchadas las velas, y escoran a sotavento hasta que la obra muerta se hunde bajo las olas.

Casi siempre llegan seguros a puerto; pero a veces pagan cara su temeridad, y una racha cualquiera logra volcarlos, para arrojar finalmente los despojos del barco y los restos de sus tripulantes sobre las pedrosas playas.

Muchos cascos se hayan esparcidos por los canales. Sus cuadernas se blanquean con el sol y el agua. Los muertos descansan en los abismos insondables del canal arrullados por el rumor de la tormenta.

PUNTA ARENAS, PUERTO DE LA AVENTURA

Punta Arenas fue hace muchos años una factoría, donde llegaban los más inverosímiles personajes de aventura. Ca-



En las cercanías del Glaciar Blanca. Nótese la exuberante vegetación de Senecios (*Senecio acantifolius*).

zadores de lobos, americanos y portugueses, construyeron aquí sus goletas y se largaron a prolongadas cacerías hasta el Golfo de Penas. Llegaron después los nórdicos y los chilotes. Todos ellos venían de otros archipiélagos. Un día también pusieron proa al sur y se lanzaron por los canales Magdalena, Cockburn, Ballenero, Beagle, y Murray, hacia la isla Navarino y sus aledaños. Los más intrépidos alcanzaron hasta las costas

inaccesibles del Cabo de Hornos y terminaron arribando a los perdidos islotes de Diego Ramírez.

Fueron hombres extraordinarios. La ambición y el coraje desmedidos los hicieron acometer las empresas más arriesgadas. En débiles goletas y en cúteres mal aparejados, arribaron a las islas más apartadas, venciendo los mares más tempestuosos del orbe. Unos hicieron fortuna e invirtieron sus capitales en ne-

gocios más productivos. Loberos fueron los precursores de la ganadería. Otros no abandonaron sus barcos y siguieron su duro oficio, hasta que los años los obligaron al retiro. Muy pocos se jubilaron en plena faena, vencidos por el mar.

CACERIAS DE BALENAS

Un día el diablo de la aventura tentó a los más arriesgados. Alguien, prendado de la emoción y el encanto de la caza de ballenas, fletó nuevos buques para seguir la cacería al mar de Drake, hacia las tierras antárticas, prolongación blanca de Chile.

Y al fin marinos chilenos, chilotes en su mayoría, arponearon cetáceos en las Shetland del Sur, el archipiélago fantástico que circunda la Tierra de O'Higgins, el maravilloso país de los hielos.

Exploradores polares que acertaron a pasar con rumbo al mar de Bellingshausen encontraron a menudo a estos intrépidos marinos. Los vieron muchas veces cruzar el estrecho de Bransfield, detrás de una ballena azul, o persiguiendo un cachalote entre los gigantescos témpanos del canal Gerlache, hacia el círculo polar antártico.

Tuvieron su base de operaciones en Decepción, esa extraordinaria isla que tiene la forma de un anillo roto, cráter de un volcán sumergido en épocas muy pretéritas, por quizá que extraño cataclismo.

En el lago marino de su interior fondearon los buques y enarbolaron la bandera de Chile muchos años antes de que otros países extranjeros construyeran bases para alegar derecho de soberanía.

RUBRICA DE LA INTREPIDEZ Y LA AVENTURA

Los marinos zarpaban de Punta Arenas y ponían proa a la Antártica todas las primaveras, en busca de la riqueza y la emoción de la aventura, como cuando la diminuta "Yelcho", al mando del Piloto Pardo, cruzó a la isla de los Elefantes para rescatar a los hombres de la expedición Shackleton, que desde hacía



Patrón lobero en su cúter, típico de los canales fueguinos.

más de un año se hallaban prisioneros de los hielos, después de haber perdido su buque.

Los chilenos han escrito bellas páginas en los mares del Sur. Sus historias sencillas y modestas, como sus vidas mismas, se han perdido lamentablemente en el tiempo.

Hoy quedan algunos testimonios de viejos navegantes que los vieron hender el oleaje con sus proas, en el proceloso mar del sur. Quedan también algunos personajes de los canales que, navegantes impenitentes, todavía continúan sus arriesgadas vidas de cazadores de lobos y de nutrias, en la soledad de los roqueríos, frente al mar que ruga, bajo un cielo eternamente gris, preñado de amenazas.

Hombres de todas las nacionalidades, nacidos en diferentes latitudes, bajo todos los climas, escribieron con su audacia y su pericia la historia pintoresca de

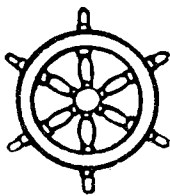
los loberos, jalonadas de heroicas incidencias.

Nombres como Nogueira, el portugués; Callahan, el irlandés, Juan Martínez, chileno, Pascual Rísoli, italiano, están ligados a muchos escenarios del territorio austral. Sus barcos pasaron, henchidas las velas, por la Isla San Pedro o por el Cabo de Hornos, cargados de pieles hediondas y valiosas. En sus navegaciones los acompañaron las gaviotas o los albatros... Los pájaros los vieron luchar contra la tormenta y a algunos los vieron morir, cara al cielo, junto a la roca de una isla, bajo las olas reventando espumas al abordar el roquerío. Y cantaron un himno sobre su tumba de agua y piedra.

Así son los canales del sur.

Así son los hombre corajudos de esa tierra.

De "Revista General de Marina", Dic. 1965.





La vida activa de los buques, como la de las personas, tiene infancia, adolescencia, juventud, madurez y vejez. Más tarde les llega la muerte; sin embargo, difiere de la de las personas en que éstas esconden la descomposición de su parte material en la tierra a las veinticuatro horas, mientras los buques dejan ver sus destrozadas estructuras a lo largo de las orillas de todos los continentes, hasta que desaparecen al cabo del tiempo.

De forma implacable nos recuerdan "lo temporal de la existencia terrena". En aguas del Guadalete, en el Puerto de Santa María, junto a la vía del tren y

carretera general, los destrozados miembros de nuestros conocidos destructores (oh, "Ulloa") nos hace sentir incómodos y meditar. Pero esto es el final; al nacer, a esos buques les infundieron sus dotaciones un soplo de vida y comenzó su infancia. Lo que entonces fueron es casi siempre su comportamiento en el futuro.

De todos es conocido que existieron buques que conservaron a través de los años "sus buenas maneras"; en cambio, a otros, pese a los esfuerzos de muchos, no hubo forma de arrancarles sus defectos iniciales. En lo referente a su espíritu, el alma colectiva de la dotación de

DE LA VIDA EN LOS BUQUES

un buque al entrar en servicio —se quiere o no— gravita luego a través de su corta o dilatada existencia, con independencia de sus defectos materiales, que pueden ser muchos.

Una vez iniciados sus primeros baluceos, el buque como materia maleable que es, seguirá los pasos que le señalen los que lo dotan. En sus entrañas se desarrollará la vida de muchos hombres, con sus virtudes, pasiones y defectos, y será testigo mudo de acciones heroicas o, por el contrario, de claudicaciones de nuestro deber, hasta que le condenen a morir, vendido como chatarra, como a esos destructores en aguas gaditanas o al viejo "Cervera" en otras latitudes.

La vida a bordo de los buques tiene sus características peculiares que la distingue de cualquier otra. En ninguna de otras de las Fuerzas Armadas los Oficiales tienen su existencia tan mediaticada. El buque viene a ser como una caja de resonancia, donde todo lo que ocurre dentro de él se transmite con gran rapidez. Los espacios pequeños tienen servidumbres para la convivencia de gran número de individuos, difíciles de soslayar. Es por ello necesario que el servicio, dentro de esas Unidades, tenga un trasfondo "optimista", compensándose de esta forma, de una manera natural, las diferencias ambientales que existen con respecto a la vida que el personal se encuentra habituado a llevar en tierra.

El "optimista nace", no se hace. Es una cualidad del carácter que forma parte de nuestra naturaleza. El ver todo lo que nos rodea a través de un prisma que sólo aprecia el lado bueno de las cosas, es su característica principal. No depende de nuestra voluntad en parte, por ser un estado normal del espíritu. Todo esto no constituye ninguna novedad para nadie, sin embargo, al optimismo se puede llegar, aunque no de un modo absoluto, por medio de la autoeducación.

Ello es necesario, principalmente, en aquellos cuyas tendencias les hacen sentirse inclinados a no ver más que la parte obscura de todo lo que les rodea. Inconscientemente encuentran lo desagra-

dable que indudablemente existe a su alrededor, se sienten desgraciados e irradian su estado de ánimo. Es preciso estar sobre ellos para contrarrestar su natural inclinación y realmente no hacen daño nada más que a sí mismos.

No hay duda que siempre se puede encontrar motivos suficientes que justifiquen el sentirse triste y deprimido, pero, al igual, se pueden encontrar razones convincentes para lo contrario. Es una cuestión de hábito, que no quiere decir de modo alguno ser un "inconciente".

Somos dueños de nuestros pensamientos, y si sabemos educarlos, generalmente se podrá conseguir encontrar aquellos que nos hagan sentir optimistas, sin que por ello sea preciso alejar las preocupaciones inherentes a la responsabilidad profesional. Una cosa es "preocuparse" y otra estar preocupado. Lo primero es síntoma de actividad (que a su vez lo es del optimismo sensato). Lo segundo suele tender a la inactividad (el pesimismo tiende al fatalismo).

A la hora de servicio, se debe hacer frente a todo lo que le atañe, por desagradable que esto sea, y obrar en consecuencia. Pero fuera de esas horas, al margen de nuestras obligaciones, la cuestión es radicalmente distinta.

Todos conocemos compañeros que cuando salen a tierra, quizá después de varios días de agotadores ejercicios, continúan imaginando maniobras tácticas perfectas, que les acreditan como "competentísimos" en la materia. Considero que ello no valora en absoluto el grado de vocación que se tenga por la carrera y que el llegar a esos extremos no es síntoma de una vocación que llena toda la vida. Más bien la causa de ese proceder suele ser una falta de imaginación notable.

Distinto es que, en víspera de cualquier ejercicio de envergadura, en cualquier lugar que uno se encuentre, se quiera o no, surja el tema que preocupa, o bien, que antes o después de cualquier examen no se sepa hablar de otra cosa. Lo lógico y natural es que cuando se

acaba la tarea y se encuentran otros compañeros por la calle o club, no se pretenda hablarles de maniobras tácticas, continuando con lo que ha dejado a bordo, sino después del breve comentario, obligado si se viene de unos ejercicios, se disfrute de una alegría de pisar tierra de nuevo, de valorar sus excelencias, que es precisamente unos de los mayores alicientes que la profesión tiene.

A veces se suele encontrar en las cámaras de los buques Oficiales que no hacen otra cosa que quejarse con frecuencia, la mayoría de las veces por fútiles motivos, de sus desgracias personales. Llevar a la cámara, cuando todos se dedican a descansar de la labor diaria y con sus problemas particulares arrinconados en sus mentes, asuntos de difícil solución y que, por lo general, ninguno de los presentes puede remediar es, a todas luces, improcedente.

Existe la obligación moral de ayudar a los demás en todo, y nada mejor para ello que en las cámaras reine un estado de optimismo sano, fácil de conseguir con sólo proponérselo y, por otra parte, de la mayor importancia, ya que la cámara de Oficiales, en este aspecto como en otros, es el centro neurálgico del buque y su influencia en él se deja sentir de forma natural.

El servicio en los buques se desarrolla en un ritmo continuo, y raro será el día que, con independencia de escuela y ejercicios, no se añadan a los trabajos previstos por la orden algunos suplementarios.

Esta es la causa que aconseja a la marinería que no está de guardia, en algunas ocasiones, irse a tierra, aunque sea "franco de noray".

Estos trabajos, difíciles de evitar en su mayoría por formar parte de la vida a bordo, aconseja al Oficial encargado de los mismos el darle el carácter más llevadero posible, comprendiendo lo monótonas que a veces estas faenas suelen resultar. La marinería tiene una cosa a su favor que es esencial: "Sus pocos

años, le permiten adaptarse a todo". Son jóvenes, y en eso radica su fuerza.

Pero cuando a la pesadez se une el cansancio de muchas horas de labor, no es extraño puedan surgir complicaciones pequeñas, que muy bien pudiera evitarse con un mayor control y racionalización del trabajo.

Sin embargo, no son las faenas más penosas las que motivan estos hechos, ya que de todos es conocida la dureza de aquellas que algunas Unidades realizan en ejercicios, y a pesar de ello, están tan imbuidos de su misión que esta se lleva a cabo de una forma casi perfecta, con un resultado espléndido. Lo que el personal necesita conocer es que se sabe valorar el trabajo que realiza, y cuando se le exige éste por emergencia, colaboran en él con toda sus energías.

De aquí se infiere la necesidad que existe de "comprender" al personal, ante que si bien no es privativo en modo absoluto del servicio a bordo, sí es mucho más importante que en el de tierra, por sus peculiares características.

El "arte de comprender" consiste en saber situarse en todo momento en el mismo nivel que nuestro interlocutor, de acuerdo con su formación, cultura y cualidades intelectuales. Para "comprender" se necesita una amplia y documentada información previa.

Este arte es virtud específica del Mando. No constituye un conocimiento profesional, sino una cualidad que debe ejercitarse diariamente. En el trato con los inferiores es necesario, antes de juzgar obtener la máxima información posible.

Es difícil pretender administrar justicia si en cada momento, por simple y trivial que pueda parecer un hecho, no se llega a entender en sí. No se puede olvidar en ningún instante que cada persona es un "mundo", y que siendo ella la juzgada, lo que se llegue a dictaminar sobre la misma le es de vital importancia. Un simple desliz en esta materia es suficiente para engendrar malestar en

cualquier grupo que tenga que hacer vida en común.

Nuestra profesión, "conductor de hombres", es un diario ejercicio del "arte de comprender". Innumerables veces se tendrá ocasión de practicarlo.

Existe la obligación de conocer a todos aquellos que dependen de nosotros, no como pasatiempo.

Es muy corriente observar que, en muchos casos, ante una falta del personal de cierta gravedad nos limitamos a condenar la acción, sin intentar siquiera encontrar la causa que lo ha motivado.

El castigo que le quepa en suerte al infractor debe ser aplicado sin vacilaciones; pero si se quiere, indica que alguna razón tuvo que existir y debemos preguntarnos si por omisión somos en algo responsables.

Se necesita, de una manera general, conocer la estructura particular y la manera de reaccionar de los hombres. Hay que averiguar lo que éstos llevan dentro para juzgarlos y esto es fundamentalmente intuitivo. Por tanto, la intuición es necesaria en el conocimiento de los hombres para obtener éxito en este ejercicio de manejar almas que es el Mando.

Es posible que, a pesar de poner en el intento nuestra mejor voluntad, no se consiga nada más que fracasos; pero lo realmente interesante es intentarlo. Lo grave es vivir sin esa "intranquilidad" de espíritu, que como antes se indicó, corresponde por entero a las funciones específicas del mando.

Los hombres normales son aquellos que alcanzan el perfecto dominio de sus tendencias; pero todos sabemos que el número de éstos es notoriamente reducido. Por tanto, no es de extrañar el encontrar una gran variedad de individuos diferentes entre sí en sus reacciones que nos sorprenden la mayoría de las veces. No existe, pues, posibilidad de encontrar fórmulas fáciles de aplicar, sino, por el contrario cada día en este aspecto se tendrá una experiencia nueva, que justifica ampliamente lo sencillo que resulta fracasar en esta empresa.

Queda por aclarar, para evitar posibles confusiones, que lo que hasta ahora se ha expuesto no presume, en manera alguna, que por intentar "comprender" al personal se le exima del más exacto cumplimiento de sus obligaciones o se le hagan concesiones "graciables" contra lo estrictamente legislado.

Precisamente se trata de lo contrario. "El arte de comprender" implica el conocimiento de los hombres, pero con una finalidad fundamental, la de conseguir que éstos, convencidos de la importancia de sus funciones como piezas claves del conjunto, colaboren en la medida de sus fuerzas en la tarea común.

Basta esto para valorar las dificultades que lleva consigo esta misión, la cual tiene como único juez y testigo nuestra propia conciencia.

Las breves ideas hasta aquí expuestas, poca o ninguna enseñanza habrán podido aportar a nadie; ahora bien, de tanto fijarse en los graves problemas que en otros campos agobian a la profesión, debido principalmente al impresionante avance de la técnica, muchas veces olvidamos cuestiones fundamentales, o no le concedemos la importancia que indudablemente tienen.

El personal que dota nuestras Unidades es lo primero, por ser precisamente la base donde se asienta la Armada. Conseguir que en ellos exista un sano optimismo debe ser siempre la meta a alcanzar, porque donde él anide se puede asegurar que se encontrará la "eficacia".

Esta se consigue cuando cada individuo, consciente de su responsabilidad, se extreme en obtener la solvencia profesional que sólo la experiencia, por un lado, y el estudio por otro, pueden dar.

Difícil será encontrar una vida más atractiva que la de a bordo para los Oficiales, y no es extraño que tantos que hoy se encuentran alejados de la profesión sientan nostalgias de los años pasados en nuestros buques.

De la "Revista General de Marina", Nov. 1965

CON EL CREDO EN LA BOCA

Este artículo ha sido reimpreso con el gentil permiso del Comandante Wood. Apareció por primera vez en un número de 1956 de "Polaris", la revista trimestral de la Academia de la Marina Mercante de Estados Unidos en Kings Point, Long Island.

Por el Comandante I. F. WOOD,
"Alcoa Runner" Alcoa Steamship
Company, Inc., Mobile, Alabama.

Con el presente se inicia la publicación de una serie de 4 artículos traducidos del libro "Heavy Weather Guide" del Capitán de Navío (U. S. N.) E. T. Harding y W. J. Kotsch, texto del US. Navy Institute, por estimarse de valor profesional.

Como patrón de un carguero me medí mano a mano con uno de esos devastadores ciclones tropicales. Fue el huracán Carol de 1954, el que derribó la torre de Old North Church en Boston, cobró 68 vidas y causó daños estimados en casi medio billón de dólares.

El buque a mi mando es un carguero tipo C-2 construido en 1944 en Wilmington, Carolina del Norte. Un buque a turbina de una sola hélice, de 459 pies de eslora, 63 pies de manga y 37 pies de puntal, con la roda inclinada y la popa elíptica. Su velocidad normal es de 16 nudos. Puede llevar una carga útil de 10.500 toneladas aproximadamente, lo que es una enorme cantidad de carga para cualquier tipo de buque.

Diez mil toneladas de fosfato a granel fueron cargadas en Tampa, Florida, el 26 de agosto de 1954 destinadas a una de las plantas de fertilizantes en Norfolk, Virginia. Cuando el buque zarpó de Tampa, estaba cargado hasta su calado máximo de 28 pies 6.7|8 de pulgadas.

El práctico se desembarcó en la boya de Tampa el 26 de agosto al mediodía. Se puso rumbo al Sur para pasar entre Rebeca Shoals y Dry Tortugas, en la ex-

tremidad sudoccidental de Florida Keys. El mar estaba plano y la atmósfera clara.

Esa noche el Oficial de Comunicaciones recibió el primer aviso de tormenta del U. S. Weather Bureau sobre el huracán Carol. Decía "una pequeña tormenta tropical se ha formado en el Atlántico y a las 4.30 p.m. estaba cerca de 29.2° N., 76.5° W ó 275 millas aproximadamente al este de Daytona Beach, Florida y se mueve en dirección al norweste aproximadamente a 12 m. p. h. Los vientos más fuertes se estiman en 65 a 70 m.p.h. en una pequeña área cerca del centro. Está aumentando lentamente en intensidad y puede llegar pronto a tener fuerza de huracán. Movimiento hacia el norte indicado para las próximas 12 a 24 horas".

Se pensó que la tormenta estaba tan por delante del buque que sólo había una remota posibilidad de alcanzarla.

El buque pasó entre Rebeca Shoals y Tortugas a medianoche del 26 de agosto y todo el día 27 navegamos frente a los Keys y con la costa baja de Florida a nuestra banda de babor, como a 8 millas de distancia.

La poderosa corriente del Golfo estaba fluyendo hacia el Norte con una velocidad de $3\frac{1}{2}$ a 4 nudos; el buque debe haber estado en el eje de la corriente del Golfo, pues cuando se encontraba a la cuadra llevaba un promedio de $19\frac{1}{2}$ nudos.

El cielo lucía azul con unas pocas nubes aborregadas, el mar estaba llano, la temperatura era de 85 grados F. y el barómetro se encontraba normal. Había grandes expectativas de efectuar un paso record desde Tampa a Norfolk por el buen tiempo y la extraordinaria corriente del Golfo.

Al mediodía del 27 de agosto el Oficial de Comunicaciones recibió el Bole-tín N° 4 sobre el huracán: "Carol ha permanecido casi estacionario durante las últimas 6 horas, pero probablemente se está moviendo muy lentamente 3 a 5 m. p. h. en dirección al Norte. A las 11 A. M. estaba centrado cerca de 30° N., 76° W. o a 325 millas al Este de Jacksonville. Vientos más fuertes estimados por avión esta mañana en 70 a 80 m. p. h. se extienden 40 millas desde el centro. Vientos con fuerza de ventarrón se extienden hacia afuera de 50 a 60 millas. Este pequeño huracán probablemente mostrará muy poco aumento en intensidad y tamaño durante las próximas 24 horas. El movimiento continuará en dirección al norte. La navegación debe tomar precauciones extremas ante la posibilidad actual hacia el norte de la costa de Carolina en las próximas 36 a 48 horas".

El faro Júpiter, al norte de Palm Beach, estaba a nuestra cuadra a las 4,30 P. M. del día 27 de agosto y se redujo la velocidad a 45 r. p. m. o "Media Máquina Avante". Informé a los Oficiales responsables sobre la reducción de velocidad y les dije que el fin era permitir que Carol pasara hacia el Norte de nosotros.

Por las observaciones de estrellas tomadas a primeras horas de la mañana del 28 se descubrió que a pesar de la reducción de velocidad, el buque había navegado una considerable distancia durante la noche (con la ayuda de la corriente del Golfo). Un aviso del Weather Bureau obtenido a las 5 A. M. ubicaba al huracán como a 300 millas al Este de Jacksonville y sus vientos más

altos se estimaban en 15 m. p. h. cerca del centro y ventarrones que se extendían a 100 millas. Se esperaba que la tormenta aumentara lentamente en tamaño y tomara un camino hacia el norte. A las 6 A. M. se llamó al Segundo de a bordo y se le dieron órdenes de preparar el buque para el mal tiempo poniendo tapones contra la tormenta en todos los ventiladores, amarras extras en los botes salvavidas y chinguillos de acero de seguridad a través de todas las escotillas que conducían a las bodegas de carga.

Como a las 6 P. M., en la tarde del 28 de agosto, el informe del Weather Bureau todavía describía a Carol como prácticamente estacionario. A todo esto el buque estaba en una posición que exigía que se tomara una importante decisión. Estaba entre el huracán y el continente. La Corriente del Golfo estaba agregando 2 m. p. h. a la velocidad de la máquina.

Si se viraba el buque devolviéndolo hacia Miami, el huracán podría demorarse más, y se perderían unos tres o cuatro preciosos días en un horario que ya era estrecho. Si continuaba hacia su destino podría verse cogido en el huracán —un buque bastante cargado por un valor de 5 a 6 millones de dólares, con 135.000 dólares en carga y 46 vidas... El buque estaba experimentando buen tiempo y el barómetro estaba normal, sin mostrar evidencia de tormenta. Así se decidió continuar. Si la posición estimada del huracán era correcta y permanecía estacionario por las próximas 24 horas, el buque podría haber pasado el Cabo Hatteras y se encontraría casi en Norfolk.

