

repetir este recorrido en el recuerdo ilustrado que nos permiten los documentos originales de este viaje? Con este Capitán, yo me enrolo de nuevo en la tripulación que sale desde el Callao al sur, a cumplir con la tarea encomendada por el Virrey del Perú don Francisco de Toledo al firmar, un 9 de octubre de 1579, las instrucciones que así lo disponen. Su pericia y experiencia marinera me dan la mayor seguridad de que la tarea será cumplida! ¿Acaso ya no navegó por el Pacífico Central y no ha descubierto allá, por el año de 1569, las islas Salomón, junto a Mendaña? A no dudarlo, es el "Capitán Superior Pedro Sarmiento", el que más sabe de este difícil arte de marear en el Mar del Sur!

Pero, quizás, antes de que se tome la resolución de inscribirse en su tripulación, es bueno ver qué experiencia ya tuvo en estas regiones don Juan de Ladrillero en 1557. En ellas nada es fácil como en los mares ecuatoriales! Por de pronto, el señor del lugar es el viento, acompañado de las nubes con lluvias, aguanieve y granizos. Le gusta soplar acompañado del color negro y del plomo matizado de la luz brillante y cuando quiere impresionar más, las corrientes y contracorrientes no siempre concuerdan con su dirección. Este es el medio en donde se irá a navegar, sin mencionar que no hay cartas ni dibujos que nos muestren las rocas, los bajos y los fondeaderos en donde poder pasar la noche con algo de seguridad. Si de estaciones del año de trata, sólo se diferencian en que hay menos o más viento y la temperatura es algo más suave en lo que llamamos verano, pero que para el caso de nuestros buques, casi no importa, pues la sensación térmica será siempre de frío e incomodidad.

Pero, también recordemos que no tenemos todo el espacio del mundo para secarnos a dormir algo cómodos, no sólo porque no llevaremos mucha ropa sino que, además, el espacio en que nos moveremos no será mayor de 23 metros de eslora, por 6 metros de manga y, cargados al máximo, nunca sobrepasaremos las 200 toneladas de desplazamiento. Si todo esto no lo atemoriza, al menos seremos recompensados viajando por primera vez, desde la Mar del Sur a España, en la ruta de oeste a este que pasa por el Estrecho de Magallanes, que ahora lo llamaremos Estrecho de la Madre de Dios!

Y si a la maestría de don Pedro le agregamos que su nave capitana se llama "Nuestra Señora de la Esperanza", estoy seguro que la tarea será cumplida, porque tiene la protección de Nuestro Señor!

Estimado Lector: finalmente, don Pedro llegó a España el 17 de agosto de 1580. A la virtud de la lealtad, hay que agregarle la constancia, la tenacidad, una fuerza espiritual tremenda y una fe superior, atributos tales, que su gente confió de tal manera en su persona, que tanto usted, como Sabela y yo debemos embarcarnos con él y navegar de nuevo estas rutas como un homenaje humano y personal a uno de los grandes navegantes, prototipo del descubridor y conquistador español del siglo XVI, que tratando de embrujar a las damas de México y Lima para buscar sus favores, fue embrujado por el estrecho de Magallanes hasta dejar su alma encadenada a su riberas!

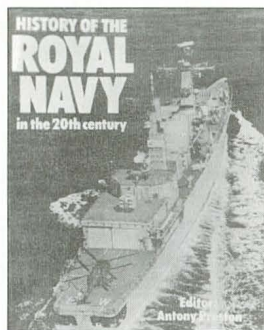
La Armada de Chile agradece y felicita a Sabela Quintela por buscar, en la toponimia de estas regiones, el espíritu y la fe de don Pedro Sarmiento de Gamboa.

HISTORY OF THE ROYAL NAVY IN THE 20TH CENTURY

Editor: Antony Preston

The Hamlyn Publishing Group Ltd., Bridge House,
London, 1992, 224 pp.

Walter Berlinger Landa *
Capitán de Navío



La historia de Gran Bretaña está profundamente ligada al mar. Así, su Armada siempre ha tenido un papel muy gravitante en la defensa de las islas y en la protección de su comercio marítimo. La gran victoria del Almirante Nelson en la batalla de Trafalgar acaecida el año 1805, aseguró a Gran Bretaña por casi un siglo un papel predominante en los asuntos marítimos mundiales.

Sin embargo, al comienzo del siglo XX, la Royal Navy tuvo que afrontar nuevos problemas y desafíos. El desarrollo alcanzado por Alemania, que le permitió transformarse en rival, motivó una gran expansión de la Edwardian Navy, llamada así por el Rey Eduardo VII quien subió al trono en 1901, lo que trajo como resultado la introducción de los grandes acorazados dreadnought, el cambio de los sistemas propulsores de vapor a

petróleo y la concentración de la flota en aguas cercanas, en previsión del conflicto que se avecinaba en el Mar del Norte. La Primera Guerra Mundial produjo una mezcla de triunfo -por la victoria final- y frustración, por el fracaso en cuanto a derrotar a la flota de Alemania en una batalla naval, pero muchas lecciones valiosas fueron aprendidas y posteriormente puestas en práctica.

El periodo entre ambas conflagraciones mundiales fue testigo de una declinación del potencial de la Armada Real como consecuencia, principalmente, de reducciones presupuestarias. Sin embargo, al estallido de la Segunda Guerra Mundial en el año 1939, dicha Armada era todavía, en muchos aspectos, la más poderosa y eficiente en el orbe. Su reputación fue realzada en esa guerra, no obstante haber estado cerca de ser derrotada en la Batalla del Atlántico.

En los últimos decenios hemos podido observar readecuaciones en los roles que debe cumplir la Royal Navy, pero siempre ha actuado con distinción donde se ha requerido su presencia, tanto en la guerra de Corea, en la crisis del canal de Suez y más recientemente en las islas Falkland. La Royal Navy continúa jugando un papel importante en la OTAN y sus aliados estiman, preferencialmente, sus altos estándares de instrucción y entrenamiento, enviando a Oficiales y Gente de Mar a efectuar cursos en sus escuelas y academias o a cumplir períodos de entrenamiento en sus buques.

El libro sobre la historia de la Armada Real en el presente siglo no es una mera cronología de batallas y acaecimientos, sino que combina un ameno relato del progreso alcanzado por la Royal Navy a contar del año 1900 con acabadas descripciones de diseño de buques de guerra, uniformes y de las relaciones del Almirantazgo con los astilleros navales.

El libro está ilustrado con más de 300 fotografías, cuadros y mapas. Su