Justificando la necesidad de continuar y preocupado por la seguridad del mando, me mantuve en mi puesto toda esa noche. A medianoche el barómetro había bajado de 30.00 a 29.80 pulgadas, pero esto no era alarmante. Sin embargo, como a las 5 A. M. la mar estaba aumentando y el viento y las olas estaban cambiando hacia la cuadra de estribor. Estos buques C-2 se balancean mucho cuando el viento y la mar le dan por la cuadra. En un mar a través muy picado o grueso se balancean en forma bastante fuerte, produciendo averías en los equipos y accesorios. A las 6 A. M.

se cambió gradualmente el rumbo de 40 a 70 grados para aliviar el balanceo.

Las olas se estaban volviendo más largas y pesadas y como a las 9 A. M. del 29 de agosto se habían vuelto tan violentas que ya no quedaba ninguna esperanza de escaparse del huracán. Se había maniobrado al buque hasta colocarlo en el camino de la tormenta o peligrosamente cerca de él. Se hicieron los planes adecuados para gobernar con tanto cuidado y habilidad como fuera posible.

El Ingeniero Jefe recibió órdenes de empear a bombardear lentamente una carga de petróleo combustible por medio de las bombas de la sentina. Había un gran tambor de 50 galones de aceite para las tormentas en las amuras con salidas a través de la roda del buque, pero la eficacia de esto habría sido algo semejante al efecto de un balde de agua sobre una casa incendiada. Un continuo flujo negro de petróleo combustible manó desde el costado de estribor del casco del buque todo el tiempo que estuvo en el huracán. Nadie sabrá nunca cuánto ayudó ese combustible gastado a disminuir la fuerza de las olas que se encontraron durante el período del huracán.

Según la "Ley de las Tormentas" las reglas y directivas para uno cogido en mi posición era poner el viento en las aletas de estribor y luchar contra él. Siempre hay excepciones a la regla y ésta fue una de ellas. Si hubiéramos puesto la aleta de estribor contra el viento, el buque habría estado proa a la costa entre Charleston y Cabo Hatteras. . . No obstante, además de la posibilidad de hacer lo que el libro decía, el buque profundamente cargado no habría estado seguro ante esas sólidas murallas de agua. Fue un gran consuelo oír en ese momento una directiva de la U. S. Coast Guard al buque faro en Diamond Shoals de mantener su posición a toda costa.

Durante la tormenta se mantuvo la proa del buque contra el viento, favoreciendo levemente el costado de estribor por el petróleo combustible descargado a ese costado. Experimentalmente se descubrió que variando las revoluciones de la máquina entre 40 y 50 r. p. m., se podía mantener la proa del buque hacia las olas impidiendo que se atravesara.

Las revoluciones antes mencionadas eran suficientes para los fines requeridos de gobernar directamente contra las olas, no obstante, parecía prestar un mínimo de ayuda ante las destructivas olas que se aplastaban contra cubierta.

El sábado 29 de agosto, fue un día terrible para todos. Lo único que contenía el libro de Bitácora eran notas tales como: "Mar Montañoso", "fuerte lluvia", "el buque balanceándose y cabeceando fuertemente", "fuerza del viento 11-12", etc."

Se interrumpió la rutina ordinaria. Las comidas eran solamente provisionales. Nadie pudo dormir; el balance era demasiado violento y resultaba físicamente imposible mantenerse en una litera. El viento soplaba con tanta furia que la pulverización del agua y la lluvia traída por el viento llegó a sacar la pintura del costado de estribor de la obra muerta central del buque, hasta dejar el metal pelado, lo que es una rara experiencia en toda la vida en el mar. Las olas alcanzaban una altura de más de 40 pies. Su tamaño era tan enorme que era aterrador mirarlos incluso para marinos experimentados.

Casi perdimos ambos botes salvavidas con la furia de la tormenta. Debido al excesivo balance los botes empezaron a soltarse de sus calzos.

Todos —en las máquinas, entrepuentes y cubierta— se dirigieron a salvar los botes y con mucho trabajo, diligencia e improvisación se mantuvo a los botes seguramente amarrados en sus pescantes. Nuestra batalla por salvar los botes salvavidas fue causa de gran optimismo.

Cuando el buque se salió de su rumbo normal de 40 grados fue puesto en un rumbo de 70 grados para suavizar el balance. El rumbo se cambió gradualmente hacia la derecha a medida que el viento y las olas cambiaban en esa dirección hasta que eventualmente estaba en un rumbo de 200 o sea casi lo contrario de su rumbo original. Unos 30 minutos después de medianoche del 29 de agosto, noté que repentinamente el viento y las olas entraron en un confuso conflicto. Estaba manteniendo una diligente guardia en el gobierno, para impedir que el buque se pusiera de través a esas tremendas olas. Era vitalmente importan-

te que el timonel no aflojara la vigilancia o se descuidara.

Había un perceptible movimiento del viento y las olas atrás hacia la izquierda. El viento, la lluvia y pulverización del mar estaban cayendo con tanta fuerza sobre el buque que era imposible ver o mirar a proa, excepto a través de la protección de las ventanas del puente de gobierno. Fue una suerte que hubiéramos captado la importancia de ese violento conflicto entre el viento, olas y lluvias y que rápidamente notáramos el cambio del viento y las olas hacia la izquierda. Se ajustó los rumbos del buque alrededor de un arco de compás desde 200 por el Norte hasta que eventualmente estaba en un rumbo de 270 o sea hacia el Weste.

Hubo un momento durante la tormenta en que dudé que el buque sobreviviría si una disminución del viento y de las olas no nos favorecía. Esas olas montañas romperían en la proa y parecía inevitable que barrerían las cubiertas y echarían a bajo la obra muerta central del buque por sobre la popa, pero milagrosamente el buque se alzaba de nuevo sobre el peor de los impactos, lanzando toneladas de agua pulverizada de vuelta sobre el puente, envolviéndolo en agua verde y cegando toda visión durante varios segundos.

El radar del buque se mantuvo en continua operación durante el huracán y cada dos minutos se cumplía con la obli-

gación de tocar el pito tal como lo requieren los reglamentos cuando hay poca visibilidad. Sin embargo, la lluvia y pulverización se abatían en sólidas capas cada cierto tiempo y el pito y el radar eran solamente algo que nos hacía compañía. El desastre habría sido inevitable si algún buque se hubiera puesto en rumbo de colisión con nosotros.

El mal tiempo empezó a apaciguarse rápidamente después del mediodía del lunes 31 de agosto; eventualmente estábamos en un rumbo de 270° proa al Weste hacia la costa de Carolina.

A las 6 P. M. de ese día, cuando nos encontrábamos como a 25 millas de la costa se bombeó petróleo combustible pesado sobre el costado para romper la fuerza de las tremendas marejadas y se viró el buque hacia un rumbo proa al Sur y lejos de Carol y los bajos.

Se hizo una inspección de la cubierta para determinar los daños producidos por el mal tiempo. No se hallaron averías de importancia, pero se encontró que los pequeños accesorios de cubierta habían sufrido bastante daño como así mismo los cables eléctricos. Esa noche por fin me acosté a las 10 P. M. después de 66 horas continuas de vigilancia en el puente.

Las lecturas del barómetro hechas cada hora fueron registradas en el bitácora desde el momento en que el buque estuvo a la cuadra del Faro Júpiter. Este es el resumen de las lecturas:

27 de agosto	6 P. M.	30.06 pulgadas
28 " "	mediodía	30.00 "
28 " "	4 P. M.	29.91 "
29 " "	4 P. M.	28.74 "

(la lectura más baja durante la tormenta)

30 de agosto	8 A. M.	28.81 pulgadas
30 " "	mediodía	29.24 "
30 " "	4 P. M.	29.60 "
30 " "	6 P. M.	29.78 "
31 " "	8 A. M.	30.02 "

El Comandante E. W. Malanot del MSTS recientemente escribió un excelente artículo llamado "Doctrina de Tifones" en el cual aboga por la detención

de buque, dejando que corra la tempestad con las máquinas detenidas y el buque muerto. La gente me ha preguntado por qué no hice la prueba con la doctri-

na Malanot. Me temo que la doctrina Malanot será desorientadora para algunos, especialmente para los que trabajan cerca de la costa y para los marinos sin experiencia. El menciona su calado de 12 pies 2 pulgadas a proa y 17 pies 3 pulgadas a popa. Me imagino que este calado sería favorable en ciertos tipos de buques para yacer muertos sobre las

aguas ante una tormenta. Pero el plan de Malanot sería inadecuado para un buque pesado y cargado hasta su marca de 28 pies 6,7/8 pulgadas como el mío —un pies más profundo que su calado máximo de construcción debido a la doble plancha soldada a su traca de arrufo.





Con la tradicional ceremonia cívico-militar se conmemoró el 87º Aniversario del Combate Naval de Iquique ante el monumento a Prat y a las Glorias Navales en Santiago. En la fotografía el momento en que llegan al monumento, de izquierda a derecha, el Jefe de Relaciones Públicas de la Armada, Capitán de Fragata Tulio Rojas Cellier (de uniforme); el Ministro de Educación, Sr. Juan Gómez Millas; el Ministro de Defensa Nacional, Sr. Juan de Dios Carmona Peralta y el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jacobo Neumann Etienne.

21 DE MAYO EN SANTIAGO



El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jacobo Neumann acompañado del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Contraalmirante Jorge Swett Madge colocan una ofrenda floral en el monumento a Prat.

REMOLQUE "ELQUI" - "WESCO PANAMA"

El día 8 del mes de noviembre del año 1965, un mensaje cursó los aires; escuetamente decía:

"Del buque griego "Wesco Panamá". A Direclit.— "Wesco Panamá" lunes 8 a las 18,48 horas con buen tiempo NW 3 encuéntrase al garete por haberse quebrado eje portahélice perdiéndose ésta se necesita urgente asistencia pto. Posición 4820 S 7603 pto. Capitán".

Mensaje tan simple en su texto, convertía desde el momento en que fue cursado al aire, a un buque, el "Wesco Panamá", en un ente flotante en el cual 32 vidas humanas estaban en peligro.

Dirigido el mensaje a la Dirección del Litoral y de Marina Mercante (Direclit), los servicios de escuchas de la Primera, Segunda y Tercera Zona Naval, como así mismo los servicios de radio costera de todas las Gobernaciones Marítimas del Litoral extremaron sus precauciones atentos a cualquier emergencia.

De acuerdo a Convenios Internacionales y en conformidad al DFL. 292, corresponde a la Dirección del Litoral y de Marina Mercante: "Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la Vida Humana en el Mar".

Tan alta misión la ejerce la Dirección del Litoral a través de un complejo organismo formado por Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puertos, las principales de las cuales cuentan en la actualidad con los equipos de radio necesarios para mantener escucha en la Onda Internacional de Socorro (500 kc) las 24 horas del día.

El mensaje del buque griego "Wesco Panamá" fue captado por los siguientes buques: buque nacional "Elqui", buque gasero nacional "Galileo" y buque liberiano "San Remo".

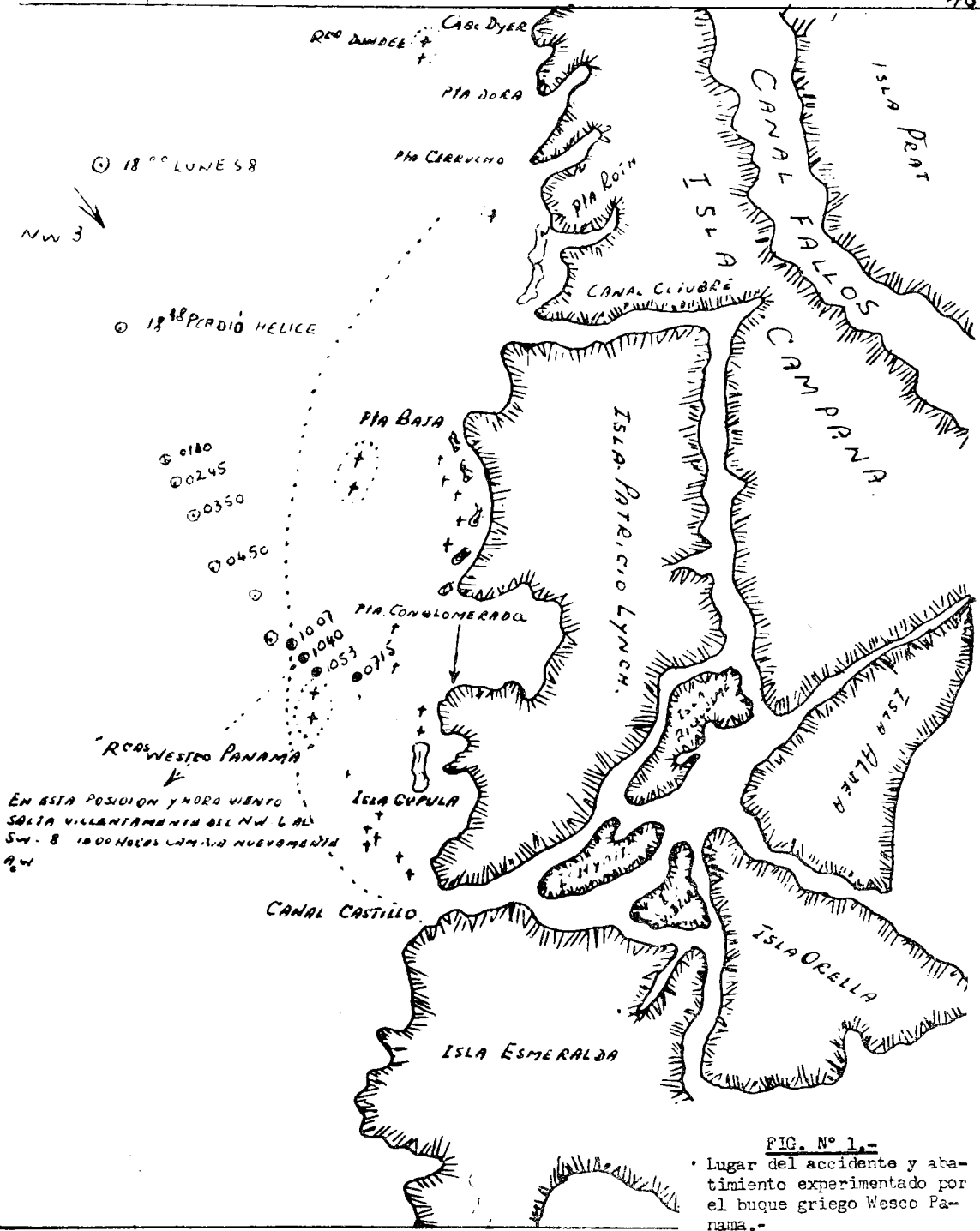
La posición indicada por el "Wesco Panamá" lo situaba aproximadamente a 21 millas de la costa entre la Punta Dona y Punta Roth en la isla Campana, teniendo una profundidad de 1.000 a 1.500 metros de agua.

El B. M. "Galileo" dio acuse recibo al llamado del "Wesco Panamá" comunicando... "... estamos dirigiéndonos al lugar indicado para llegar su costado martes 0600..."

El buque liberiano "San Remo", de característica internacional S. L. K. M., se encontraba el día lunes a las 21,10 horas en latitud 4622 y longitud 7549, es decir a casi 170 millas de distancia

77° W CROQUIS DEL LUGAR DONDE SE
ENCONTRO EN PELIGRO EL WESTCO PANAMA

G 76°
 L 48° S



EN ESTA POSICION Y HORA VIENTO
 SUELA VIENTAMENTE DEL NW L AL
 SW - 8 1000 HORAS CAMBIA NUEVAMENTE
 NW

FIG. N° 1.-
 Lugar del accidente y abatimiento experimentado por el buque griego Westco Panama.-

del lugar del accidente, y contestaba lo siguiente: "... " ... regreso a prestar auxilio...".

El buque nacional "Elqui" el lunes 8 a las 22,00 horas se encontraba en latitud 4754 S y longitud 7440 W, es decir a más o menos 140 millas de distancia del "Wesco Panamá", por lo que su Capitán contestó el llamado de asistencia informando que se encontraría al costado del buque accidentado a las 03,00 horas del martes 9.

Todas estas informaciones centralizadas en la Dirección del Litoral y de Marina Mercante influyeron para que se ordenara al buque metalero "Elqui" que acudiera a prestar asistencia al buque griego "Wesco Panamá" por las siguientes razones: ser el buque más próximo al punto del accidente, y ser el buque que llegaría más pronto (03,00 hrs. app.) al costado del "Wesco Panamá".

Por tal motivo el día lunes 8 de noviembre a las 23 horas se envió por parte de la Dirección del Litoral el siguiente radio:

"Al buque "Elqui".— Diríjase prestar asistencia buque "Wesco Panamá" Latitud 48°20', Sur Longitud 76°03' Weste por haber perdido hélice y estar al garete punto Informar novedades y hora encontraríase con dicho buque punto Direclit".

Es decir, a las 4 horas 40 minutos de haber avisado el buque griego "Wesco Panamá" que se encontraba al garete por pérdida de la hélice, la Dirección del Litoral tomaba el control operativo de asistencia al buque y seguridad a la vida humana en el mar, ordenando al buque metalero "Elqui" de 11.106 TRG. que se dirigiera al lugar del accidente, lo que sin duda constituye una excelente demostración de organización y eficiencia del control del tráfico de naves en el litoral y del sistema de telecomunicaciones.

A los buques "Galileo" y "San Remo" se les ordenó que continuaran sus itinerarios de navegación normal.

Al Capitán del "Wesco Panamá", la Dirección del Litoral le comunicó el día 9 a las 00,10 horas local:

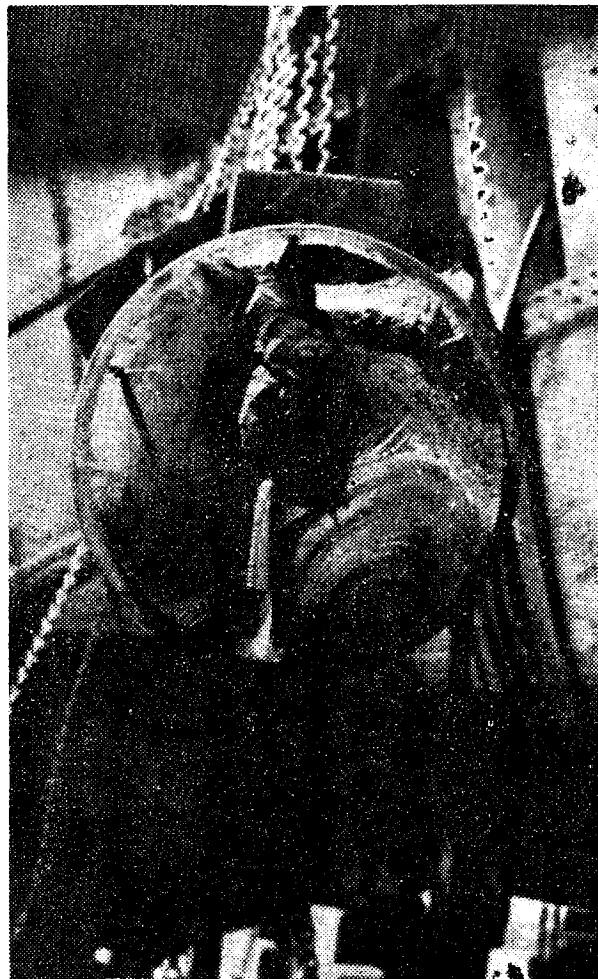
"Al "Wesco Panamá" (S. Z. R. L.). Recibido su mensaje pto. vapor nacional

"Elqui" le prestará asistencia pto. se encontrará su costado 0907 GMT pto. DIRECLIT".

El buque metalero "Elqui" dio acuse recibo a la orden de la Dirección del Litoral que prestara asistencia el día 9 a las 00,20 hora local, es decir 40 minutos después.

A partir de ese momento una atenta espera se produce en las salas de radio de Valparaíso, Puerto Montt y Punta Arenas y en todas las radios costeras de la zona Valparaíso a Punta Arenas.

Toda esta situación de emergencia se ve agravada por un mal tiempo en la zona con fuertes vientos del SW. e intensa marejada.



Vista del frente del eje portahélice quebrado

El buque griego desde su posición dada a las 18,48 horas del lunes 8, en que perdió la hélice empezó a derivar peligrosamente; tanto es así, que su posición indicada a las 08,00 horas del martes 9 indicaba una diferencia en latitud igual a 21 millas y una diferencia en longitud a 7,5 millas lo que acercaba el buque a la Punta Conglomerada en la isla Patricio Lynch. (Ver figura N° 1).

A esta altura de los hechos el Práctico Oficial a bordo del "Wesco Panamá" comunicaba lo siguiente:

"Direclit.— Nuestra posición 12,00 Lat. 48.40 Long. 75.41 siete millas al 297 isla Cúpula mal tiempo tratamos de pasar remolque buque inglés "Capulet" nuestra posición es peligrosa pto. Práctico".

En las salas de Operaciones de la Dirección del Litoral causó sorpresa el conocer que se encontraba al costado del "Wesco Panamá" un buque inglés de nombre "Capulet", el cual no estaba ploteado dentro de las aguas jurisdiccionales y que además no había contestado las señales de asistencia. Posterior a esta información se supo que el "Capulet" era un buque petrolero inglés que venía completamente cargado desde el Perú con destino directo al Estrecho, por fuera de aguas chilenas, razón por la cual no ocupaba los servicios obligados de Prácticos chilenos ni había sido ploteado por Autoridad Marítima chilena, ya que no recaló en puerto nacional del litoral.

Esta asistencia que prestaba el buque inglés se vio confirmada por un radio del metalero "Elqui" que decía: "Direclit.— "Elqui" 08.30 hoy martes 9 estuvo reunido vapor "Wesco Panamá" y "Capulet" pto. buque griego rechazó asistencia pto. prosiguiendo viaje Guarello pto. continuó atento emergencia pto. Capitán".

A todo esto los hechos relatados por el Capitán del "Wesco Panamá" se sucedían de esta manera: (textual)...
"... zarpamos el día 5 de noviembre desde San Antonio en demanda del puerto de Punta Arenas, pero el día 8 de noviembre alrededor de las 18,00 sentimos una fuerte sacudida como si fuera un terremoto o como si hubiéramos varado en algunas de las rocas de las

cercanías y de inmediato yo hice revisar todos los estanques comprobando que no había agua en ellos. De inmediato me di cuenta de que la máquina no trabajaba y llamé por teléfono a la cámara de máquinas para preguntar el motivo por la cual había parado. El primer ingeniero hizo una larga inspección por toda la máquina para comprobar que todo estaba en buenas condiciones. Después el Primer Piloto y yo miramos la hélice y vimos que el eje estaba quebrado y que se había perdido la hélice... Luego largamos al agua 2½ paños de cadena de EB. para detener la viada del buque ya que el viento y la corriente nos empujaban hacia las islas Campana y la Punta Conglomerada... En la noche alrededor de las 21,30 horas yo avisté un buque el MIT "Capulet..."

De acuerdo a esta versión del Capitán del "Wesco Panamá" en este punto de su declaración manifiesta que ya divisó un buque no sabiendo cuál era; sólo las luces le indicaban que tenían un buque cerca.

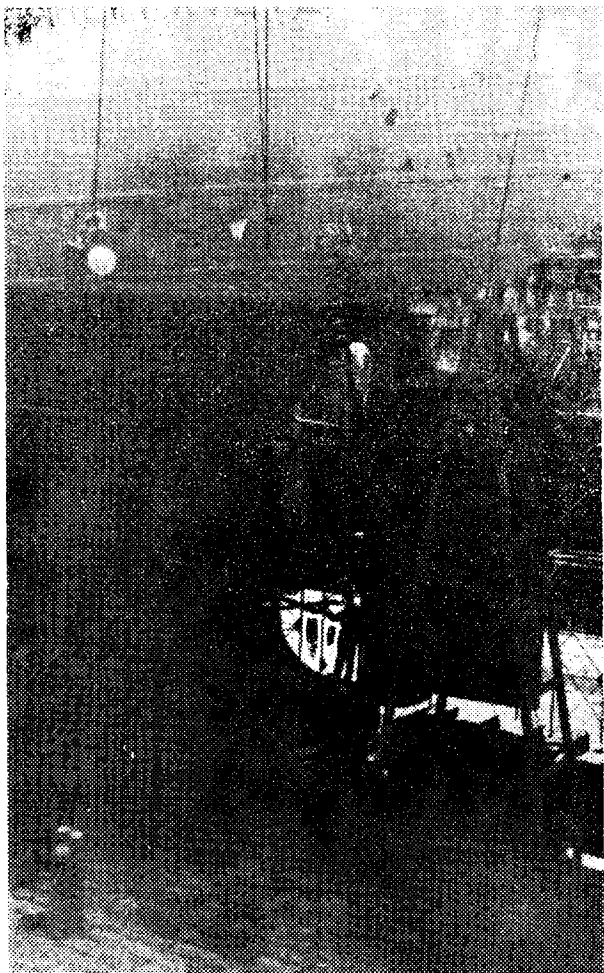
Continúa...

"... Yo conversé con morse para que él se acercara a asistirnos. Como en la noche no se podía hacer nada yo me comuniqué a las 05,30 horas del día 9 por telegrafía con el Capitán del MIT "Capulet". El Capitán se comunicó con el Armador para aceptar o no el contrato de asistencia que yo le solicité (No cure no pay)".

Esta modalidad de asistencia "No cure no pay", aceptada en cláusulas especiales de asistencia o salvamento y reconocida como regla por el Lloyd's, establece la modalidad de pago de la asistencia siempre que la nave se salve, caso contrario no se paga.

La versión del Práctico Oficial no varía mucho de la del Capitán del "Wesco Panamá" y llegamos más o menos al mismo punto que dice (textual)...

"... A las 23,00 horas del lunes 8 se avista al petrolero inglés "Capulet", se pone en contacto con él por morse y destellos, 23,30 horas "Capulet" en nuestra cercanías... Durante la noche se mantiene al garete derivando hacia la costa. A las 10,00 horas del martes 9, se larga el ancla de Bb en 24 brazas de agua, ancla garrea, acercándonos cada vez más a los roqueríos..."



"Wesco Panamá" en el dique de Talcahuano sin hélice.

En la sala de plotting de la Dirección del Litoral se esperaba el resultado de la maniobra que estaba efectuando el "Capulet" para pasar remolque al "Wesco Panamá", con inquietud, ya que las informaciones eran graves. Se mantenía informado al minuto de la situación real existente a la Primera, Segunda y Tercera Zona Naval y contacto radiotelegráfico permanente con el "Elqui".

Por fin a las 15,20 del martes 9 se recibe radio del "Elqui" que dice: "Direclit.— "Vista "Wesco Panamá" me ruega volver y remolcarlo dado buque inglés no puede y parece situación peligrosa estoy procediendo pto. Capitán".

En vista de esta noticia, la Dirección del Litoral tomó la resolución final y contestó:

"Del Direclit.— Al Capitán del buque "Elqui".— Su 091325 pto. Conforme pto. Mantenerme informado cada cuatro horas hasta término remolque sin perjuicio en cualquier momento caso novedades pto. Control Operación será esta Direclit. quien mantendrá atención permanente onda corta costera Valparaíso y ondas medias por Puerto Montt y Punta Arenas".

¿Qué había sucedido?

De las informaciones proporcionadas por el Capitán del "Wesco Panamá" y del Práctico Oficial a bordo de dicho buque se deduce lo siguiente:

El buque griego continuaba derivando peligrosamente, por lo que se fondeó el ancla de Bb, la que garreó, acercando más el buque a la costa y roqueríos, haciendo que la situación a las 12,55 horas del 9 fuera crítica. El petrolero inglés "Capulet" trata de pasar cerca de la proa del "Wesco Panamá" para poder afirmar el remolque, pero pasa tan cerca que el Capitán del "Wesco Panamá" se vio obligado a arriar más cadena del ancla que mantenía fondeada. Así y todo el "Capulet" pasó tan cerca que cortó la cadena de Bb. del "Wesco Panamá" y que lo mantenía fondeado. Ante esta crítica situación, el Capitán del buque petrolero inglés estimó que su buque no podía acercarse más al "Wesco Panamá", sin provocar una colisión, y agravada la situación por estar el petrolero totalmente cargado con inflamables, lo que revestía más peligro aún. Ante esta nueva fase del accidente el Capitán del "Wesco Panamá" rogó al Capitán del "Elqui" que le prestara asistencia. Las decisiones finales las vimos en los radios que anteceden. A las 18,00 horas del día martes 9 el "Elqui" se encontraba al costado del vapor griego "Wesco Panamá".

El tiempo se mantenía malo con mar gruesa y vientos del NW. Conviene para veracidad de la narración citar textualmente la declaración del Práctico de Canales que dice:

"... se requiere entonces la asistencia del "Elqui" que se encontraba en las cercanías en viaje a isla Guarello, "El-

qui" fondea cerca nuestro a las 15,30 horas preparándose para pasar remolque, el tiempo se mantiene malo, mar gruesa. 16,15 horas "Elqui" arría botes salvavidas y con ayuda de roqueis empieza a pasar remolque. 19,00 horas remolque de alambre conectado a 1½ grillete de cadena por no tener más cadenas a bordo del "Wesco Panamá" toda esta maniobra queda lista a las 23,00 horas".

El cuadro general de la situación que se tenía hasta este punto en la Dirección del Litoral el día martes 9 a las 23,00 horas, era que el "Wesco Panamá" se encontraba fondeado en 20 brazas de agua con cinco grilletes en el agua, ancla de Eb.; pasando remolque de alambre conectado a 1½ grilletes de cadena al buque metalero "Elqui" y en las cercanías el petrolero inglés "Capulet", todo este cuadro en condiciones de tiempo adversas.

A las 24,00 horas del 9 el "Elqui" comunica:

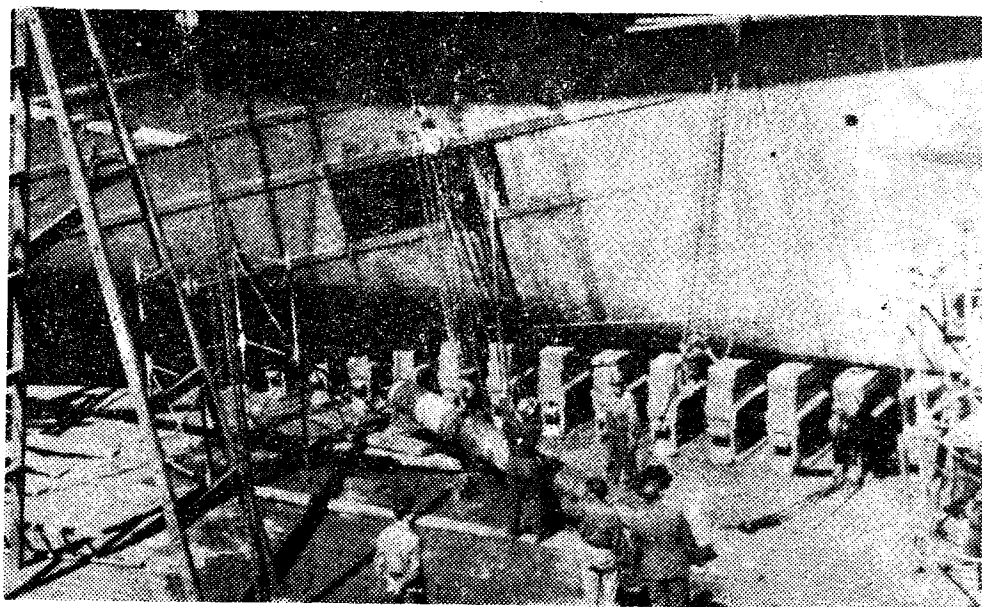
"Direclit.— "Elqui" pasó remolque y estamos ultimando preparativos para zarpar pto Capitán".

A las 06,00 del día miércoles 10 el "Elqui" comenzó a remolcar al "Wesco

Panamá" y al tezar el remolque cedió la cadena a bordo del buque griego, cortándose. Ante esta situación de emergencia y no contando con más cadena a bordo del buque griego, el peligro para la seguridad de la tripulación se vio nuevamente acrecentado por la excesiva cercanía a la costa, y dio motivo para que se observara la operación salvataje con muy poco optimismo.

El Capitán del metalero "Elqui" ya no podría prestar más ayuda que la que con valentía y riesgo para su tripulación y su nave supo ofrecer al "Wesco Panamá". Arriar un bote con fuertes vientos y mar gruesa, ya demandaba para el Capitán del "Elqui" una responsabilidad muy grande que supo afrontar con energía y decisión, pero que no se podía aceptar como aliciente para tentar una segunda tentativa, por lo que el Capitán del "Elqui" indicó por radio a la Dirección del Litoral lo siguiente:

"Direclit.— "Elqui" informa hoy 0600 empezó a remolcar "Wesco Panama" pto remolque se cortó en cadena buque griego por mal estado cadena pto buque tiene sólo cinco grilletes ancla de EB. en 20 brazas de agua pto no se puede arriar embarcaciones menores mar



Trabajo necesario para sacar parte del eje quebrado desde el interior del "Wesco Panamá".

gruesa pto estimo este buque necesita remolcadores urgente pto Capitán".

La situación expectante y tensa que estaban viviendo en esos momentos las tripulaciones de ambos buque se vivía en iguales condiciones en la sala de plotting de la Dirección del Litoral. Se debía tomar urgente una solución y esta no podía ser otra que solicitar a las Zonas Navales la urgencia del envío de remolcadores o patrulleros. No se podía pensar en enviar remolcadores desde Valparaíso por cuanto la excesiva distancia era un factor en contra.

El Capitán de buque griego comprendía la difícil situación por la que atravesaba y así lo expresaba en sus comunicaciones radiotelegráficas dirigida a sus Armadores y a la Dirección del Litoral.

Esta decía:

"Direclit.— M|S "Wesco Panamá" greb position lat. 483930 south long. 7535 W. in distres please send immediately salvatage tug to assist us confirm master".

La asistencia solicitada debían ser remolcadores de la Tercera Zona Naval obligadamente ya que era la más cercana al lugar del accidente, registrándose una distancia de 450 millas desde Punta Arenas a la zona del accidente. Pese a esta noticia la Dirección del Litoral requirió de urgencia la posibilidad del envío de remolcadores a la Segunda y Primera Zona Naval como así mismo a la Base Naval de Puerto Montt. Las posibilidades aun siendo dudosas debían considerarse. En el mejor de los casos un remolcador desde Punta Arenas recién podría estar listo para zarpar 12 horas más tarde, y con 44 horas de navegación por lo menos, para llegar a la zona del accidente, hacía que estuviera listo para llegar al costado del "Wesco Panamá" casi 60 horas después que se cortó el remolque.

Siendo la única posibilidad más rápida, la Dirección del Litoral la mantuvo presente, pero antes requirió del "Elqui" un informe.

Este llegó lleno de promesas, reflejando la fe del marino chileno para vencer y superar todas las dificultades que le presenta este mar nuestro tan lleno de peligros y forjador de innumerables

hechos de gloria. El mensaje cursado por el "Elqui" a las 11,00 horas decía:

"Direclit.— "Elqui" tratando de pasar nuevamente remolque "Wesco Panamá" pto mantendré informado resultado pto Capitán".

Después de casi 3 horas de lucha, por fin el metalero "Elqui" tomo a remolque nuevamente al "Wesco Panamá" a las 14,00 horas del día 11. Veamos como narra el Capitán del "Wesco Panamá" este momento...

"... luego yo pasé dos cables de manila y uno de acero y el "Elqui" dos cabos de nylon y un cabo de acero con lo que se hacen varias tentativas fallidas pero al final a las 07,00 el Capitán del "Elqui" comienza a moverse..."

El Práctico de Canales por su parte dice:

"Después de varias tentativas y de cortes del remolque por fin, a las 08,00 del jueves, todo ya reforzado, queda listo el "Wesco Panamá" para ser remolcado..."

A partir de ese momento en que el "Elqui" tomó al "Wesco Panamá" a remolque fue una sola y espontánea manifestación de alegría y confianza, y una vez más se cumplió esa tradición de todos los marinos del mundo, cual es que todos son hermanos en la mar cuando el peligro acecha.

El croquis número 1 indica el lugar del accidente y el abatimiento experimentado por el buque griego "Wesco Panamá" desde el momento en que perdió la hélice hasta cuando el "Elqui" logró pasarle remolque.

El croquis número 2 indica la forma en que se conectaron las espías para el remolque, modalidad que se usó hasta el término de él.

La Dirección del Litoral velando siempre por la seguridad de la vida humana mantuvo en escucha permanente todos los servicios costeros de radio y alertó a los Radios Navales durante todo el curso del remolque, a través de 860 millas.

A la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, gestora anónima del éxito alcanzado y la cual mantuvo la coordinación necesaria entre todos los participantes de esta emergencia a través de

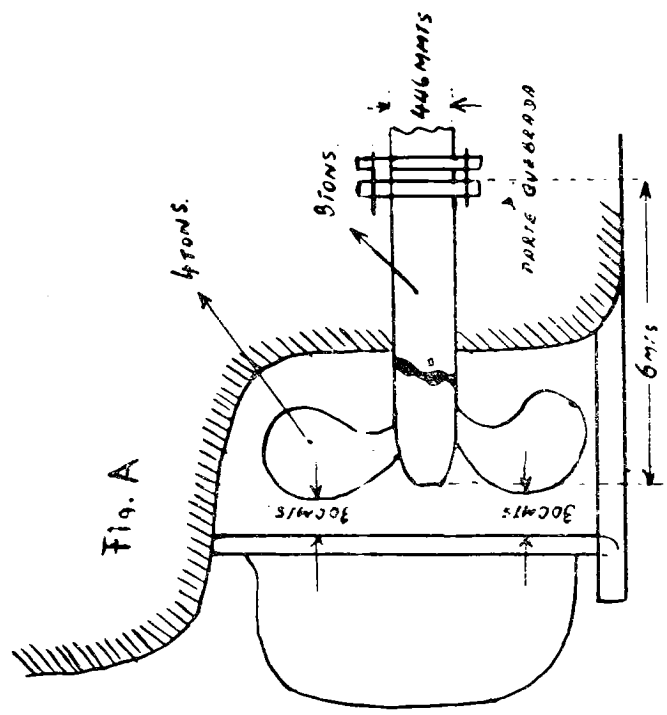
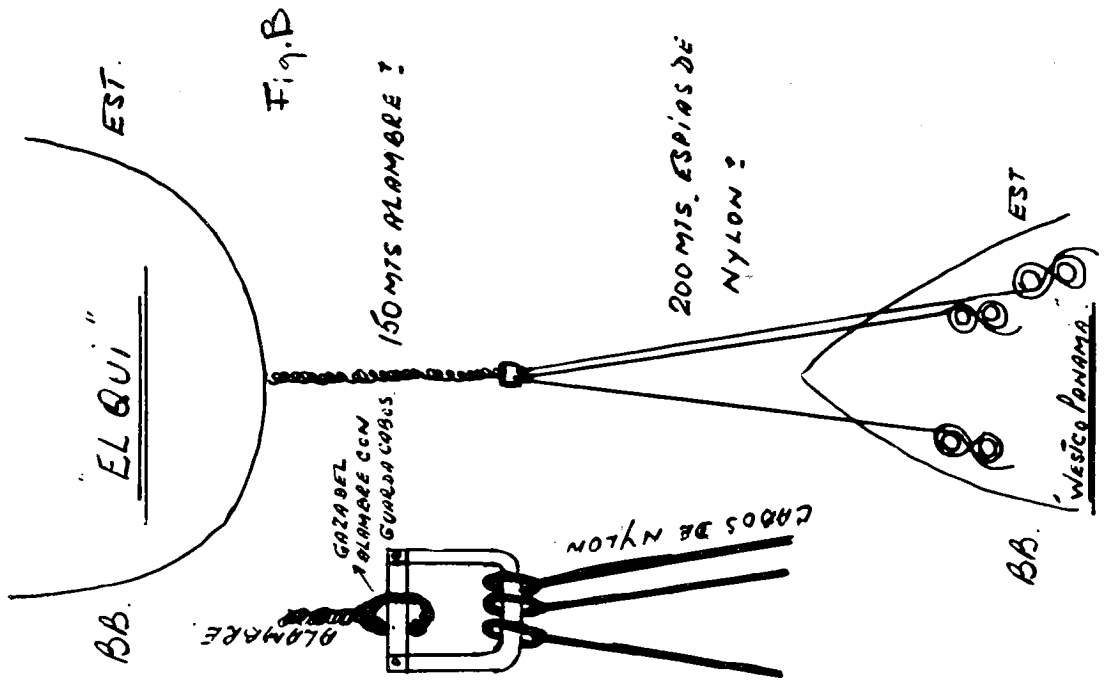


FIG. No 2
 A. Parte donde se quebró el eje de la helice del vapor griego Mesco Panama.
 B. Remolque usado entre el El-qui y Mesco Panama.

sus servicios de radio, le queda la satisfacción del deber cumplido.

Dos radios recibidos dan testimonio de la labor cumplida, uno del Capitán del "Wesco Panamá" que decía:

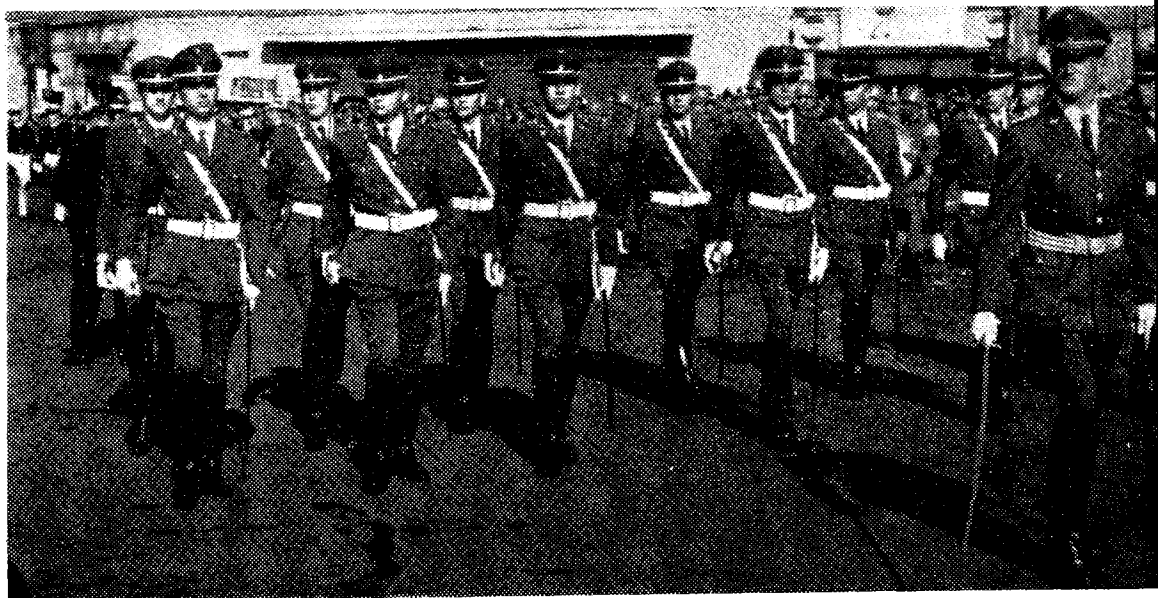
"Direclit.— Por favor cancele orden para remolcador, estamos siendo remolcados con destino a Talcahuano por s/s "Elqui", mi tripulación y yo nos sentimos muy agradecidos a Ud. por su gen-

tilidad y especial preocupación en mantener a salvo nuestras vidas y buque gracias Capitán".

Y otro del Capitán del "Elqui que decía:

"Direclit.— "Wesco Panamá" quedó fondeado hoy 05,00 horas bahía Concepción sin novedad pto agradezco máximo cooperación prestada pto Capitán".

HOMENAJE DE CARABINEROS

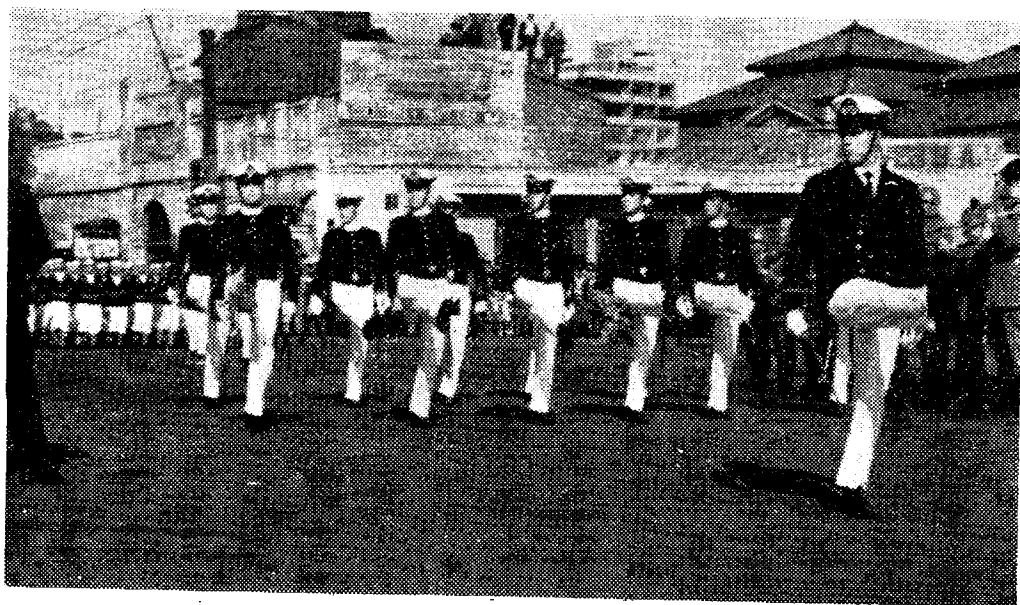


Tanto en Valparaíso como en Santiago, Carabineros de Chile rindió homenaje a las Glorias Navales enviando delegaciones que desfilaron junto con las Escuelas de las Fuerzas Armadas. En la fotografía delegación de la Escuela de Carabineros pasa frente al monumento a Prat en Santiago.

21 DE MAYO EN SANTIAGO



Un aspecto del monumento a las Glorias de la Marina, en Santiago de Chile. Vista tomada el 21 de mayo último.



Delegación de Cadetes de la Escuela Naval "Arturo Prat", en primer plano, y marinería durante el desfile del 21 de mayo último en Santiago.

LA "ESMERALDA", PIEDRA PRECIOSA ENGASTADA EN EL CORAZON DEL CHILENO

PALABRAS DEL DIRECTOR DE LA
ESCUELA NAVAL "ARTURO PRAT"
EN EL HOMENAJE DEL
21 DE MAYO EN VALPARAISO

En el homenaje que rindió la Armada a los Héroes de Iquique en el monumento donde descansan los restos de Prat el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Raúl Montero Cornejo pronunció el siguiente discurso:

"Señor Intendente, Autoridades, pueblo que nacido junto al mar, conocéis su palpitante, su historia y su epopeya:

Una ola de fervor patrio nos invade: el emocionado recuerdo de sus héroes navales hace que Chile tienda su mirada hacia el dilatado océano en el que encontrará siempre suprema fuente de inspiración y de confianza en su futuro.

La nación triunfadora en cien batallas destaca hoy un sacrificio. No es el contundente triunfo de Punta Gruesa ni la gallarda figura de Condell, audaz y arrogante, la que el sentimiento nacional pone en el primer plano de la efemérides. ¡No! Es la silueta de la vieja y des-

vencijada Corbeta con nombre de piedra preciosa la que está mejor engastada en el corazón del chileno. Y es la serena y, a la vez, resuelta estampa de su Comandante la que realza con su espada de luz señalando la ruta sobre el bravo mar que ellos fecundaron con su sangre.

Prat es el héroe máximo. Es su arena la que dicen con unción los labios de nuestros hijos, la que queda anclada en nuestros sentimientos y se convierte en evangelio patrio para el varón en plena madurez y para la mujer cuando sublima su misión y se hace madre.

Esta tierra de esfuerzo debe estar siempre preparada anímica y materialmente para librar contiendas desiguales ante las cuales no debemos claudicar; no podemos arriar la Bandera ante el enemigo, sea este el azote sísmico que golpea periódicamente nuestro suelo, la amenaza exterior o el aislamiento insular que nos impone exigentes tareas si

no queremos quedar marginados de las grandes corrientes del progreso. Lo dijo Valdivia, nuestro padre: cada paso hacia el porvenir nos costará siempre cien gotas de sangre y doscientas de sudor.

Somos un pueblo fuerte, estoico, homogéneo, con abolengo batallador ante todo desafío. Tenemos clara conciencia de nuestra responsabilidad ante el pasado que nos legaron nuestros mayores, que sabremos guardar en relicario y tenemos nobles y ambiciosas metas proyectadas en este vibrante presente para alcanzar en intrépido abordaje un esplendoroso porvenir.

Pero el hombre no puede vivir plenamente, no puede desarrollar su estatura histórica si no hay algo capaz de llenar su espíritu hasta el punto de desear morir por ello.

Por esto la arenga de Prat tiene vigencia permanente y vibra, vencedora del tiempo, saturada como la voz eterna del mar, de grandeza, de valor y de infinito, porque en sus frases de bronce está interpretada el alma y el temple de Chile.

La juventud porteña, todos sus muchachos, han desfilado estos días frente a este altar patrio para rendir el homenaje de sus estandartes, para traerle al maestro insigne, porque dictó la lección suprema, sus ofrendas de sueños y esperanzas. Lo hizo un sector de la mocedad universitaria, llamada a desarrollar en el futuro las más altas empresas cívicas; pasaron los liceos con bizarro paso; con las pupilas dilatadas como sus corazones llegaron hasta aquí los niños de nuestras escuelas primarias. Estuvieron a la cita patria los esforzados estudiantes de los liceos vespertinos y nocturnos, los amados por el Héroe que entregaba sus

horas de descanso a la Escuela Benjamín Franklin en la que dictó lecciones de Ciencias y Astronomía.

Hoy llegan ante la cripta las Fuerzas Armadas vienen también hombres de nuestros campos en sus briosos corceles. Todo chileno quiere estar junto a su Capitán de mirada penetrante y resuelta. ¡Bienvenidos! les dice la Patria.

Se ha dicho que no hay pueblos débiles, hay sí pueblos viles, son los que abdican de su historia y de su honra dan la espalda a sus tradiciones puras, derriban las estatuas de sus próceres y caen en el marasmo corruptor y la mollicie cobarde.

Es que el hombre casi no vive del presente que pasa fugaz; vive más de la FE que le hacen tener de él mismo. Los pueblos, agrupaciones de hombres, siguen igual ley.

Este acto de hoy es más que el aniversario de un Combate, es la manifestación gigantesca de FE que hace anualmente un pueblo al conjuro de sus héroes y que advierte por el raciocinio, la intuición más rica y la emoción más pura, que si Dios nos dio como territorio éste zócalo oceánico fue para impulsarnos al mar, a realizar en él lo que animó a Prat en su salto hacia la inmortalidad; lo que agitó las manos de Riquelme cuando disparó su salva; lo que sublimó la lealtad de Aldea en su escolta al Jefe, o que agitaba los cuerpos morenos de los Grumetes de la Esmeralda cuando se desposaban con la muerte en la primavera de la vida: la grandeza, la felicidad, la gloria de Chile. Ella está simbolizada en la Bandera que tremoló en Iquique y Punta Gruesa al tope de los mástiles y al pie de la cual debemos mantenernos unidos siempre, guiados por su estrella, para aceptar impertérritos los retos de la Historia.



HOJEANDO

LOS

ARCHIVOS

COMANDANTE JENERAL DE MARINA

(Quién lo reemplaza en caso de ausencia o muerte)

Santiago, octubre 12 de 1863.

Desde el año 1856, viene continuándose en la sucesión de mando de la Comandancia Jeneral de Marina, por ausencia del Comandante Jeneral, una práctica disconforme con las disposiciones terminantes de la Ordenanza; y que como tal debe extirparse contando con la decidida cooperación de US. en el conato de la administración de hacer que todo el servicio marche por el sendero de la ley.

Esa práctica, bajo cuya influencia recibió US. el mando unido de esa provincia y el de la Comandancia Jeneral de Marina en 1861, consiste en hacer que la sucesión al mando de la última, siga anexa de hecho y sin previa declaración suprema, á la sucesión al mando de la provincia, en los casos de ausencia del Intendente de Valparaíso, cuando los dos cargos, aunque reunidos en un solo funcionario por declaración expresa del Presidente de la República, reconocen un orden de sucesión distinto en los casos de ausencia ó muerte del propietario; determinando los arts. 13, tít. I i 4º tít. III, tratado 2º, el orden de sucesión á la Comandancia Jeneral de Marina, en los casos mencionados de un modo tan terminante como inequívoco.

Así lo manda la ley y así conviene además que se observe como regla jeneral; invitando á US. á que se proceda en este sentido en lo venidero, sin entrar en reflexiones superfluas para US., sobre inconveniencia de esas delegaciones de la marina en el juez de letras, en un alcalde, un rejidor y demás que determina para la sucesión del mando de la Intendencia en tales casos, la ley del Réjimen Interior.

Dios guarde á US.

Al Comandante Jeneral de Marina.

Marcos Maturana

OFICIALES DE MARINA EN COMISIONES HIDROGRAFICAS
(Gratificación que deben gozar)

Santiago, noviembre 11 de 1863

Visto lo que previene el art. 97 tít. VI, tratado 6º de la Ordenanza, y lo que informa el Comandante Jeneral de Marina; se declara al Jefe y demás oficiales de comisión hidrográfica de Valdivia, la gratificación de dos pesos diarios con exclusión de toda otra gratificación. Dicha gratificación les será de abono desde el día en que salgan de Valparaíso hasta el en que terminen sus operaciones según declaración del gobierno.

Tómese razón y comuníquese.

PEREZ

Marcos Maturana

EJERCICIOS DE CAÑON Y ARMAS MENORES

(Se ejecuten y pasen estados mensuales)

Santiago, mayo 7 de 1864

Aunque el Gobierno cuenta con que la instrucción militar y marinera es muy atendida, como debe serlo en los buques de la República, por disposición de la Ordenanza y lo prevenido en nota de setiembre 30 de 1858, núm. 579, S. E. encarga especialmente se recomiende á US. ordene á los comandantes de los buques de la República que no se hallen en reparaciones ni otros trabajos urgentes, que se hagan á su bordo ejercicios diarios en el manejo del cañon y demás armas menores, conforme al tratado 5º tít. 6º de la Ordenanza Jeneral de la Armada, y especialmente el art. 23 del mismo. De este modo podría conseguirse que nuestros equipajes adquirieran maestría y familiaridad, tanto en las nuevas armas como en las antiguas; y para asegurarse V. S. de la estricta observancia de estas órdenes, dispondrá US. que el Comandante de cada buque, pase mensualmente á esa Comandancia Jeneral, un parte detallado de los ejercicios que se hubiesen hecho en su buque en el mes.

Asimismo el Gobierno ordena mande V. S. observar estrictamente lo dispuesto en el art. 148 tít. Iº trat. III de la Ordenanza, sobre constante preparación militar entre los buques de la República.

V. S. comunicará estas órdenes al comandante de la Esmeralda. Dios guarde á US.

Marcos Maturana

Al Comandante Jeneral de Marina.

GUARDIA NACIONAL MARITIMA

Artillería Cívica Naval de Valparaíso

(Su creación)

Santiago, mayo 19 de 1864

Visto el reglamento del gremio de fleteros de Valparaíso de 16 de mayo de 1861, dictado en virtud de la ley de 13 de octubre de

1860; visto el decreto de 27 de diciembre de 1861, que dispone que dicho gremio de fleteros esté subordinado á la gobernación marítima y su comandancia sea servida por ella; visto lo que dispone el art. 156 de la Constitución.

He acordado i decreto:

Art. 1º El gremio de fleteros de Valparaíso formará desde el 1º de junio próximo un cuerpo de Artillería Cívica de Marina á las órdenes del gobernador marítimo de Valparaíso y con la organización particular que le den disposiciones posteriores.

Art. 2º Los fleteros de Valparaíso llamados por el presente decreto á prestar sus servicios en el cuerpo de Artillería Cívica de Marina del puerto de Valparaíso, serán dados de baja en los otros cuerpos también cívicos en que estén enrolados.

Comuníquese y publíquese.

PEREZ

Marcos Maturana

ARTILLERIA CIVICA NAVAL DE VALPARAISO

(Su organización)

Santiago, mayo 30 de 1864

He acordado y decreto:

Art. 1º El cuerpo de Artillería Cívica de Marina de Valparaíso creado por decreto del 19 del presente tiene por objeto principal concurrir á la defensa del puerto contra toda agresión marítima; su destino será tripular las lanchas que se armen con este objeto, el servicio de las piezas con que se armen, y en caso necesario y según las circunstancias, el armamento y servicio de los puestos, fuertes y baterías en tierra firme ó flotantes destinadas á la defensa del puerto.

Art. 2º Este cuerpo se dividirá en compañías compuestas cada una de un capitán, dos tenientes, dos subtenientes, un sarjento 1º condestable encargado del detall de su cargo en su compañía, un corneta de órdenes, seis sarjentos segundos patrones de lanchas, seis cabos primeros de cañón, seis cabos segundos de cañón i ciento ocho marineros bogadores.

Art. 3º Cada compañía se distribuirá en seis lanchas, que formarán una división, en esta forma:

Cada lancha llevará un oficial i la última en ejercicios al condestable; un sarjento 2º patrón de ella, un cabo 1º, un cabo 2º y diez y ocho soldados bogadores.

Art. 4º El armamento de cada lancha consistirá en un cañón de á 24, ocho fusiles, seis chuzos, siete sables, cuatro pistolas y seis hachas de abordaje.

Se dotará a cada lancha de un plan de señales á propósito.

Art. 5º El mando superior del cuerpo de Artillería Cívica de Marina de Valparaíso, será ejercido por el Gobernador Marítimo con dependencia del Comandante Jeneral de Marina y del Mayor del Departamento.

Tendrá á sus órdenes como plana mayor un segundo comandante del cuerpo de guerra de la marina, un mayor del cuerpo de asamblea del ejército, dos ayudantes instructores del cuerpo de guerra de marina, pudiendo serlo los de la gobernación marítima ó de la mayoría de departamento, y un cabo de cornetas.

Art. 6º El cuartel de la brigada cívica de Artillería de Marina y base de sus ejercicios y evoluciones será la Chile, donde se harán los arreglos convenientes, se montarán las piezas de artillería necesarias y se instalarán los pescantes para armar en un caso dado las lanchas cañoneras.

Art. 7º La mayoría de la brigada se establecerá en la oficina del gobernador marítimo, conforme al Reglamento de Guardias cívicas de la República.

Art. 8º El cuerpo de Artillería Cívica de Valparaíso queda sujeto en lo relativo á su réjimen, administración de fondos, nombramiento de oficiales, clases, plazas, vestuario etc., á las disposiciones vijentes respecto de los demás cuerpos de guardias nacionales de la República, con dependencia especial de la Comandancia Jeneral y del Ministerio de Marina.

Los gastos que origine este cuerpo se imputarán por lo que resta del presente año á imprevistos de Guerra y Marina.

Tómese razón y comuníquese.

PEREZ

Marcos Maturana

CAPITAN JENERAL DON BERNARDO O'HIGGINS

(Se ordena lleve siempre este nombre uno de los buques de mayor porte de la Armada de la República)

El Presidente de la República.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente:

Proyecto de Ley:

Art. 1º Uno de los buques de mayor porte de la Armada de la nación, llevará siempre el nombre del Capitán Jeneral don Bernardo O'Higgins.

Art. 2º Se autoriza al Presidente de la República, para invertir hasta la cantidad de veinticinco mil pesos, en dar cumplimiento á la ley de 13 de julio de 1844.

Esta autorización durará por el término de tres años.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido á bien aprobarlo y sancionarlo: por tanto, ordeno se promulgue i lleve á efecto en todas sus partes como ley de la República.

Dado en Santiago á veinticinco días del mes de junio de mil ochocientos sesenta y cuatro.

JOSE JOAQUIN PEREZ

Marcos Maturana

PRESAS MARITIMAS

(Cuándo se tiene derecho á ellas)

Santiago, agosto 24 de 1864

Considerando que no hay presa marítima sino en caso de captura de buque entre belijerantes y en estado de guerra: que para que la captura sea presa requiere juzgamiento de tribunal competente que la declare buena; que ninguna de estas circunstancias ocurren en la ocupación y comiso en que cayó el bergantín "Orbegoso" en el puerto de Ancud el 29 de agosto de 1836, por infracción de las leyes; no ha lugar á la reclamación interpuesta.

Tómese razón en la Contaduría Mayor y en la Comandancia Jeneral de Marina, comuníquese y archívese.

PEREZ

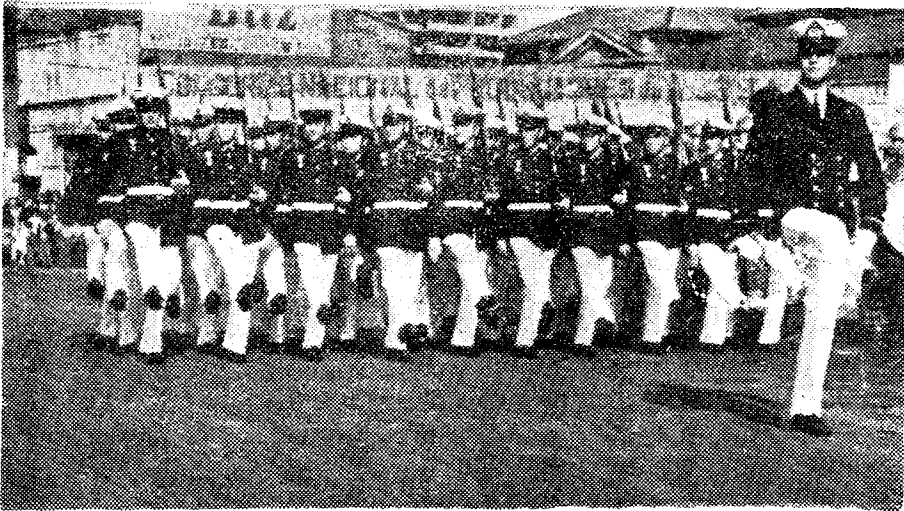
Marcos Maturana





El Capitán de Navío Daniel Guimpert García leyendo su discurso conmemorativo del Combate de Iquique en la ceremonia realizada en el monumento a Prat.

21 DE MAYO EN SANTIAGO



Delegación del Cuerpo de Infantería de Marina que concurre a la Capital para participar en el homenaje a Prat, durante el desfile frente al monumento a las Glorias Navales.

PAGINAS HISTORICAS DE LA ARMADA DE CHILE



XIV. LA ODISEA EN LOS MARES DEL GENERAL RAMON FREIRE

Por Homero HURTADO Larraín
Teniente 1º (R.) Armada de Chile

El Capitán General Ramón Freire Serrano, que en la época de la Independencia fuera uno de los hombres más ilustres, tanto por su valor y arrojo temerario como por su trascendental actuación política, anotaría además en su accidentada vida algunos dramáticos epi-

sodios que hemos deseado recordar con el título de "La Odisea en los Mares del General Ramón Freire".

Nacido el año 1787, hijo de un capitán español natural de Galicia, de carácter impetuoso y amante de la carrera de las armas, su padre quiso enviarlo a la

Península para que se incorporara al Ejército, pero el destino quiso que su misión en la vida fuera combatir por la libertad de Chile.

Muy joven todavía, después de la muerte de su padre, se ocupó como dependiente de la casa comercial Urrutia y Mendiburu, en Concepción, y luego asumió las tareas de sobrecargo de un buque mercante que viajaba desde Talcahuano a los puertos del Perú por cuenta de sus empleadores. Desde septiembre de 1810 tomó parte activa en la revolución emancipadora y muy luego se enroló en el Ejército con el grado de teniente de caballería, para seguir una brillante carrera militar. Tomó parte en las acciones de Huilquilemu, Talcahuano, El Quilo y El Roble. Con el grado de capitán (1814) encabezó la caballería en el heroico asalto a los sitiadores de Rancagua al lado de O'Higgins y con él emigró a Mendoza para establecerse más adelante en Buenos Aires.

En esa ciudad tuvo noticias de la proyectada expedición corsaria de Brown al Pacífico, y reuniendo a un grupo de soldados chilenos que habían servido bajo sus órdenes, consiguió embarcarse con ellos formando las tropas de desembarco del Comodoro argentino.

En esta forma Freire inicia su vida relacionada con el mar, que encierra episodios interesantísimos y pone de relieve su legendario valor.

A fines de octubre de 1815, zarpaba de Buenos Aires el bergantín "Halcón" buque asignado a Freire y la queche "Uribe" de propiedad del presbítero chileno Julián Uribe, quien había sido en Chile colaborador del gobierno de José Miguel Carrera. Ambos buques debían cruzar al Pacífico para reunirse en la isla Mocha con la fragata "Hércules" y el bergantín "Trinidad" al mando de Brown.

El "Halcón" y la "Uribe" arribaron sin novedad hasta las proximidades del Cabo de Hornos, pero luego las tempestades características de la región separaron a ambos buques.

Antes de proseguir este relato, merece recordarse el origen de la queche "U-

ribe" y las razones de su incorporación a la escuadrilla de Brown.

El sacerdote chileno, antes mencionado, apoyó con vehemencia la iniciativa del Comandante argentino. Desde el púlpito, en las calles yendo de casa en casa, el padre Uribe fue creando en las conciencias la idea de que la ciudad adquiriese un barco para agregarlo a dicha expedición.

Luego, con el producto de sus colectas, adquirió un hermoso "cutter" que llamó "Constitución", pero que el pueblo en homenaje al valiente clérigo, bautizó con el nombre de "Uribe". No satisfecho el padre Uribe con el resultado de tan nobles iniciativas, decidió embarcarse en la nave y contribuir con el esfuerzo de su espíritu a la libertad de sus hermanos prisioneros en la isla de Juan Fernández, que era una de las finalidades de la campaña.

Pero poco antes de cruzar el siniestro Cabo de Hornos, murió su valiente comandante, Oliver Russel, y el mando recayó en el curita Uribe. La nave lucía en sus mástiles una bandera negra como insignia de lucha a muerte. Así llegó el bravo sacerdote hasta el cruce al Océano Pacífico, batallando con los peligros, dirigiendo maniobras que nunca había conocido y con la sotana al viento, luchando a diario contra el furor de las olas.

Al divisarlo por última vez, se le hicieron señales pidiendo noticias sobre su barco. El cura Uribe, por única respuesta, empujado sobre la cubierta de la goleta, alzando el brazo trazó sobre el mar la señal de la cruz. Al día siguiente, la gallarda nave desaparecía con toda su tripulación. Se había hundido en el mar bajo la Santa Cruz, trazada por la mano de aquel heroico y olvidado navegante.

El "Halcón" que conducía a Freire se estrelló contra unas rocas arrastrado por la tempestad. En aquellos momentos difíciles, reapareció en su ánimo el indomable valor que manifestó siempre en los campos de batalla. El capitán del bergantín, desesperado, viendo que no podía salvar el buque, puso fin a su vida con un tiro de pistola. Varios marine-

ros buscaron la muerte lanzándose al agua. Freire trató de disuadirlos de sus intentos, pero sin poder conseguirlo, se dispuso a dirigir él mismo la maniobra. De repente una recia sacudida lo precipitó al mar. En medio de la tormenta, se le creyó perdido, viendo su dificultad para mantenerse a flote. Pero una nueva ola de las que azotaban la embarcación, lo lanzó cual un milagro, nuevamente dentro de ella. Freire pudo incorporarse y amarrado a uno de los mástiles siguió dejando oír sus órdenes, hasta que cesó la tempestad.

Al llegar por fin a la isla Mocha y contarle este suceso a Brown, le dijo en tono de broma:

—“Creo que la Providencia me destina para algo”.

—“Capitán Freire, le contestó el Comodoro, golpeándole el hombro; Ud. es un valiente y será uno de los hombres más importantes de su país”.

Dos años más tarde, el pronóstico de Brown se había cumplido.

Durante el crucero por el Pacífico, Brown capturó en las afueras de El Callao dos grandes fragatas armadas: la “Consecuencia” y la “Gobernadora”. La primera conducía un valioso cargamento de armas y como era un buque muy velero, completaron su armamento de cañones y además cambiaron su nombre por el de “La Argentina”.

Más adelante Brown entregó esta hermosa fragata completamente armada, con tripulación y abastecida para un largo crucero, al capitán Hipólito Bouchard. En esta nave, Freire era el jefe de las fuerzas militares y por esto se decidió que navegara con la bandera chilena al tope del palo de trinquete, llevando la argentina en su palo mayor. Un modelo de esta nave existe en Santiago y muestra la siguiente dedicatoria grabada en una plancha de bronce:

“Fragata “La Argentina” ex “Consecuencia” capturada frente a El Callao con el esfuerzo de Brown, Bouchard y Freire en 1816. Paseó la bandera de los colores argentinos alrededor del mundo y con el pabellón chileno condujo parte de las legiones libertadoras al Perú”.

(Obsequio del Ministro de Marina de la República Argentina, Almirante Mario Fincati a los Camaradas Chilenos del Club “Caleuche”).

Buenos Aires, 18 de septiembre de 1942”.

En honor al Capitán Ramón Freire, la historia de América pudo conocer el caso excepcional de una nave identificada por los pabellones de dos naciones hermanas.

En el ataque a Guayaquil realizado por Brown el 8 de febrero de 1816, las fuerzas de desembarco al mando del capitán chileno Ramón Freire tomaron por asalto la batería que desde Punta Piedras, dominaba la entrada del río. Terminadas estas operaciones el valiente Comodoro de la Argentina, hizo rumbo a las islas Galápagos, donde después de un Consejo de Oficiales se resolvió poner término a la campaña. Freire y sus tropas embarcadas en la fragata “La Argentina”, se hicieron a la vela en largo y penoso viaje de regreso a Buenos Aires, donde arribaron a mediados del año 1816. El capitán chileno permaneció solamente unos días en la ciudad, pues en conocimiento de que San Martín organizaba un Ejército con el cual se proponía cruzar Los Andes para caer sobre los realistas de Chile, decidió emprender viaje a Mendoza y, a fines del año, se presentó en el campamento Los Plumerillos, siendo incorporado al Ejército Libertador con el grado de teniente coronel.

Consolidada la independencia de Chile, en la memorable batalla de Maipú, en la cual combatió Freire, este distinguido caudillo pasó a desempeñar la Intendencia de Concepción y el mando del Ejército del Sur. A principios de 1820, el Almirante Cochrane, una vez reconocida la bahía de Valdivia, recaló en Talcahuano y haciendo un viaje a caballo se dirigió a Concepción a visitar a Freire. Cochrane le explicó su plan para apoderarse de Valdivia y solicitó de él, aún sin el consentimiento ministerial, las tropas necesarias para llevar a cabo es-

ta audaz operación de guerra. Freire no trepidó y sin consultar a Santiago, embarcó en los buques de Cochrane 250 soldados al mando del mayor de nacionalidad francesa Jorge Beauchef, veterano de las campañas napoleónicas y combatiente en la batalla de Austerlitz.

El 4 de febrero, Cochrane tomó por asalto la plaza de Valdivia, en una de sus más brillantes acciones al servicio de la causa de Chile. Esta vez Freire, no se había incorporado a las fuerzas navales, pero al proporcionar las tropas, asumió toda la responsabilidad ante el Gobierno, sobre los resultados de tan arriesgada empresa.

A consecuencias de la abdicación de O'Higgins el 28 de enero de 1823, fue designado Freire, Director Supremo del Estado, cargo que ocupó hasta mayo de 1827. Durante su gobierno, le correspondió equipar una división de cuatro buques, para que al mando de Blanco Encalada, fuera a prestar servicios bajo las órdenes del Libertador Bolívar, en sus últimas etapas para dar definitiva libertad al Perú. Blanco Encalada, que con este motivo fuera el primer Almirante de la República del Perú, regresó a Chile al cabo de once meses de colaborar con Bolívar en sus campañas navales.

Durante los años 1824 y 1826, Ramón Freire asumió personalmente el mando de la Escuadra y fuerzas militares en la tercera y cuarta campaña libertadora de Chiloé, hasta conseguir una honrosa capitulación de Quintanilla, derrotado en las batallas de Pudeto y Bellavista. Fueron sus principales colaboradores Blanco Encalada en el mar y los coroneles Beauchef y Aldunate en las fuerzas terrestres.

Durante el período revolucionario de 1829 y 1830, Ramón Freire como jefe militar de las fuerzas liberales que apoyaban al gobierno constituido, organizó una flotilla con buques mercantes: cuatro bergantines, una goleta y una balandra, bajo la dirección del capitán de fragata Guillermo Winter. Con ellas expedicionó a Coquimbo y Talcahuano. Al entrar dos de los buques de Freire por la barra del río Maule para desembarcar

tropas en Constitución, el primero de ellos logró cruzarla con suerte, pero el segundo, en el cual viajaba él, encalló y fue necesario arriar botes para abandonar la nave. La embarcación ocupada por Freire se volcó y hubo de ser rescatado de las aguas ante el peligro de que pereciera ahogado. Este percance puso por segunda vez en juego la vida de Freire sobre las aguas, ya que al cruzar el Cabo de Hornos algunos años antes, había sido arrastrado por las olas y de nuevo devuelto por ellas a la cubierta del bergantín en que navegaba.

Derrotado Freire, por el general Prieto en la batalla de Lircay, fue hecho prisionero, borrado del escalafón y deportado al Perú por plazo indefinido. A bordo del bergantín "Constitución" navegó de Valparaíso a El Callao, desembarcando el 12 de junio, para radicarse en Lima.

El general Freire había cruzado esta vez el Pacífico, desde los puertos chilenos al Perú, como un desterrado de su patria, después de sufrir las humillaciones de una derrota en el campo de una batalla sangrienta, que el librara por sus ideales patrios. En su juventud esta misma navegación la había efectuado a bordo de un buque mercante, libre todavía de desdichas políticas. Ahora era un vencido y expatriado. Tampoco sería esta la última vez que ello ocurría en su agitada existencia.

A mediados del año 1836, Ramón Freire residente en el Perú, con la ayuda de Orbegoso —uno de los caudillos de la época— equipó dos buques de guerra que tomó aparentemente en arriendo. Fueron la fragata "Monteagudo" y el bergantín "Orbegoso" y con ellos zarpó de El Callao con destino a la región de Chiloé para organizar un Ejército y derrocar a Prieto.

Como el gobierno de Chile estaba informado de estos movimientos, gracias al oportuno aviso de su Cónsul en el Perú don Ventura Lavalle, mantuvo el "Aguiles" vigilando a la altura de Valparaíso al mando de Pedro Angulo. La "Monteagudo" y el "Orbegoso" navegaron en convoy sin contratiempos hasta las alturas de Coquimbo, pero un tem-

poral separó a las naves. El "Orbegoso" en que viajaba Freire llegó a Chiloé y la provincia se sometió a los revolucionarios. La "Monteagudo" tocó en la isla de Más Afuera en busca de la otra nave y como no la encontrara, la tripulación, encabezada por los marineros chilenos Manuel Zapata y José Rojas, se apoderó del buque e hicieron rumbo a Valparaíso, donde se entregaron a las autoridades, escoltados por el "Aguiles" que poco antes había interceptado su rumbo.

El gobierno llegó a la conclusión de que Freire se encontraba en Chiloé y dispuso que la "Monteagudo", al mando del Teniente 1º Manuel Díaz Vargas y con tripulación de la escuadra, zarpara inmediatamente con rumbo al puerto de Ancud.

Desarrollando hábiles maniobras, el Teniente Díaz se apoderó del "Orbegoso" y de la goleta "Elisa" en el puerto y además de las fortificaciones que ya habían caído en poder de los revolucionarios. Freire se refugió en una ballenera francesa, donde fue apresado por Díaz, jefe de esta misión, quien lo llevó a bordo de la "Monteagudo". En la mañana del 30 de agosto, el General Freire era conducido prisionero a bordo de uno de sus mismos buques, que dos marineros habían bastado para arrebatárselo. Tan insensata había sido su empresa.

En ese tiempo se despachó al Perú la división naval de Garrido, y el "Aguiles", al mando de Pedro Angulo, apresó en El Callao a tres naves peruanas que fueron conducidas a Valparaíso, como una acción de represalia por la actividades de Freire, con ayuda atribuida al Gobierno de la Confederación.

El general Freire y algunos de sus colaboradores fueron encarcelados en Valparaíso a bordo del bergantín "Teodoro" y luego condenados a la pena de muerte, sentencia que fue conmutada por la de destierro por la Corte Marcial. No satisfecho Portales con esta resolución, apeló del fallo a la Corte Suprema, pero dicho tribunal terminó por absolver de la pena capital a los acusados y Freire con otros fueron desterrados a la isla de Juan Fernández.

El 22 de noviembre de 1836, los condenados fueron enviados a su destierro en una goleta llamada "Peruviana", la que por su pequeña estructura era apodada "La Laucha" por la población portuaria de Valparaíso. Temeroso el Gobierno de que el General Freire fuera rescatado de su prisión por algún buque peruano, se resolvió trasladarlo a otro punto que ofreciera mayores garantías de seguridad y se pensó en la India, Nueva Zelandia, la Oceanía y aún en Europa. A principios de mayo, Ramón Freire y algunos prisioneros de Juan Fernández fueron embarcados en la goleta "Colo-Colo", mandada por Leoncio Señoret, zarpando con destino a las costas de Australia. Al cabo de vencer duros malos tiempos y de varias recaladas forzadas para efectuar reparaciones en la arboladura de la nave, el capitán Señoret desembarcó a sus prisioneros el 29 de junio en Port Jackson, cercano a la ciudad de Sidney.

Aunque gozando de plena libertad, Freire y sus compañeros sin conocer el idioma y con recursos muy limitados, sufrieron toda clase de privaciones y contratiempos. Por fin en los últimos meses del año 1837, Freire logró viajar a la isla de Tahiti en el archipiélago de la Sociedad.

Poco después de su arribo a aquella isla, fue llamado por la reina Pomaré, para entregarle unos cañones dejados allí por cierto buque chileno. Freire se negó a aceptarlos y por el contrario quiso enseñar a los soldados de la isla el uso de ellos, entablándose con este motivo relaciones amistosas con la Soberana. Durante su residencia, le sirvió también Freire como plenipotenciario contra las pretensiones del almirante Du Petit Thouars, quien no pudo, en 1837, merced a la conducta observada por Freire, llevar a efecto lo que otros representantes de Francia consiguieron en 1842. Tahiti se mantuvo de este modo por algunos años independiente de la corona de Luis Felipe de Orleans.

Resuelto a no regresar a su patria mientras siguiera el conflicto con la Confederación Perú-Boliviana, permaneció en Tahiti hasta octubre de 1839, fecha en que conoció el triunfo de las armas chilenas en la Batalla de Yungay. Al cabo de dos años en la Polinesia se

embarcó en una fragata francesa que lo condujo al puerto boliviano de Cobija. En este caserío, que ya no existe, situado al norte de Mejillones y poblado entonces por unas seiscientas almas, permaneció hasta que a pedido del Gobierno chileno fue trasladado a Sucre en el interior de Bolivia. Había permanecido en Cobija durante diez meses. Acompañado por dos indígenas que conducían las mulas, cruzó las desoladas planicies de Bolivia hasta llegar a la ciudad de su destino, al cabo de cuatro semanas de penosa peregrinación.

Su odisea en los mares continuaba ahora por los desiertos; el destierro ponía a prueba una vez más, la fortaleza de su carácter y su recia personalidad.

Al término del gobierno del General Joaquín Prieto, fue llevado a la primera magistratura su sobrino, el General Manuel Bulnes, quien abrió a Freire las puertas de la Patria. Expiraba el año 1841. Ramón Freire se restituyó poco más adelante al seno de su familia en Santiago, y fue rehabilitado en sus antiguos rangos militares.

Los diez últimos años de su vida transcurrieron en esta ciudad que lo recibió al nacer y donde vivió su vejez rodeado del respeto y el aprecio de sus conciudadanos, a la vez que desempeñando funciones de responsabilidad con que lo había honrado el nuevo gobierno de Bulnes.

En plena guerra civil, y a poco de ocurrir la batalla de Loncomilla, cerraba sus ojos a la vida el 9 de diciembre de 1851, el Capitán General de Chile don Ramón Freire Serrano.

Esta fue en síntesis, la variada existencia y actuación de Ramón Freire como militar, aventurero en los mares y revolucionario proscrito de la patria. Ha correspondido a los historiadores el relato y estudio de las glorias militares y servicios políticos de este prócer de nuestra independencia; en esta oportunidad sólo se ha procurado dar una somera mirada a aquellos episodios de su vida

que tuvieron relación con el mar, que Freire con el coraje indomable que lo caracterizaba afrontó aún sin conocerlo, ni mucho menos dominarlo.

El mar fue para Freire algo ligado desde joven a su vida y en él vivió horas de intensa amargura al igual que de positivo valor para el porvenir de la patria.

Cuando apenas había vivido 16 años, se embarca en un buque mercante. Su afán de lucha por la libertad de América lo lleva a incorporarse a la escuadra argentina de Guillermo Brown en una expedición corsaria por las costas de Chile, el Perú y el Ecuador. Atraído por las inclinaciones que guiaron su juventud, vuelve al Ejército de San Martín y cumpliendo sus órdenes cruza Los Andes con cien hombres frente a la provincia de Colchagua, se apodera de la ciudad de Talca, para seguir con O'Higgins, entre sus colaboradores inmediatos.

En contra de las ideas del Ministro Zenteno y bajo su exclusiva resolución, como ya hemos visto facilita a Cochrane las tropas necesarias para capturar por sorpresa la plaza de Valdivia, operación coronada por un éxito sorprendente; la que Zenteno calificó: "como un acto de locura del Lord británico".

Llevado al mando supremo, por quienes provocaron la abdicación de O'Higgins, se le observa en la dura situación de imponerle un decoroso arresto a su antiguo jefe y amigo. O'Higgins noble hasta el final de sus días, no guardó rencor a Freire, y en carta de 20 de julio de 1836 dirigida al Presidente Prieto, a raíz de la expedición revolucionaria de Freire a Chiloé, le dice:

"Aseguro a Ud. mi querido compadre, que este asunto de la expedición de Freire me ha sido demasiado doloroso, porque habiendo perdonado a Freire hace ya mucho tiempo y olvidado su ingratitudes y traiciones, le deseaba de buena fé la paz y tranquilidad de su persona y de su familia".

"Me he dado algunos trabajos para investigar y asegurarme en lo posible de todas las circunstancias de la loca expedición de Freire y siento el mayor agrado al expresarle que ha sido imposible descubrir hecho alguno que pudiera justificarme en suponer que el Gobierno del

Perú haya tenido parte alguna en las operaciones de don Ramón. El tuvo buen suceso en sustraerse de este país y embarcarse a Chile, porque ningún hombre racional hubiese creído que él fuese capaz de tan insano proceder”.

Durante el gobierno de Freire se llevaron a cabo dos operaciones marítimas de señalado valor. La primera al comisionar a Blanco Encalada para que a cargo de la Escuadra chilena, viajara al Perú a ponerse bajo las órdenes de Bolívar; la segunda al embarcarse en la Escuadra durante las últimas expediciones a Chiloé, región donde todavía flameaba el pabellón de España.

Derrotado en Lircay, en lucha contra Prieto y el partido Conservador, cumplía su destierro en el Perú cuando otros expatriados chilenos, lo hacen jefe de una expedición a Chiloé para derrocar el Gobierno constituido. Esta vez sus posibilidades cayeron bajo un grave error de apreciación y más aún bajo las severas sanciones del Ministro Portales.

Prisionero cual un conspirador vulgar, se le encierra en las bodegas del bergantín “Teodoro”, que fue su cárcel, como poco después serviría para el mismo objeto, a los responsables del Motín de Quillota que tuvo como doloroso epílogo el asesinato de Portales. En las penosas condiciones de un condenado a muerte primero y expulsado del país más adelante, sufrió todas las penalidades de un reo común y así viaja a Juan Fernández, para seguir hasta Australia, abandonado de su patria y de los suyos.

El pan amargo del destierro había sido su único sostén durante varios meses. Pero Freire estaba dotado de una voluntad invencible, y por esto sin duda, era temido por quienes regían entonces los destinos de Chile.

Cuando vuelve y se refugia en Cobiya, el gobierno de Prieto al saber que su tenaz adversario se encontraba cerca de Chile, tramitó diversas gestiones por conducto diplomático, ante el Ministro de Relaciones de Bolivia don José María Linares a fin de que Freire fuera confi-

nado a Potosí o Cochabamba y así, dificultar en lo posible, su regreso. El Canciller del Altiplano, algo exasperado con tales peticiones, no dio lugar al traslado de Freire y sólo aceptó que se le fijara como residencia la ciudad de Sucre. Siguiendo su peregrinación, Freire se radicó en esa ciudad, donde mereció de parte de las autoridades consideraciones dignas de su pasado; no así del representante diplomático chileno, que sólo veía en él a un peligroso conspirador.

Al asumir el gobierno de Chile el General Bulnes, volvió Freire a su hogar tantas veces abandonado y recibió de sus conciudadanos las compensaciones que merecía.

En el ocaso de sus días, el anciano general Gregorio Las Heras era uno de los huéspedes habituales en su casa. Le cupo a él la pena de escuchar sus postreras palabras antes de morir.

—“Amigo, me acaban de comunicar la orden del General en Jefe”.

—“No hay más que cumplirla como bravo”, contestó Las Heras.

Freire hizo un signo de afirmación con la cabeza.

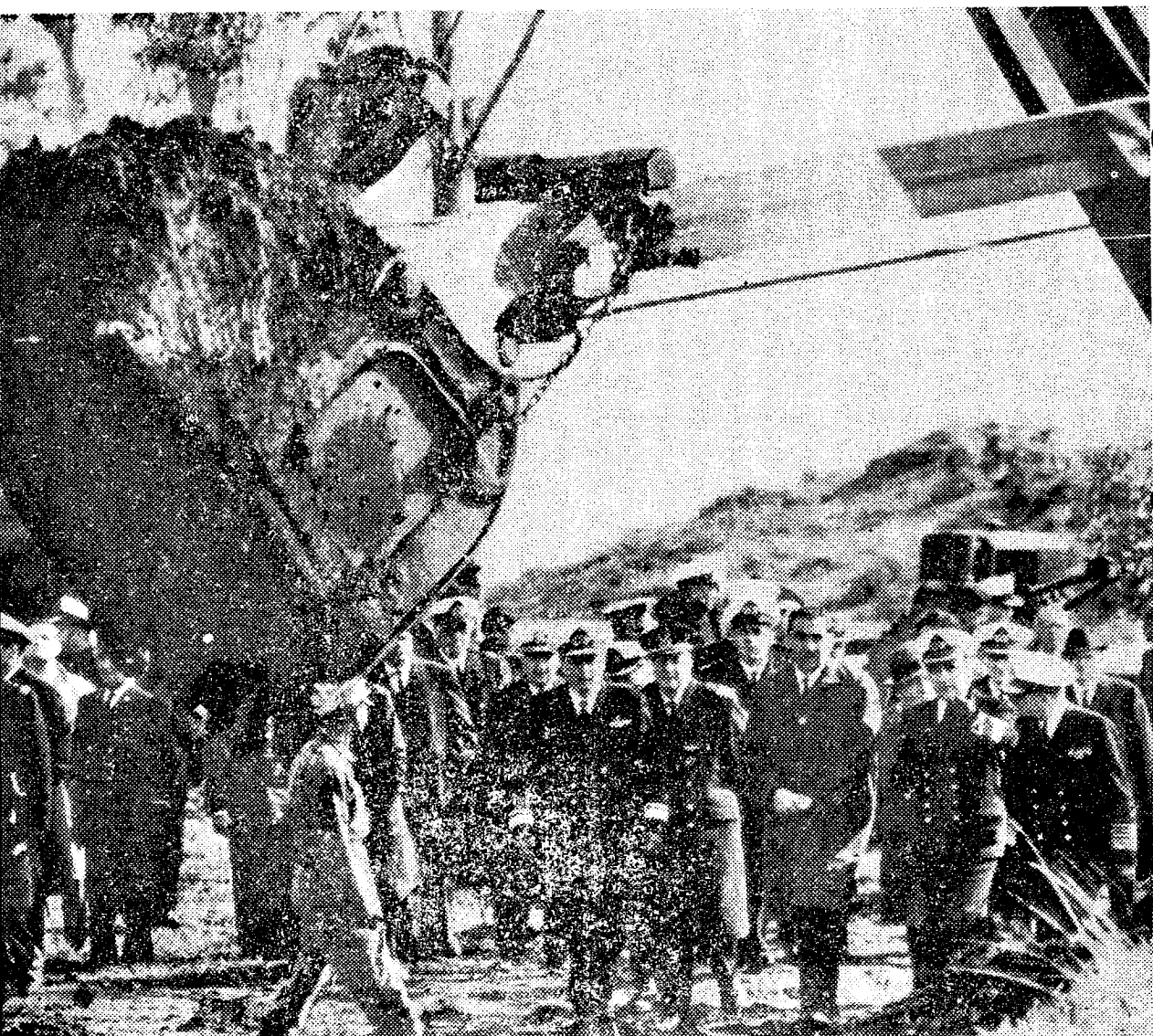
Al anoecer el general Freire expiraba, mientras a esa misma hora, junto al río Loncomilla, el general Cruz era derrotado por su primo hermano el general Bulnes, poniendo así término a la revolución del Sur.

Cinco años más tarde el general O'Brien su viejo compañero de armas, promovió una suscripción pública para erigir a Freire el monumento que hoy se muestra en la Alameda Bernardo O'Higgins de Santiago.

Su figura de bronce simboliza la gratitud ciudadana a su heroísmo en las batallas, a sus servicios públicos, a sus concepciones de guerra, y a su carácter indomable a pesar de los reveses que le crearan su excesiva fe en las empresas políticas que acometiera, impulsado sólo por amor a su Patria.

Obras consultadas: “Diego Portales” de B. Viena Mackenna; “Album Militar de Chile”, por Pedro Pablo Figueroa; “FREIRE. Libertador de Chiloé” por Manuel Reyno Gutiérrez; “Nuestra Marina Militar”, del Almirante Luis Uribe; “Publicaciones Argentinas” de J. J. Soiza Relly; Referencias de D. Barros Arana.

LA COMPAÑIA DE INGENIEROS EN ACCION



El Ministro de Defensa Nacional señor Juan de Dios Carmona tuvo la oportunidad de observar en detalle las labores de la Compañía de Ingenieros del Cuerpo de Infantería de Marina y que está llamada a cumplir importantes tareas en la comunidad. En la fotografía el señor Carmona acompañado por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jacobo Neumann; por el Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina, Contraalmirante Luis Urzúa Merino; por el Director de la Escuela, Comandante Sergio Huidobro Justiniano y Jefes Militares y autoridades de la provincia, observa el trabajo de una pala mecánica.

EL 148º ANIVERSARIO DEL CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA

Con ocasión de su 148º Aniversario del Cuerpo de Infantería de Marina realizó una brillante presentación en el terreno y en el mar frente a Las Salinas, en Viña del Mar, actos que fueron presenciados por el Ministro de Defensa Nacional señor Juan de Dios Carmona, el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Jacobo Neumann; el Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina, Contraalmirante Luis Urzúa Merino y autoridades civiles y militares de la provincia. El programa consistió en una amplia demostración operativa basada en las distintas misiones que cumplen los infantes de marina en acciones bélicas, incluyendo el lanzamiento de

hombres al mar desde helicópteros de la Base Aeronaval de El Belloto, que corrientemente operan con los infantes en casos de emergencia. La demostración fue dirigida por el Comandante Sergio Huidobro Justiniano, Capitán de Navío Director de la Escuela de Infantería de Marina, y dejó gratamente impresionados a los asistentes tanto por la eficiencia demostrada por el personal en estos trabajos cuanto por el realismo que se dio a los ejercicios que, además, incluyeron faenas de la Compañía de Ingenieros, recientemente creada en el Cuerpo de Infantería de Marina y que actuó en esta ocasión con todo su moderno material.

DISCURSO DEL CONTRAALMIRANTE URZUA

Terminados los ejercicios, el Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina ofreció un cóctel a los invitados al iniciarse el cual pronunció el siguiente discurso:

“Los Infantes de Marina de Chile hacemos hoy un alto en nuestras diarias actividades, para conmemorar 148 años de vida al servicio de la patria.

Al rememorar esta fecha, a lo largo de todo el litoral rendimos, en primer término, un sentido homenaje de admiración y respeto a todos los que nos precedieron en el devenir histórico de nuestro Cuerpo, y que, con particular brillo, o silenciosamente, han cimentado una firme tradición de valor, lealtad y cumplimiento del deber, tradición que nos obliga y que, en estos precisos instantes, hacen de ella realidad los Infantes de Marina que, alerta la mirada y fusil al brazo, están listos a lo largo de la costa o sobre las inhóspitas arenas de las regiones australes para entrar en acción. Que a todos ellos el espíritu de nuestros valientes antecesoros, cuya sangre enrojeciera las cubiertas de tantos buques y tantas playas del Pacífico, los inspire y los aliente en su función profesional.

Pero también miramos hoy hacia el presente, y al hacerlo vemos que el Cuerpo de Infantería de Marina mejora sus elementos humanos y materiales, actualizándose con las necesidades de la época, y que sus actividades de preparación y entrenamiento son cada vez más intensas y efectivas. Durante los últimos doce meses, el Infante de Marina fue sometido a difíciles pruebas, desde una tensa situación internacional, hasta una variada gama de requerimientos societarios, originados por un terremoto, por desastrosos temporales y por los diarios pedidos de ayuda social de una comunidad que encuentra en sus instituciones militares un apoyo eficaz a la solución de sus problemas. Tanto en la función de seguridad como en la de bien público, mucho pueden exhibir como hecho los Infantes de Marina, y para el Comandante General que habla es altamente satisfactorio y emotivo el poder expresar, en estos instantes, que este pedazo de la Armada, este Cuerpo pequeño y compacto, ha respondido adecuadamente, dentro de sus posibilidades, a todos los requerimientos efectuados, y que desde Almirante a Conscripto, nos anima un anhelo ferviente, una actitud positiva para ser funcionalmente más

buenos, estar más listos para cumplir, física, intelectual y anímicamente, la variedad de tareas que el servicio de la patria pueda requerirnos.

Señor Ministro de Defensa Nacional:

A nombre de los Oficiales y Tropa a mis órdenes, como en el propio, me es muy grato agradeceros que, haciendo también un alto en vuestra ardua y pesada labor de gobierno, hayáis llegado a estos viejos cuarteles para compartir un momento con los Infantes de Marina en este aniversario. Puedo aseguraros que vuestra presencia, por lo que significa, no sólo nos honra, sino que además nos estimula altamente para perseverar hacia metas más perfectas de eficiencia profesional.

Señor Comandante en Jefe de la Armada:

Nada hay más tonificante para el espíritu que sentirse comprendido, y vues-

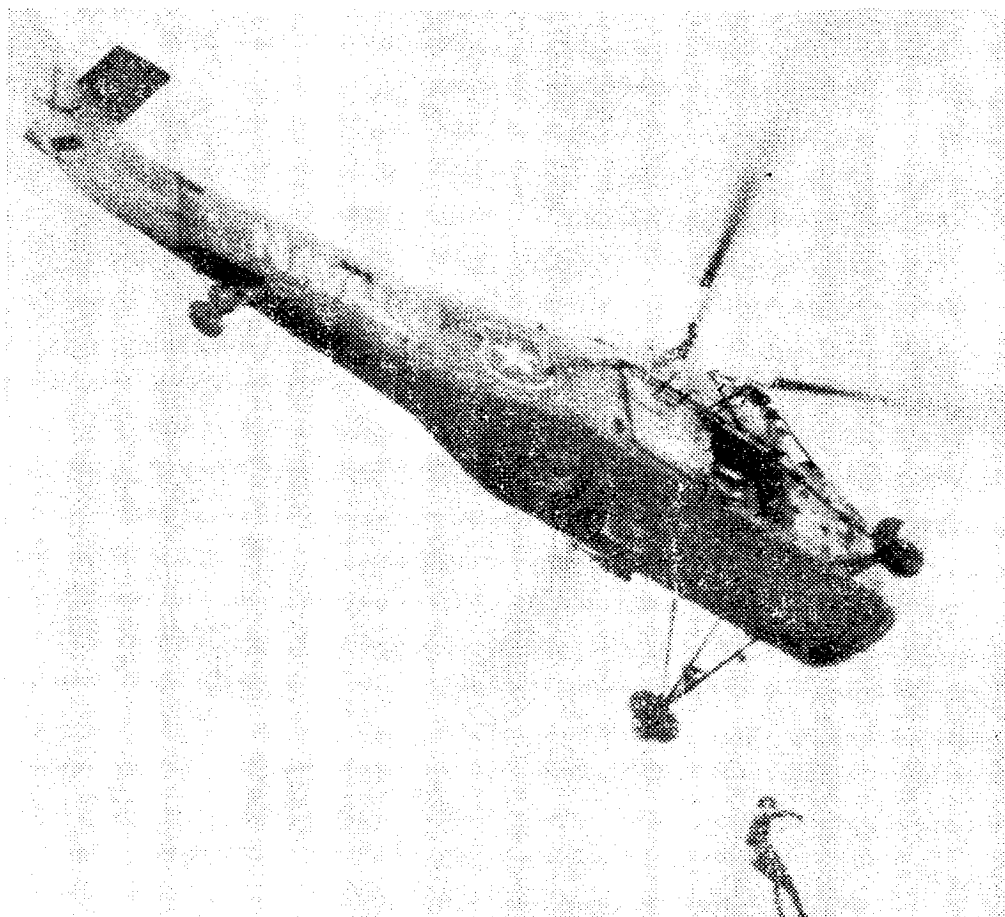
tra permanente preocupación por solucionar nuestros problemas y vuestra presencia aquí en este día, así nos lo hace entender, vigorizando altamente nuestro vibrar institucional.

Distinguidas Autoridades, Señores:

También a vosotros os agradecemos la singular distinción que nos hacéis al compartir aquí este instante de vida profesional, y no os quepa duda que vuestra presencia es como un soplo más de aliento renovador, que nos impulsa al cumplimiento del deber, en todo momento y en toda circunstancia.

Señores, en nombre del Cuerpo de Infantería de Marina, yo os invito a que levantemos nuestras copas y que, en este día de rememoración, brindemos por la grandeza de nuestra Patria y por su Excelencia el Presidente de la República, deseando que se cumplan sus más altos ideales de Gobierno".

AL MAR DESDE EL AIRE.—La fotografía capta el instante en que un infante de marina se lanza al mar desde un helicóptero naval frente a Las Salinas, durante la demostración realizada con ocasión del 148º Aniversario del Cuerpo.



21 PAISES DEL HEMISFERIO ASISTIERON A LA

CONMEMORACION DEL PRIMER CENTENARIO DEL COMBATE DE 1866 EN EL CALLAO, PERU

CONCURRIO EL MINISTRO DE DEFENSA DE CHILE Y DELEGACION NAVAL PRESIDIDA POR EL JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.— ACTOS OFICIALES.— IMPORTANCIA HISTORICA DEL COMBATE.— DISCURSOS DEL PRESIDENTE BELAUNDE, DEL MINISTRO DE DEFENSA DE CHILE, DEL CANCELLER PERUANO Y DEL MINISTRO DE MARINA DE ESPAÑA.—

Con diversos actos oficiales y públicos que tuvieron especial brillo y solemnidad, se conmemoró en Lima y El Callao, Perú, el primer centenario del Combate del 2 de Mayo de 1886 que puso término a la guerra con España, y que, históricamente, se considera como el hecho de armas que define y consagra la independencia de América.

A los actos conmemorativos de esta efeméride, concurrieron delegaciones de todos los países del hemisferio (Norte, Centro y Sud América, incluyendo países del Caribe) y España.

DELEGACION CHILENA

Concurrió especialmente a Lima para participar en tan significativa fecha con la representación oficial de nuestro país, el Ministro de Defensa Nacional, señor Juan de Dios Carmona, acompañado de su Ayudante Naval, Capitán de Corbeta señor Ramón Undurraga Carvajal, y la siguiente delegación de la Armada: Jefe del Estado Mayor General de la Arma-

da, Contraalmirante señor Jorge Swett Madge; Director de la Escuela Naval "Arturo Prat", Capitán de Navío señor Raúl Montero Cornejo, y un Oficial y seis Cadetes del mismo plantel.

La delegación chilena partió de Los Cerrillos a bordo de un avión de la FACH el jueves 28 de abril recién pasado, arribando al aeropuerto de Lima-Callao a las 15,00 hrs. del mismo día.

Fue recibida por el Ministro de Marina en representación del Ministro de Guerra del Perú; por el Embajador de Chile en Lima y funcionarios de la Embajada, Jefe del Estado Mayor de la Armada peruana, Director de la Escuela Naval y funcionarios de la Cancillería limeña.

No hubo honores militares al Ministro de Defensa Nacional de Chile por no contemplarlo el Ceremonial peruano para los Ministros de Defensa Civiles.

Después de los saludos de rigor, la Delegación chilena se instaló en el Hotel Bolívar y los Cadetes con el Oficial de la Escuela Naval de Chile, en la Escuela Naval del Perú.

ACTOS OFICIALES

El viernes 29 de abril se dió comienzo al programa oficial con el saludo de las Delegaciones visitantes al Presidente de la República, Excmo. señor Fernando Belaúnde Terry, quien las recibió en el Palacio de Gobierno acompañado de su Gabinete.

A las 12,00 hrs. de ese mismo día, las mismas Delegaciones concurrieron al Palacio de Torre Tagle, sede de la Cancillería peruana, donde el Canciller, señor Jorge Vásquez Salas les hizo entrega de condecoraciones. En esta oportunidad agradeció a nombre de los visitantes, el Ministro de Defensa de Bolivia.

Por la tarde, a las 18,00 hrs. las Delegaciones asistieron a un acto conmemorativo del centenario del Combate de El Callao en la sede de la Academia de Historia, donde improvisó un discurso el presidente y otros miembros de dicha Academia.

En la noche tuvo lugar una recepción a la Delegación chilena y demás visitantes, con asistencia del Cuerpo Diplomático.

HOMENAJES A PRADO Y GALVEZ

El sábado 30 de abril, se llevó a cabo una ceremonia recordatoria en el monumento a don José Ignacio Prado, General que fuera Jefe Supremo del Perú en 1866, en donde habló un miembro del Comité Nacional de Conmemoración del Primer Centenario del Combate de El Callao. Agradeció en un discurso el ex-Presidente del Perú, don Manuel Prado y Ugarteche, descendiente del prócer.

A las 22,00 hrs. del mismo día, se efectuó una recepción en el Palacio de Torre Tagle (formal, tenida de etiqueta) ofrecida por el Canciller peruano, doctor Jorge Vásquez Salas y señora, con asistencia de todas las delegaciones, Cuerpo Diplomático, funcionarios de Gobierno y sociedad limeña.

El domingo 1º de Mayo hubo un Te Déum en la Catedral de Lima, con asistencia del Presidente Belaúnde, rindiendo honores las tropas de la guarnición.

Posteriormente, a las 10,30 hrs. se efectuó en El Callao un homenaje a Jo-

sé Gálvez, Ministro de Guerra del General Prado en 1866, y que pereció gloriosamente en la acción que se conmemoraba. El Presidente Belaúnde colocó una corona en el monumento al héroe.

Prosiguieron los actos con una detenida visita al Museo Real Felipe y a las fortificaciones de El Callao, escuchándose una detallada disertación sobre el combate librado allí hace un siglo. Continuó la tarde con la asistencia de la Carrera de Gala que se efectuó en el hipódromo de Monterico.

Finalmente, a las 18,30 hrs. se llevó a cabo una sesión solemne en la Sociedad Fundadores de la Independencia, en la cual hablaron el presidente de la institución, el Jefe de la Delegación del Ecuador, y el Presidente de la República, Excmo. señor Belaúnde, quien cerró el acto con una elevada improvisación en que se refirió a los acontecimientos recordados, su trascendencia y su relación con la Independencia Americana, resumen de la cual damos más adelante. Se dió término a este acto con una recepción en el mismo lugar.

2 DE MAYO DE 1866 — 2 DE MAYO DE 1966

El lunes 2 de mayo, fecha en que cumplieron exactamente cien años desde el Combate de El Callao se efectuó un homenaje recordatorio en el Parque Centenario de dicho puerto, durante el cual se colocó la primera piedra del monumento conmemorativo de este trascendental hecho histórico, ceremonia que culminó con una Parada y Desfile Militar.

Durante este homenaje hablaron el Alcalde de El Callao a nombre de la ciudad, un descendiente de José Gálvez, a nombre de la familia del héroe; don Manuel Prado y Ugarteche en nombre de los descendientes del General Prado; el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, doctor Jorge Vásquez Salas y el Ministro de Marina de España, Almirante señor Pedro Nieto Antúnez, quien al término de su alocución condecoró al Presidente Belaúnde, a nombre de su Gobierno.

El texto del discurso del Almirante

Nieto Antúnez, que era a la vez Jefe de la Delegación española, lo damos más adelante, como también el del Canciller peruano, señor Vásquez.

PARADA MILITAR

En la Parada Militar con que se dio término a esta ceremonia, participaron tropas de las tres Instituciones de la Defensa Nacional del Perú, encabezadas por las escuelas militares correspondientes.

Las tropas del Ejército que tomaron parte en el desfile, incluyeron unidades especiales de comandos, paracaidistas y material mecanizado.

ACTOS FINALES

A las 13,30 hrs. se efectuó un almuerzo ofrecido por los Alcaldes de El Callao, Bellavista y La Punta a las delegaciones asistentes, celebración que fue amenizada por conjuntos folklóricos peruanos.

A las 17,00 hrs. se realizó la sesión solemne del Congreso peruano, ocasión en que hablaron seis miembros de dicho Parlamento y el Presidente Belaúnde, quien cerró el acto con una magnífica improvisación, de la que ofrecemos resumen mas adelante. Tanto a la llegada como al retirarse, se rindieron al Presidente de la República los honores correspondientes por las tropas de la guarnición.

DISCURSOS DEL PRESIDENTE BELAUNDE

El Presidente del Perú, señor Fernando Belaúnde Terry, dijo lo siguiente en la Sociedad Fundadores de la Independencia, el domingo 1º de mayo a las 18,30 horas:

"Esta benemérita institución que abre sus puertas cada vez que se conmemora un hecho glorioso de la historia patria, lo hace ahora con especial solemnidad y con redoblado júbilo.

BANQUETE A LAS DELEGACIONES

Finalmente, a las 21,00 hrs. del lunes 2 de mayo, el Presidente Belaúnde Terry ofreció un banquete en honor de las Delegaciones, con lo cual se dio término a los actos conmemorativos por parte del Gobierno peruano. En esta ocasión, usó de la palabra el Ministro de Defensa Nacional de Chile, señor Juan de Dios Carmona, en los términos que damos a conocer en páginas siguientes.

REGRESO A SANTIAGO

Después de asistir el martes 3 a las 19,00 hrs. a una recepción ofrecida por el Ministro de Marina del Perú, en el Club Naval de la Punta, a los Oficiales de Marina de las delegaciones visitantes, la Delegación chilena emprendió el regreso a Santiago en avión de la FACH, el jueves 5 de Mayo.

LOS DISCURSOS

A continuación, damos el texto de los discursos pronunciados durante los actos conmemorativos del Combate de El Callao, por el Excmo. señor Belaúnde, el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, doctor Jorge Vásquez Salas, el Ministro de Marina de España, Almirante Nieto Antúnez y el Ministro de Defensa Nacional de Chile, señor Juan de Dios Carmona, en el orden en que fueron programados en los distintos actos oficiales.

Celebramos el primer centenario del 2 de Mayo y lo hacemos ante la enaltecida presencia de España gallarda combatiente de esa jornada, contra nuestras propias armas cuya visita al Perú, por medio de uno de sus más altos dignatarios, significa que el vínculo que nos une a esa gran Nación es indestructible, es imperecedero.

Y realza esta reunión la presencia de los señores Embajadores especiales de las naciones aliadas en aquella guerra, y

de todos los países de este Hemisferio, pudiendo desprenderse de la calidad de estas personalidades la deferencia con que todas las Repúblicas latinoamericanas, los Estados Unidos y Canadá, quieren concurrir a esta conmemoración que honra al Perú y a América toda.

El 2 de mayo de 1866 gobernaba el Perú en su condición de Jefe Supremo el entonces Coronel Mariano Ignacio Prado y desempeñaba, como es notorio, el Portafolio de Guerra y de Marina el mártir de esa jornada José Gálvez. Qué grato es comprobar el celo, la diligencia, el esfuerzo el espíritu de sacrificio, con que se preparó la defensa nacional. Qué grato es verificar en los viejos planos y en los antiguos textos, cómo El Callao contó en tierra con baterías poderosas para hacer frente a la contienda, precisamente cuando nuestro poderío naval era notoriamente reducido frente al del adversario.

Debemos pues manifestar nuestra gratitud y nuestro reconocimiento a quienes prepararon debidamente a la Nación y a quienes defendieron al país y a América en esa gloriosa jornada. Pero es particularmente grato para nosotros que estén presentes los personeros de las naciones aliadas que como bien se ha dicho, contribuyeron con su sangre a la gloria del combate. La Torre de la Merced no recibió pues solamente la sangre heroica de nuestro José Gálvez, sino que esa sangre se mezcló con la de otros combatientes de países hermanos, convirtiéndose así este templo de la Patria en un verdadero altar de la causa americana.

Es esta oportunidad grata y propicia para hablar fraternalmente a los pueblos de América; oportunidad en que en el Perú, dentro de un orden de cosas constitucional, determinado por el pueblo mismo, se abre un paréntesis en el debate político, se detiene la discordia para celebrar con dignidad un glorioso aniversario nacional y americano. Y es útil esta oportunidad para decir a los pueblos que ayer fueron aliados que ha llegado la hora de redoblar esfuerzos para una mayor cohesión, cohesión que incluya a todas las naciones hermanas, para encarar nuestro problema de desarrollo, con criterio moderno, deponiendo todo lo que pueda distanciarnos y

pensando sólo en el porvenir de América y en el bienestar de nuestros pueblos.

Por eso juzgo que es propicia la hora para hacer público un reconocimiento a los gobiernos que acudieron a mi llamado de fructífera colaboración y paz, a los pocos días de asumir el mando; los mismos gobiernos, o casi todos ellos, que habían acudido gallardamente en la hora de lucha para el Combate de El Callao, vinieron a Lima a conversar sobre proyectos de integración continental, a enfocar problemas que nos permitan disponer de mayores recursos, penetrar a extensiones aún desaprovechadas, a fin de completar la obra de nuestros mayores y practicar algo que podríamos llamar, utilizando una frase que me es familiar, la conquista de Hispanoamérica por los hispanoamericanos.

Zanjados todos sus problemas en el terreno de la jurisdicción, de la Constitución y de la Ley, el Perú sólo aspira a la unidad continental; unidad sin renunciamiento de su propia personalidad; unidad de trabajo y de acción fraternal con los países vecinos y con los países hermanos.

Creemos que en esta obra nos toca el deber de realzar a nuestras respectivas Fuerzas Armadas, porque ellas son el instrumento de las nuevas batallas por la paz, que debemos librar.

La guerra ha variado mucho desde el 2 de mayo de 1866. La guerra ya no es hoy un conflicto entre vecinos, sino una guerra de Continentes, una guerra total que en el momento más inesperado coloca a las naciones en graves emergencias, que no solamente se presentan en las fronteras, sino fundamentalmente en el corazón mismo de los países; emergencias que siguen a explosiones mortíferas y crueles, que interrumpen todos los servicios, que cortan los abastecimientos y en las cuales las Fuerzas Armadas no sólo deben limitarse a cumplir su función estrictamente profesional, sino asumir deberes adicionales para reorganizar a la población en destreza, para restituir el orden perdido en la tragedia inesperada. ¡Dios quiera que el mundo no tenga que sufrir una conflagración de este tipo! Pero la enseñanza de 1866, en que hombres patriotas previeron la preparación de las Fuerzas Armadas para la defensa, en que sucesivos

gobernantes previsores habían llamado la atención sobre la necesidad de armarse, debe ahora inspirarnos para estar atentos y conjuntamente, en armonía y confraternidad, preparar a nuestras respectivas Fuerzas Armadas para que sigan siendo depositarias de la unidad y de la seguridad de nuestras patrias, y, al mismo tiempo, capacitándolas para hacer frente a las nuevas y posibles contingencias.

Por eso el Gobierno que presido no sólo continuó la tarea que ya había encontrado, iniciada por anteriores administraciones. No sólo se limitó a recibir de su antecesor, el digno y patriota General Lindley, una Fuerza Armada debidamente organizada, sino que adoptó nuevas medidas, dictó nuevas disposiciones para que la Fuerza Armada, preparándose cada vez mejor incursionara más profundamente en el campo de la acción cívica, que no busca solamente el beneficio de la obra material sino fundamentalmente el consolidar la fraternidad entre las Fuerzas Armadas y el pueblo, que es la mejor garantía que podemos tener para hacer frente a un conflicto mundial, que rogamus a Dios no se presente.

Me complace anotar la presencia de los descendientes de los vencedores del 2 de Mayo y muy especialmente la del ex Presidente de la República, doctor Manuel Prado, quien podría estar aquí por propio derecho pero quien lo está, además, por invitación que el Gobierno le debía. Y saludo la presencia de los descendientes y familiares del ilustre José Gálvez; de todos los combatientes, de los mártires peruanos y extranjeros —si cabe el término— de aquella jornada. A los que están aquí presentes y a los que desde sus hogares cercanos o lejanos siguen este acto con patriótica unión.

Séame permitido, señores, recordar

también la personalidad del doctor Jorge Prado, que por razón de fuerza mayor no puede estar presente entre nosotros; el Gobierno también le extendió invitación, recordando no solamente su título personal para asistir a esta conmemoración, sino una brillante foja de servicios. No habiendo militado en las filas que secundaron su candidatura en el año 36, creo tener muy especial autoridad para aplaudir aquellas jornadas políticas en que exhibió decisión, gallardía y amor a la patria.

Permitidme cerrar esta actuación solemne recordando palabras inmortales, escuchadas en el eco de la historia, que resuena siempre en los pueblos que rinden homenaje a sus mártires y que ha citado el eminente presidente de esta institución. Pasados cien años seguimos escuchando con diáfana claridad aquella frase memorable del héroe Gálvez: "Justifiquemos nuestra causa..."

Justifiquemos nuestra causa anteponiendo siempre sentimientos humanos a todo brote de discordia; justifiquemos nuestra causa sembrando armonía y solidaridad entre las naciones, justifiquémosla, haciendo de las repúblicas libres e independientes que hemos recibido, países donde imperen la justicia social y el pleno empleo. Justifiquemos la causa de América atacando previsoramente el problema del hambre, que se cierne sobre el universo en crecimiento, incorporando a nuestra economía grandes extensiones desaprovechadas, para no exponernos a ser un continente en emergencia sino el granero de un mundo agrardecido.

Justifiquemos nuestra causa rindiendo homenaje reverente a quien, en postrero y glorioso gesto, nos legara el mensaje eterno de tan bellas palabras, que tienen el singular mérito de haber sido rubricadas con la propia sangre, en el campo de batalla".

ANTE EL CONGRESO DEL PERU

Ante el Parlamento Peruano el Presidente Belaúnde dijo dirigiéndose a los miembros de las 21 misiones extranjeras:

"Quisiera señores que llevárais a vuestros Gobernantes y a vuestros Parlamentos, la decisión nuestra de trabajar sin tardanza por esa emancipación".

El Jefe del Estado añadió, en seguida: "Ayer fue la emancipación política, la preocupación del gobernante, el sacrificio del héroe. Hoy debe preocuparnos la emancipación económica de nuestros pueblos".

"Debemos tener —dijo el Presidente— así como ayer se tenía una mística patriótica de la defensa contra el adversario, la mística del desarrollo que tiene planteamientos muy claros".

"De allí la urgencia de una estrecha cohesión con las Fuerzas Armadas, expertas en la tierra y en el hombre de cada uno de nuestros pueblos".

"La hora presente es una hora que podríamos llamar de reivindicación económica de las áreas tropicales. La ciencia incursionó ahí y el gran obstáculo fue la lucha por la vida, la lucha contra la enfermedad. Pues bien, esa lucha ha culminado también victoriosa".

En otra parte de su discurso, expresó: "Yo tengo en mi mesa de trabajo los mapas de América y seguramente hace 100 años, el Presidente de entonces, Coronel Prado, tenía los mapas de la guerra, de las fortificaciones de El Callao".

"Tenía la ubicación de los navíos extranjeros, de la Numancia, de la Villa de Madrid, de la Vencedora. Cumplía su deber de esa hora, mientras nosotros debe-

mos cumplir el nuestro, restablecida plenamente la paz, triunfante la hermandad hispánica en el mundo latino, reforzada la solidaridad cada vez más estrecha con los pueblos hermanos".

"Esas son nuestras cartas, en la batalla de la paz. Y en esta batalla no va a haber víctimas, todos seremos vencedores".

"Por eso saludo con emoción a nuestros aliados de ayer. A Bolivia, a Chile y al Ecuador. Que esa alianza para la guerra sea el cimiento de una alianza para la paz, el progreso y el desarrollo".

"Que podamos acudir juntos a las instituciones internacionales de crédito, para hacerles ver que no son, como ellas a veces alegan, demasiado grandes nuestros planes, sino demasiado numerosos los analfabetos y los desnutridos en este Continente en que queremos completar el perfil de la justicia".

"Este es mi homenaje al Gobierno que en aquella hora venturosa regía los destinos del Perú, este es mi homenaje a quienes derramaron su sangre, mi homenaje a José Gálvez, que si hubiera vivido en este siglo estaría seguramente en nuestra Amazonia, habría dejado la espada de soldado por el machete del colono, porque hay héroes y tiempo para estos héroes".

DEL CANCELLER PERUANO

El 2 de mayo, durante el homenaje en El Callao al héroe José Gálvez, el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, doctor Jorge Vásquez Salas, expresó:

"La conmemoración que culmina hoy, al cumplirse el primer centenario del glorioso Combate del 2 de Mayo de 1866, nos revela, a través de la amplia y generosa perspectiva de un siglo, su hondo carácter americano, democrático y popular y nos recuerda que escogió sus héroes más puros en las primeras filas de la juventud de nuestra patria.

Como Presidente de la Comisión Nacional designada por la Ley N° 15859 para dar a la conmemoración de esa gran fecha histórica la solemnidad y las

dimensiones que merece, deseo agradecer en primer lugar a las naciones amigas que se unen a esta conmemoración y que han tenido la generosidad de acreditar representaciones formadas por hombres eminentes de América; extender esa gratitud a los Poderes Públicos y a los miembros de la Comisión Nacional que han prestado su inteligente y valiosa cooperación y subrayar de la manera más enfática y cordial la exquisita y generosa presencia de España en este acto conmemorativo.

Como Canciller de la República debo, finalmente, poner de relieve la inseparable relación de este homenaje con el que hace menos de dos años rindió el Perú, también por intermedio de su Cancillería, a la memoria de los gran-

des tribunos y diplomáticos del Continente que participaron en el Congreso Americano reunido en Lima en 1864. Sería en verdad difícil aislar la relación histórica de ambos acontecimientos. Tocó entonces al Perú el honor de ser una nación promotora de los principios cardinales que son hoy el fundamento de la solidaridad continental; y debió asumir, dos años después, la espartana responsabilidad de su defensa para consolidar, el 2 de Mayo de 1866, la emancipación americana.

Es a ese superior destino de unión y de solidaridad al que primordialmente quisiera aludir en esta ocasión memorable, en la que, a través de hechos que nuestra historia ha recogido, nos toca ahondar en busca de las profundas conclusiones, para llegar a las constantes fundamentales que constituyen la esencia de nuestro pasado: lo que un ilustre pensador peruano ha definido como la interpretación integral de la historia del Perú. Pues no hay error en dejar establecido que nuestra patria naciente padeció una y muchas veces la agonía de ser fiel a su sino ineludible: el de servir de síntesis ejemplar de razas y culturas, de campo de batalla y de supremos desgarramientos de nuestra estirpe, entre los que el 2 de mayo de 1866 es un episodio ejemplar.

Los antecedentes de la extensa etapa, más diplomática que bélica, y que con alguna propiedad se ha denominado "el conflicto con España", son, en verdad, múltiples y complejos y no todos surgieron a la superficie en esos días tensos e inescrutables en forma visible y concreta. Como los siglos de oro no son eternos, España empezó a sentir, como a manera de un tenue crepúsculo en su historia y desde la muerte de Fernando VII, hasta la proclamación del niño Rey Alfonso XII, se dibujó el marco histórico, sensitivo y doliente como todos los crepúsculos y en el que se inscribe la gesta hispánica del 66.

Y, al decir gesta hispánica, quiero señalar también la irreversible unión de nuestros destinos. En el recuerdo de este homérico y final combate librado entre el viento y el mar del Pacífico, no hay ni puede haber vencedores ni vencidos. Lo señaló así, con premonición profética el más genial de nuestros pre-

cursores, el jesuita Juan Pablo Vizcardo y Guzmán, arequipeño universal, peruano primigenio, cuando titula su crucial mensaje de 1791: "Carta a los españoles americanos".

¡Españoles americanos! Su sola enunciación envuelve un inequívoco sentido de filiación y de fidelidad eternas que, por eso mismo, logran sobrevivir a las cambiantes contingencias de la historia. En esa "Carta" inmortal, cuya dialéctica democrática ha analizado exhaustivamente uno de sus más fervorosos intérpretes peruanos, la sorprendente identidad con el pensamiento de Thomas Jefferson —cuya huella encuentra una y otra vez— confirma el postulado de que la emancipación no es sino un desgarramiento natural del seno nutricio, un nuevo nacimiento, que la apetencia de la libertad hace imperioso. Jefferson llamó también a su patria "América británica"; y José Martí, en sus Versos Sencillos, nos dice bien de esa honda contienda que se libró por igual en los corazones y en los campos de batalla. Este gran americano que es a la vez gran español, cierra con elocuencia el ciclo que nuestro Garcilaso Inca de la Vega abrió con su nacimiento pocos lustros después del encuentro y choque ciclópeo de dos razas, en la gran Plaza o Atrio de Cajamarca en un día de noviembre de 1534 cargado de destino. El abrazo fecundo de esas dos razas no se disuelve ni se mitiga en Ayacucho donde nuestros soldados indios pelearon igualmente sufridos y heroicos, ya reclutados en las filas de Canterac y Valdez o llenos de ingenua y fresca pasión patriótica en las mesnadas juveniles de Sucre, de La Mar y de Córdoba; ni en la final jornada que hoy conmemoramos en la que, el fogonazo trágico de adverso destino que destruyó la torre de la Merced quedó sincronizado, como en una elegía, con los últimos cañonazos de retirada de la "Numancia", la "Berenguela" y la "Villa de Madrid".

El conflicto, pues, no puede ser rastreado solamente en la episódica riña de Talambo ni en las pueriles jactancias de alguien que no estuvo a la altura de su deber, ni siquiera en los lamentables hechos que continuaron con la ocupación española de las islas de Chincha. Hay antecedentes en Venezuela, en Río de la

Plata, en Colombia y en el Alto Perú, cuando se pusieron de relieve las inevitables crueldades de todas las contiendas entre los hombres; y como la Santa Alianza quiso imponer como un atajo al desenvolvimiento natural de la historia en el camino de la libertad, se enfrentaron al mismo tiempo que pensamientos, formas de vida e interpretaciones diferentes de la vida política y social. La presencia de Maximiliano en Méjico y la tónica de la Santa Alianza, fueron consideradas en América como "la Cruzada del viejo despotismo europeo contra la autonomía americana y contra sus formas políticas, que son la realización del dogma democrático", para usar las expresiones de Jorge Basadre en su Historia de la República.

El conflicto diplomático que tenía como esencia una diferente concepción del mundo, quiso ser solucionado con el Tratado Vivanco-Pareja, objeto de vivas críticas y acalorados debates tanto en el Perú como en España. Y entre nosotros, principalmente, por el ilustre ex Presidente don Ramón Castilla. La revolución de 1865, iniciada en Arequipa subrayó la personalidad que ha señalado Jorge Basadre y que me enorgullesco en recordar, de la que era entonces en el Perú el "caudillo colectivo": la revolucionaria y heroica ciudad de Arequipa, cuna de tantas otras conmociones cívicas de trascendencia en nuestra historia y que nunca ha dejado de estar del lado de las causas nobles.

Diríase que hay en mis palabras una carga excesiva de amor por mi terruño, pero esta bandera que hoy tenemos presente y que flameó en el Fuerte de Santa Rosa durante el combate, es la refrendación vital de mis palabras. El 23 de mayo de 1866 se expidió la resolución suprema por medio de la cual se dispone sea enviada a Arequipa esta bandera "como ofrenda hecha por la gratitud nacional al heroico pueblo que inició la revolución del 28 de febrero de 1865"; y en la nota que suscribe José María Quimper dirigida a la Honorable Municipalidad de Arequipa se expresa que "ese trofeo simboliza la gloria de la República y que ese noble y valiente pueblo sabrá conservarlo como un monumento que mantenga siempre vivo en el

esforzado corazón de sus hijos el sentimiento del honor nacional".

El Comandante General de la Plaza y Prefecto, Coronel Mariano Ignacio Prado, recoge el incontenible y arrollador impulso de las masas de mi pueblo. Invoca el nombre de Castilla entonces desterrado, condena la actuación del Gobierno de Pezet por haber suscrito el Tratado del 27 de enero y enarbola la bandera revolucionaria —según dice el acta histórica— "contra la deshonra, el oprobio, la explotación de la hacienda y la renuncia de la soberanía de la Nación". Diez Canseco asume en Ayacucho el mando político de la revolución y ésta se consolida con la unión en Chíncha de los dos ejércitos revolucionarios. En este vivac costeño nimbado por el destino, se encuentran dos de los que serán protagonistas principales de la epopeya del 2 de Mayo de 1866: el Coronel Mariano Ignacio Prado, que ejerció la jefatura militar, así como el Ministerio de Guerra del gobierno de Diez Canseco y la joven figura civil de José Gálvez, que con José María Quimper, Toribio Pacheco, José Casimiro Ulloa y otros representantes del ideario liberal, habían abrazado fervorosamente la causa de la revolución, después de haber afirmado en su actuación pública, la solidaridad continental y democrática frente a la amenaza imperialista y monarquista de Europa. Las últimas etapas de la campaña revolucionaria vieron a estos civiles de altos méritos combatiendo hombro a hombro con los militares hasta la toma de Lima y el triunfo final del movimiento.

El rápido alejamiento de Diez Canseco, dominado por su convencimiento constitucionalista, condujo a la proclamación del Coronel Prado como Jefe Supremo de la República. Con él ascienden al poder el grupo de los jóvenes políticos que lo habían rodeado en el campamento de Chíncha Alta. Preside el Gabinete José Gálvez, el Jefe de los liberales radicales y la personalidad estelar de lo que se ha llamado "el segundo ciclo doctrinario", José María Quimper se encargó de la Cartera de Gobierno; Toribio Pacheco asume la de Relaciones Exteriores; José Siméon Tejeda, la de Justicia e Instrucción y Manuel Pardo la de hacienda. Es uno de los Gabinetes más brillantes de

toda la historia del Perú. En sus filas meditativas el liberalismo peruano llega al poder aunque sólo sea en forma efímera y, como en el caso de José Gálvez, encaminado hacia un ineluctable final, trágico y glorioso.

Entre el 25 y 26 de abril de 1866 llegan a El Callao y ponen anclas frente al puerto los barcos que forman la Escuadra Española del Pacífico. En la vigilia del gran combate pudo advertirse el carácter de epopeya que asumiría y el inmenso fervor cívico que supo concitar. Los aprestos para la defensa, en sí estrictamente militares, fueron hechos con la colaboración de muchos miles de personas de todas las edades y condición social que se ofrecieron como voluntarios para la defensa del puerto y para servir las baterías y los puestos asistenciales. La juventud, el elemento obrero y artesanal, los gremios, los empleados públicos y particulares, los retirados militares y civiles, los profesionales y aún los miembros de órdenes religiosas pidieron su lugar de honor en las líneas de combate. Y se inició ese glorioso 2 de Mayo de 1866 como una de las más grandes y emocionantes demostraciones cívicas de la historia del Perú.

Al acercarse el mediodía suenan los primeros disparos. El Secretario de Guerra y Marina, Coronel José Gálvez estaba en su puesto en la torre de la Merced y todo estaba listo para el supremo sacrificio. Sus órdenes serenas fueron las de esperar el fuego, no las de iniciarlo. Fue la Numancia la que abrió el combate y a los 55 minutos una terrible explosión destruyó la torre de la Merced. Cayó así, combatiendo con las armas en la mano, el héroe civil de las grandes jornadas doctrinarias del liberalismo peruano, el alma de la clásica y fecunda rivalidad ideológica entre el Convictorio de San Carlos y el Colegio de Guadalupe, el gran cajamarquino José Gálvez, quien, con su hermano Pedro, había logrado constituir, en un Perú marmóreo e inmovible, el ardoroso frente de la inteligencia y el templo para el culto romántico de la razón. Murió allí el hombre en torno al cual las grandes esperanzas del Perú fueron cifradas. Con él rindieron la vida, en el supremo sacrificio otros 26 héroes, entre ellos el ingeniero colombiano José Cornelio Borda, el Capitán de

Artillería chileno Juan Salcedo, el Coronel Toribio Zavala, hermano del Ministro español Juan Zavala, el Coronel Enrique Montes, el Teniente Domingo Nieto. La historia ha recogido sus nombres que constituyen, como a manera de expresión y síntesis de esa generosa fraternidad americana repetida y consolidada hace 100 años en el último desgarramiento histórico con la Madre Patria.

Al avanzar la tarde el combate arreciaba y ya algunas naves comenzaban a abandonar el escenario: y a las 4 y 40 minutos se da la orden de cesar el fuego, después de que las naves atacantes estuvieron fuera de su alcance. Fue entonces cuando se extendió en el campo de los defensores de El Callao la sensación del triunfo, el hábito de un júbilo irresistible que aún no podía ensombrecerse al evaluar el alto precio de esa dura victoria. Y al hacer en esta fecha centenaria la evocación de estos hechos, no puedo dejar de hacer una melancólica y analítica disgresión para preguntarme, respecto a la figura heroica e impar de José Gálvez, cuál hubiera sido el rumbo de nuestra historia republicana de no haber sido nuestro infausto destino pagar el precio de la victoria del 2 de Mayo con el oro sublime de su vida estoica, generosa y viril. Ya lo dijo años atrás, en encendido elogio de José Gálvez, un hombre muy cercano a mi generación, Jorge Guillermo Leguía: "de don José Gálvez la memoria popular evoca únicamente al Ministro de Guerra del General Prado, al genuino organizador de la victoria del 2 de Mayo. Cual ofuscada por el gigantesco relámpago que produjera la explosión de la torre de la Merced, no tiene en cuenta, que más que para ostentar la charretera y la espada, Gálvez nació para vestir la toga de los patricios romanos de los primeros siglos de la República; para alternar entre el implacable apóstrofe de Catón y el rutilante puñal de Marco Bruto. Precisaba rehabilitar al pro hombre cajamarquino en su inigualado papel de sembrador de ideas, de paladín de la democracia y de la libertad".

Entre su nacimiento, en Cajamarca, en 1819 y su estoico sacrificio en 1866 en la torre de la Merced, transcurren apenas 47 años. Cegada fue en su fecunda plenitud la existencia del juvenil caudillo liberal, cuya inicial promesa cumplida ya

y cuyo audaz, firme e ilimitado pensamiento, hubieran servido para dar un nuevo y decisivo rumbo a la República, señalándole mas temprano los horizontes de ilustración, de progreso y de armónico ordenamiento jurídico y social. El estuvo en La Palma con Ramón Castilla. Inspiró el decreto inmortal que anticipándose a Lincoln, puso al Perú al frente del movimiento humanístico que abolió la esclavitud; y fiel a su destino de libertador, como Martí en Dos Ríos, estuvo también en su puesto a la hora exacta del destino en la torre de la Merced.

El juicio histórico no será nunca cierto sino se aprecian con exactitud las circunstancias de la hora y del lugar. Gesta heroica fue la del 2 de Mayo porque puso allí el Perú su sentido de sacrificio y su innegable amor por la libertad, gesta heroica para el Perú y de relieve heroico también para España. He afirmado que el 2 de mayo de 1966 es una fiesta de la hispanidad y por ello que está junto a nosotros un eminente grupo de españoles que ha venido a confundirse en abrazo hoy fraterno y cordial con los hombres todos del Perú. Orgullosos estamos de nuestro origen hispánico y del fuerte mestizaje de dos razas, porque sabemos que

desde Gonzalo de Berceo hasta Federico García Lorca o Jorge Guillén; desde Rodrigo Díaz de Vivar hasta los héroes todos de la revolución del 36, ha sido España símbolo de la gallardía y del coraje, del romanticismo creador y del esfuerzo fecundo. Si con el sentido práctico de los pueblos anglo-sajones el español quizá deja de pisar la tierra alguna vez, nunca deja de mirar las estrellas ni de buscar las rutas hacia la eternidad. Heroico pueblo que disparó sus cañones contra los fuertes de El Callao, pero que nos legó espíritu, lenguaje, sentido de la fe porque en los dominios de la inteligencia creadora nunca se pone el sol.

Al evocar hoy con respeto y con emoción la fecha del 2 de Mayo de 1866, en nombre de la Comisión Nacional que ha organizado esta celebración, rindo mi homenaje a quienes ofrendaron su vida y, entre ellos, de manera especial a José Gálvez, paradigma de la heroica juventud y del valeroso y libre pensamiento del Perú republicano. Ejemplo siempre vivo para las nuevas generaciones, a las que seguirá inspirando en los siglos futuros con la mágica y creciente luz de su vida y de su muerte".

DEL MINISTRO DE MARINA DE ESPAÑA

Durante el mismo, el Almirante señor Pedro Nieto Antúnez, Ministro de Marina de España, dijo:

"Excelentísimo señor Presidente de la República del Perú, Excelentísimos señores Presidentes y miembros de los órganos del poder; Eminentísimo y Reverendísimo señor Cardenal; Excelentísimos señores Jefes de la Misiones extranjeras; pueblo del Perú y pueblos ibero-americanos; y dejo para última hora al ex Presidente del Perú Excmo. señor don Manuel Prado ante cuya figura y la del doctor Gálvez me inclino reverente para ofrecer en sus personas mis homenajes a aquellos que derramaron su sangre en defensa del honor, de la libertad y de la independencia de un pueblo recién emancipado.

Esta es una de esas ocasiones solemnes en las que quien os habla desearía que sus palabras se colmasen de virtud expresiva, para transmitir el hondo y conmovido mensaje de un pueblo que os ama, os respeta y os admira.

Muchos sentimientos, algunos aparentemente paradójicos, se agolpan ahora como queriendo hallar cauce en una síntesis de urgencia. Las circunstancias imponen la posible brevedad, pero no tanta que haya de ponerse dogal a cuanto un español, que representa al tronco de la estirpe común, siente la imperiosa necesidad de decirlos.

La primera expresión ha de ser ésta: Gracias Sr. Presidente; gracias, hermanos del Perú; gracias por vuestra generosidad al invitarme a esta conmemoración. La elegancia espiritual que esta invitación demuestra suscita en los espa-

ñoles unas efusiones que parecen contradecirse: la de la humildad y la del orgullo. Humildad al repudiar un triste espectáculo histórico de lucha fratricida e incomprensiones. Orgullo al reconocer en vuestro nobilísimo gesto el soterrado nervio de la caballeridad hispánica. Benditos los pueblos que saben despreciar las contingencias perturbadoras y se afanan, en cambio, por descubrir las raíces del amor fecundo y constructivo.

La República de Perú ha sabido dar un ejemplo de generosidad y de pacifismo. Porque no sólo es pacífico el pueblo que está en paz sino también y principalmente, el que sabe sembrar esa paz, dando así el testimonio más efectivo de una rectitud de intención.

No hemos venido hasta El Callao para justificar actitudes pretéritas, para defendernos de reproches ni para desenterrar antagonismos. Vuestra invitación y nuestra presencia son suficientes para barrear ingenuas suspicacias. Somos vástagos de una familia común con nuestros defectos y nuestras virtudes. Hemos venido para robustecer y ratificar cuanto nos une, para felicitaros por la independencia y la prosperidad peruanas y también —noble y apasionadamente— para rendir el homenaje de nuestra admiración y nuestro respeto a aquellos hermanos, peruanos y españoles, que dieron hace cien años altísima probanza de valor y de patriotismo.

El Contraalmirante don Casto Méndez Núñez, es para nosotros paradigma de abnegación y de bravura. Pero también lo es la bizarra actitud de los patriotas peruano, que defendieron entonces la dignidad y la independencia de un pueblo recién emancipado. Unos y otros, hermanos de lengua y de espíritu, hubieran firmado con su sangre la frase histórica del Almirante español; porque todos prefirieron la honra al sosiego, la muerte a la mediocridad. Si los peruanos no hubiesen respondido entonces con aquella bravura, no hubieran sido fieles al fondo quechua ibérico que corría por sus venas.

Esta semejanza de razas y sentimientos, común a tantas naciones que hablan nuestra lengua, es la razón por la que España se siente responsable de su misión aglutinadora. Pero no veáis en esto

el menor atisbo de búsqueda preponderancia política o espiritual. No es tiempo ya de añorar grandezas históricas ni de propugnar paternalismos internacionales donde los países filiales han de aceptar un sumiso papel de segundones. España fue madre, pero hoy es hermana de los pueblos hispánicos y siente en su carne aquella responsabilidad porque acaso vosotros mismos se la exijáis.

No es un sentimiento perdido en los cristianos deseos de nuestros antiguos monarcas, sino una inquietud impuesta por cuatro siglos de fraternas vinculaciones. La comunidad de nuestros pueblos no se asienta solamente en la semejanza del idioma, sino muy principalmente en la hermandad de la sangre. Esa inquietud tiene hoy su expresión oficial en los Principios Fundamentales que inspiran nuestra paz y condensan nuestra vocación nacional. En el tercero de tales principios se dice que España, raíz de una gran familia de pueblos, con los que se siente indisolublemente hermanada aspira a la instauración de la justicia y de la paz entre las naciones.

Así pues, nuestro anhelo, nuestra meta, nuestro deseo es vuestra libertad, vuestra grandeza y vuestra unidad. También España ansía, como pregona el lema de nuestro escudo, ser una, grande y libre, y por ello quisiera sentir clavada sobre sí la estimulante mirada de los pueblos iberoamericanos para, de ese modo, impregnar su actuación de más honda responsabilidad y mayor eficacia. Más no hemos venido aquí para pregonar el deseo de resurgimiento español sino a traer el abrazo de nuestro pueblo, y aseguraros además que los españoles no se sentirán satisfechos mientras las naciones hermanas de este Continente, a impulsos de sus propias fuerzas vitales y llevadas de un sincero espíritu de comunidad, no resuelvan sus más graves problemas para entrar franca y decididamente en la coronación definitiva de la fase de pujanza y pacífica prosperidad en la que actualmente se encuentran gracias a la capacidad de sus gobernantes y al patriotismo de sus hombres.

Para ello estamos prontos a una real transfusión espiritual, en la que nuestras recíprocas experiencias y conquistas re-

viertan en beneficio de todos, de forma que este puñado de países, aún dentro de sus naturales singularidades, constituya ante el mundo un bloque firme y ejemplarmente unido. Porque si la vida comunitaria y la interdependencia son el final deseable para cuantos aspiran a la paz internacional, en esa tarea asumimos una especial responsabilidad los pueblos unidos por una cultura, una lengua y unas raíces históricas semejantes.

El panorama mundial, pese a los esfuerzos de tantos hombres de bien, no ofrece por desdicha un cielo despejado. Las asambleas internacionales, en las que tantos pueblos jóvenes están tomando lugar, necesitan ejemplos de hermandad de entrañable y generosa colaboración. Es ahí donde nosotros tenemos señalado un puesto de vanguardia; porque pese a nuestras diferencias y nuestros defectos, ningún grupo de naciones puede enorgullecerse de una mayor y más entrañable afinidad de sentimientos.

No apelamos ahora a recursos de oratoria fácil, al afirmar la perfecta simbiosis espiritual de los pueblos de habla castellana. Con nuestro respeto y admiración para las cualidades positivas de vuestro sedimento autóctono, palpamos de tal forma nuestra identificación que de ningún modo nos sentimos extraños en este suelo, al igual que vosotros sentís en el nuestro un aliento familiar.

En realidad, el acto que aquí celebramos hace innecesarias estas afirmaciones. Sólo auténticos hermanos podrían abrazarse para recordar —sin duda con dolor, pero jamás con rencor— la jornada del 2 de mayo de 1866. Con ello estamos demostrando que quienes abrieron sus venas en una lucha fratricida por su independencia y su honor, estarían dispuestos a ofrecer su sangre por la recíproca grandeza. La roja savia que al derramarse hace un siglo por la patria empapó estas tierras, ha hecho germinar el magnífico fruto del Perú, nación que puede exhibir orgullosa al mundo, junto al progreso y realizaciones de hoy, bajo la eficaz dirección del Presidente Belaúnde, la más firme de las voluntades para un futuro prometedor.

He de terminar repitiendo mi gratitud y la gratitud de España a todos los hombres del Perú por cuanto representa nuestra presencia en esta conmemora-

ción. Una vez más reitero mi convicción de que, hermanos de estirpe, estamos llamados a desenterrar y purificar lo mejor de nuestro espíritu para erigirlo en aglutinante de una comunidad que tanto puede hacer en favor del concierto mundial.

Con los votos personales del Jefe del Estado español para el señor Presidente y vuestro pueblo, quiero transmitirlos, sobre el recuerdo de aquella lucha que nunca debió estallar, el emocionado abrazo del pueblo español para todos sus hermanos de Perú.

Aquí debía terminar, pero yo quiero dar las gracias al Señor Presidente expresando mi gratitud y la del pueblo español por las frases que habéis tenido para mi pueblo, gratitud que hago extensiva al señor Presidente del Consejo de Ministros, al señor Ministro de Relaciones Exteriores, al Jefe de la Delegación de Bolivia, a todos cuantos en actos públicos y privados, pero muy especialmente al Coronel Gambetta, han tenido para España esas palabras de generosidad, de amor y de cariño que emocionadamente os devuelvo con un fraternal abrazo.

Aprovechando la emoción de este acto, me permito sugerir a todos los países hispanoamericanos —o por mejor decir, a todos los países iberoamericanos— que, mancomunadamente, hagamos una historia que, con rigor científico y sentido pedagógico, pueda servir como único texto de la historia iberoamericana en todos nuestros pueblos.

Somos hijos del mismo tronco; tenemos la misma religión; tenemos la misma lengua; la misma cultura; somos herederos directos de la civilización cristiana occidental a la que pertenecemos por derecho propio. Todos unidos, tal vez encontremos fórmulas originales que, teniendo por fundamento los principios de la justicia social, lleven al atormentado mundo de hoy la paz entre los hombres, entre los pueblos y entre los continentes.

Y ahora, permitidme, Señor presidente, en nombre del Jefe del Estado español, que me ha hecho el honor de ser el encargado de ofreceros la Medalla de Oro de la Marina de Guerra española, que os pida que la aceptéis. Va en ella el alma de la raza y el abrazo fraternal de

un pueblo que os ama, os respeta y os admira y, —si me permitís— dejadme gritar, fuera de todo protocolo y como

algo que pugna por salir de mi corazón: ¡Viva la República del Perú! ¡Vivan los pueblos iberoamericanos!

DEL MINISTRO DE DEFENSA DE CHILE

El Ministro de Defensa Nacional de Chile don Juan de Dios Carmona habló en Lima a nombre de las Delegaciones Visitantes en el banquete ofrecido por Presidente de la República en el Palacio de Gobierno en la noche del 2 de mayo.

Dijo:

“E n virtud de un gentil y honroso mandato con que se distinguiera a la Delegación de Chile, correspóndeme contestar, a nombre de las Misiones Especiales acreditadas ante este Ilustrado Gobierno, el brillante discurso del Jefe del Estado peruano.

Vuestros acertados juicios, Excelentísimo Señor, sobre hechos del pasado y realidades del presente, constituyen en verdad un análisis de filosofía política de alto rango que estimula al espíritu a buscar, con más ahinco aún, soluciones a los serios problemas que confronta la Humanidad y especialmente nuestra América.

Vuestros generosos conceptos para los Miembros de las Representaciones visitantes y sus respectivos países, son elocuente demostración del fino y cordial espíritu peruano que Vos encarnais con tanta fidelidad, y que apreciamos en su profundo contenido, agradeciéndolo sentidamente.

Henos aquí, Excelentísimo Señor, en esta tierra hospitalaria, para recordar una fecha histórica llena de simbolismos y halagadores augurios para el destino americano.

Porque estamos aquí, no sólo para conmemorar una gloriosa acción bélica, sino muy especialmente para admirar en toda su amplitud, la inmensa significación que ella tuvo y tiene en el campo de la solidaridad política.

Desde luego, nos ha servido para sentirnos más unidos a España. En los actos realizados para celebrar esta efemé-

ride, nos hemos confundido hoy, fraternalmente, los representantes de los que combatieron hace un siglo. No hay ya odiosidades ni resentimientos. Ahora juzgamos con más serenidad las razones de cada cual. No sólo estaba allí presente la misma avidez de lucha y gloria que distinguió en Lepanto, en Bailén o en Zaragoza al soldado ibero y que singulariza la trayectoria del alma peninsular. No sólo nos dió ocasión para enseñar al mundo la potencia y la decisión con que esta América que habla, piensa y actúa en español, avalúa y defiende lo más puro de su ascendencia hispana y de su tradición indígena: la Libertad. El Combate de El Callao tiene hoy día un significado que antes no pudo percibirse. Es el último desgarramiento de una separación dolorosa. Es la autenticación final de todas nuestras independencias y es el comienzo de una colaboración con la Madre Patria que ha sido para todos causa de mutuo beneficio.

Esta conmemoración también ha servido de ejemplares añoranzas a los otros protagonistas de la romántica empresa que remató en el Combate de El Callao. Perú, Bolivia, Ecuador y Chile procedieron posponiendo intereses nacionalistas y entregándose por entero al ideal común, para hablar el mismo lenguaje final e ineluctable de la sangre, como expresión sincera y suprema de la verdad que defendían.

Largo sería señalar la nómina completa de héroes que perdieron la vida el 2 de Mayo, ocasión en la que, junto a los altivos soldados peruanos, cayeron también algunos combatientes americanos de la Alianza.

Tanto aquellos como éstos ya tienen un puesto en la historia y en el corazón agradecido de América.

Sólo un nombre pronunciaré que resume la lista de valientes de esta gloriosa jornada: José Gálvez, Coronel peruano, Caballero del ideal y de la espada, Mi-

nistro de Guerra y Marina en ese entonces, que ofrendó su vida por amor a la libertad y a la justicia.

Por eso hemos venido todos, españoles y americanos, a buscar reverentes, en un recuerdo militar, una inspiración de paz y una lección de comprensión humana.

Ahora que las naciones tienden a agruparse de acuerdo a ideales e intereses comunes; ahora que América está buscando afanosamente fórmulas integracionistas y tratando de alcanzar transformaciones estructurales básicas que le permitan un más efectivo desarrollo económico y social, el recuerdo de hechos del pasado, como el que hoy celebramos, constituye indiscutiblemente un fortalecimiento de nuestra fe en mejores destinos para nuestros pueblos.

Ayer, estuvimos unidos en una guerra. Pues bien, hoy debemos unirnos para otra guerra. La guerra a la pobreza. Lucha terrible y de efectos más devastadores que cualquier conflicto bélico.

¿Cuántos mueren y padecen por el pauperismo?

¿Lloramos con el mismo dolor a los que perecen en la guerra militar que a los que mueren y sufren por las condiciones infrahumanas en que desarrollan su existencia?

Preguntas son éstas que conmueven en lo más íntimo a gobernantes y gobernados.

Afianzar la democracia política; lograr a breve plazo —más breve aún que el que está corriendo para la paciencia de los humildes— un mejoramiento económico de los pueblos; obtener perentoriamente, también una elevación del nivel cultural de las masas; acelerar el proceso de integración, a fin de que América Latina pueda presentarse ante el mundo, no sólo como una unidad geográfica, sino como una entidad económica y solidariamente coordinada; y ejecutar todas estas tareas resguardando los valores de la libertad, he ahí la empresa urgente que debemos realizar, por mandato de la historia, por respeto a nosotros mismos y por un imperativo de justicia incontrarrestable.

Las recientes conferencias internacionales americanas nos dan esperanzas de que un nuevo horizonte empieza a vis-

lumbrarse. Sin embargo, ello no basta. Falta mucho por hacer.

En esta inquietud por encarar con rapidez los problemas inherentes al subdesarrollo, inquietud que se observa en todas las conciencias de los hombres americanos, han surgido nuevas ideas, nuevos proyectos, nuevas tentativas.

Pero estos desvelos de nada servirían, si no ponemos en ellos el mismo fervor que desplegamos en el siglo pasado, cuando supimos unirnos para alcanzar y asegurar nuestra emancipación.

En el presente, debemos conquistar, con todas nuestras energías vitales, con el más puro idealismo americanista, pero con un claro sentido de la realidad, un más alto grado de desarrollo económico que asegure a los hombres de estas tierras el bienestar y la paz que anhelan.

La integración económica del Continente, que es la versión moderna de los ideales americanistas que persiguieron con vehemencia nuestros mayores en la anterior centuria, constituye uno de los pilares básicos en que debe fundamentarse el progreso material del Nuevo Mundo; y por eso debemos alcanzarla con tesón y sacrificio, iguales a los desplegados por nuestros ilustres antecesores.

Deseamos, Excelentísimo Señor, presentaros en esta ocasión las expresiones de nuestra complacencia por el visible adelanto que está alcanzando la nación peruana. De sus instituciones, de sus campos y sus minas, de sus fábricas y planteles educacionales, surge el claro testimonio del acelerado avance cultural y material que está experimentando el Perú, bajo la progresista dirección del Gobierno de Vuestra Excelencia.

Y válgame esta oportunidad para permitirme una licencia que estoy cierto excusarán mis mandantes, los Honorables Miembros de las Misiones Especiales, con el objeto de transmitir la cordial simpatía y admiración que el Presidente Frei siente por vuestra persona, Excelentísimo Señor, y por vuestra moderna y democrática labor de gobernante, sentimientos que, estoy cierto, comparten los Señores Representantes de las Naciones amigas aquí presentes.

No podríamos silenciar tampoco las tareas de paz que desarrollan las Fuerzas

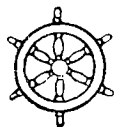
Armadas del Perú, las que, al igual que las de Chile y otras naciones de este hemisferio, están desplegando una labor de beneficio para la colectividad, en heroica cruzada cívica que honra a nuestra América.

Regresamos a nuestros respectivos países con un redoblado y sano optimismo. Abrigamos la íntima convicción de que un porvenir promisorio de buenaventura se está labrando para nuestros pueblos.

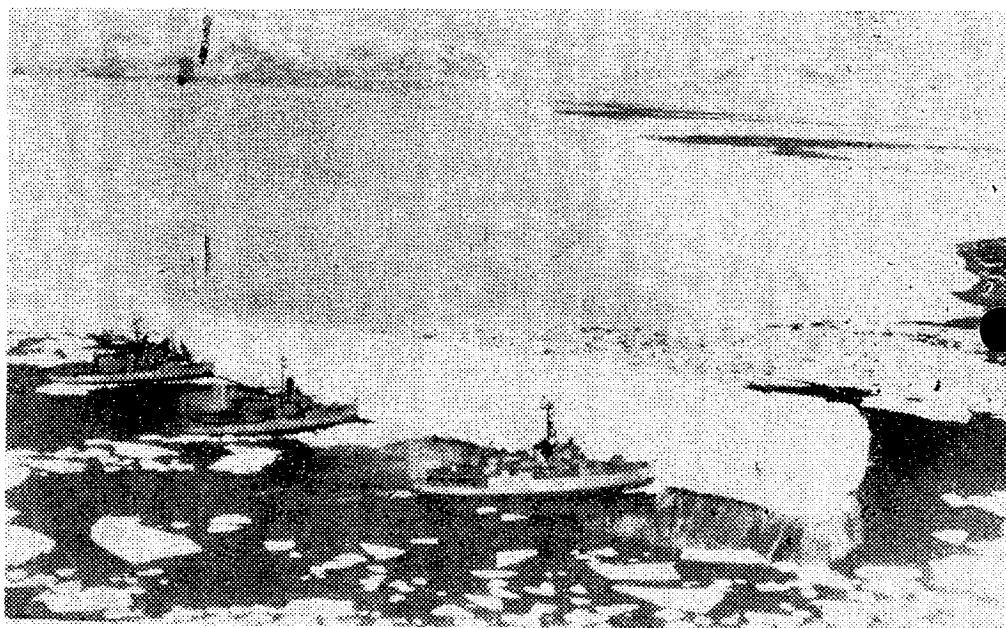
Podéis estar seguro, Excelentísimo Señor, que mantendremos vivo el recuerdo de las numerosas atenciones recibidas,

especialmente de esta magnífica fiesta, que ha venido a sellar el nutrido y brillante programa de festejos. Reunión acogedora, en la que comprobamos, con sumo agrado, la presencia de un hijo eminente del ilustre Mandatario, señor Mariano Ignacio Prado, cuya acción fue decisiva en la lid del 2 de Mayo y cuyos ejemplos de valor militar armonizaron con su elevado criterio de estadista.

Señores, os invito a brindar por el Perú y su esclarecido Mandatario, en una renovada demostración de sincera admiración y afecto.



OPERACION EN LA ANTARTIDA



MacMurdo.— Tres rompehielos de la Armada de los Estados Unidos —el USS "Burton Sound", el USS "Atha" y el USS "Glacier", de izquierda a derecha— corren de su lugar a un enorme témpano que cerraba el canal de navegación hacia la estación de MacMurdo, en la Antártica.

NOTICARIO INTERNACIONAL

FRANCIA

Desarrollos Navales

Según fuentes extraoficiales, el año pasado fueron puestos en servicio un portahelicópteros, 2 fragatas, 7 submarinos, 2 buques de abastecimiento, 2 de investigación, y un buque cisterna. El nuevo portahelicópteros "Jeanne D'Arc", que temporalmente ha sido designado "La Resolue", sirve también como buque de mando. Se espera que otra fragata, que ya zarpó en viaje de ensayo, y la nave de desembarco "Ouragan", sean puestas en servicio próximamente.

Dos de los cuatro destructores tipo "Surcouf" que están siendo dotados con misiles "Tartar", se reintegraron a la flota; los otros dos se reintegrarán a servicio este año.

La flota francesa incluye ahora los modernos portaaviones "Foch" y "Clemenceau", y el "Arromanches", el portahelicópteros "Jeanne D'Arc", los cruceros antiaéreos "Colbert" y "De Grasse", 18 destructores modernos, 31 fragatas, 22 submarinos y varias otras embarcaciones pequeñas.

Se espera que para mediados de 1969 estará en condición operativa el primer submarino nuclear francés armado con 16 misiles.

UNION SOVIETICA

Servicio Militar

El servicio obligatorio para soldados soviéticos con educación universitaria ha sido reducido a un año. El nuevo reglamento se aplica principalmente a personal del Ejército y la Armada. En lugar de los tres años usuales, sólo tendrán que servir en plazas de maestros, en la industria, o en la agricultura por los próximos dos años. Se espera que esta medida ahorrará parte de los 500 millones de rublos en que habrá de reducirse el presupuesto militar.

Cuerpo de Infantería de Marina

Se informa que los soviéticos han desarrollado un tipo de cuerpo de Infantería de Marina como tropas selectas. Según informes, la Unión Soviética también ha reagrupado las fuerzas en

Alemania Oriental, retirándolas de la Cortina de Hierro, y desplegándolas para que puedan operar desde lo profundo de la región.

La potencia de choque de las 80 divisiones soviéticas y de Europa Oriental al oeste de los Urales se aumentó con nuevas armas y la creación de la nueva fuerza "marina", lo cual podría ser indicio de una nueva estrategia y táctica soviética. Se supone que el Cuerpo de Infantería de Marina Rojo permitirá a la Unión Soviética intervenir directamente con tropas soviéticas en vez de limitarse a apoyar la acción militar de tropas nativas infiltradas, y que la nueva fuerza soviética tiene 196.000 efectivos.

JAPON

Presupuesto de Defensa

Japón destinó 300.000 millones de yens para fines de su presupuesto de defensa de 1965. Esto representa un aumento de nueve por ciento sobre el año anterior.

GRAN BRETAÑA

Despliegue de Fuerzas

El total de 393.000 hombres de las fuerzas británicas en todos los servicios están desplegados en:

Gran Bretaña	241.000
Alemania, incluso Berlín	62.000
El Mediterráneo	23.000
Al este de Suez	58.000
Otros lugares	9.000

Las unidades al este de Suez están reforzadas por un total de 14.000 tropas gurras.

Extractado de la "Military Review", septiembre de 1965.

ESTADOS UNIDOS

En el Portaaviones "Kitty Hawk"

Cuando el portaaviones "Kitty Hawk", de la VII Flota de los Estados Unidos, navegaba por el mar del Sur de China, apoyando las operaciones que se llevaban a cabo en Vietnam, se declaró un incendio en la sala de máquinas, que tardó varias horas en ser extinguido. Dos hombres resultaron muertos y otros 29 recibieron heridas de gravedad.

El "Kitty Hawk", cuya cubierta aparece aquí fotografiada, pertenece a la clase "Forrestal"; desplaza 56.300 toneladas, mide 319 metros de eslora por 76,8 de manga máxima; tiene una potencia motriz de 280.000 cabalios y puede alcanzar una velocidad de 35 nudos. Lleva proyectiles "Terrier" y fue construido en Nueva York en 1961.

Para la Defensa Aérea de Japón

En fuentes niponas dignas de crédito se ha revelado que Japón no tardará en disponer del sistema de defensa aérea más poderoso de Asia, con una red de proyectiles tierra-aire extendida por todo su territorio. Las bases de cohetes "Haw" no serán menos de dieciséis, situadas en



Armas

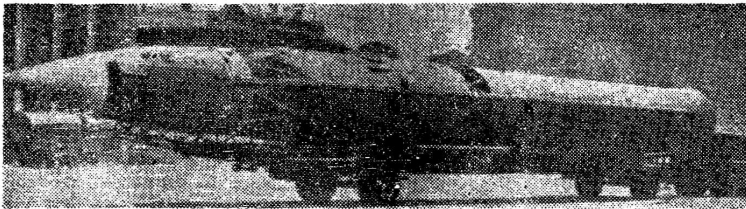
Nuevo Torpedo para la O.T.A.N.

El Director del Programa Antisubmarino de la Armada norteamericana, Almirante Martell, ha declarado que todas las unidades de la Marina de Guerra de los Estados Unidos iban a ser dotadas del nuevo torpedo MK-46, cuyas últimas pruebas habían sido enteramente satisfactorias. La nueva arma substituirá también a los torpedos de que disponen las unidades pertenecientes a los países integrados en la O.T.A.N., que se juzgan inadecuados para luchar contra los modernos submarinos atómicos. Las características del torpedo MK-46 se mantienen en secreto.

las zonas cercanas a las más importantes ciudades industriales del país, tales como Nagoya, Osaka y Kobe. La capital estará protegida por unas ocho bases. Este plan defensivo comprende varias fragatas portadoras de helicópteros.

Un Buque Articulado

La Corporación Nacional para el Desarrollo anunció en Londres el proyecto de construcción de un buque articulado, en el cual la unidad de propulsión puede ser separada de la sección de carga. Tras los ensayos realizados, el Ministerio inglés de Transportes consideró que el proyecto puede recibir su certificación internacional.



La idea que informa este proyecto es semejante a la del sistema de transporte por carretera con remolque y unidad motorizada de arrastre, de forma que con una unidad de propulsión y tres secciones de carga puede hacerse el transporte correspondiente a varios cargueros.

Espionaje

Siete Plazas de Espías, a Concurso

La vida no deja de guardarnos una sorpresa cada día. Y en este caso la sorpresa nos la dio un anuncio del "Guardián", periódico editado por las fuerzas norteamericanas destacadas en Alemania. En él se convoca un concurso para proveer siete plazas en los servicios secretos. Por si hubiese alguna duda, y después de puntualizar las excepcionales condiciones personales que deban reunir los candidatos, el texto añade que los elegidos cursarán estudios sobre espionaje en una escuela especial de Baltimore, para ser después trasladados a la región alemana de Taunus, donde se organizan las redes de espionaje que actúan en los países comunistas.

El espionaje, pues, dejó de ser un peccadillo inconfesable y pasará a ser una actividad con lugar en las secciones oficiales de Oposiciones y Concursos.

Estrategia

La O.T.A.N. Devuelve Bases Francesas

Francia ha recuperado el uso exclusivo de tres bases aéreas situadas en su territorio al ser devueltas por la Organización del Tratado del Atlántico Norte. Al propio tiempo, en París se afirma que los Estados Unidos están estudiando la posibilidad de abandonar varias de sus instalaciones en Francia, aunque círculos oficiales norteamericanos han desmentido que esta posible retirada parcial tuviese algo que ver con la actitud del Presidente De Gaulle hacia la Alianza Atlántica.

Proyectiles Rusos Intercontinentales

Según noticias divulgadas por autoridades norteamericanas, la Unión Soviética está preparando una fuerza estratégica que comprende entre 400 y 600 proyectiles intercontinentales basados en tierra o embarcados en submarinos.

Nuestra foto corresponde al proyectil ruso "Scrag ICBM", de combustible líquido, de unos 120 pies de longitud, mostrado públicamente en un desfile militar celebrado en Moscú el 9 de mayo último.

Supresión de Bases Norteamericanas

El Secretario norteamericano de Defensa, Robert S. McNamara, ha declarado que tiene en proyecto el cierre o la reducción de ciento cincuenta bases militares en Estados Unidos y en treinta y nueve países distintos. Con ello se ahorrarán unos 419 millones de dólares y se eliminarán 53.000 puestos militares y civiles. Añadió que no se harán públicos los nombres de las bases afectadas por este proyecto mientras no se llevan a cabo las correspondientes consultas con los Gobiernos respectivos.

Extractado de la "Revista General de Marina", España, enero de 1966.

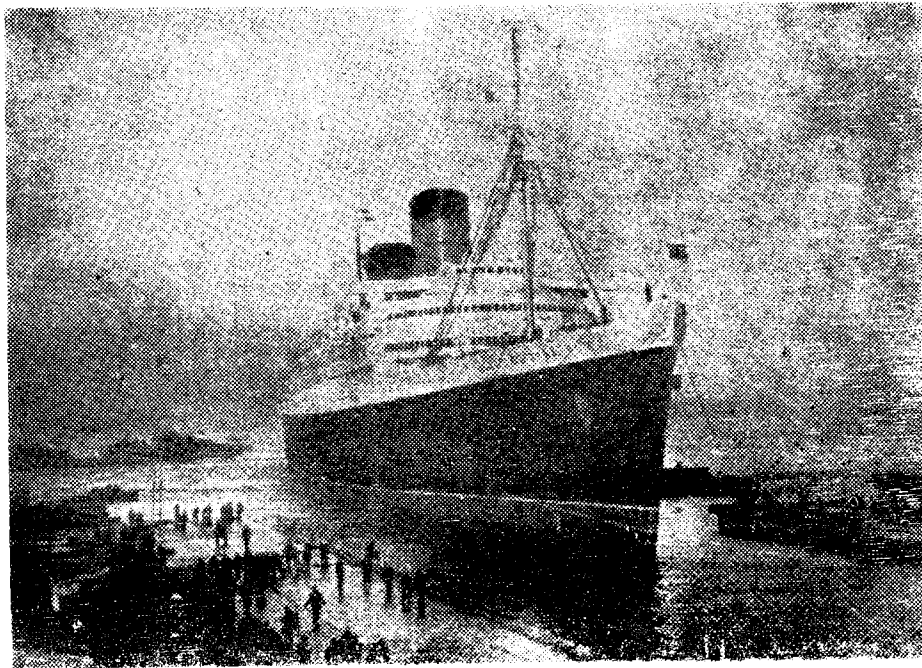
Astilleros

Fusión de Astilleros Españoles

Desde principios de año los astilleros de Cádiz, vinculados al Instituto Nacional de Industria, viene funcionando en su nueva modalidad, después de haber absorbido a los astilleros de Sevilla y a la fábrica de motores marinos de Manises. Los astilleros de Cádiz cuentan ahora con una nómina de casi 6.000 empleados.

La Fabulosa Producción Naval Japonesa

Aunque no tenga todavía carácter definitivo, los datos publicados en diciembre último por la Asociación Japonesa de Constructores de



Buques dan cabal idea del extraordinario volumen alcanzado durante el año 1965 por los astilleros nipones. Durante los doce meses botaron 5.040.000 toneladas de arqueo; es decir, un millón más que en 1964. Se recibieron encargos que totalizan 7.490.000 toneladas de registro bruto, de ellas casi cinco millones para la exportación. Por último, la lista total de encargos a fin de año era, aproximadamente, de 9.210.000 toneladas de arqueo, contra 6.990.000 en el año anterior.

Extractado de la "Revista General de Marina", España, febrero de 1966.

Buques

El "Queen Elizabeth" se Acicala

En la fotografía vemos al mayor buque de pasajeros del mundo, el "Queen Elizabeth", entrando en el dique seco de Firth of Clyde, donde será sometido a importantes obras de modernización, cuyo valor asciende a 1.500.000 libras. Se le instalará aire acondicionado en todos los camarotes, tanto de pasajeros como de tripulantes, y amén de otras mejoras, se le dotará de un moderno sistema de destilación del agua de mar.

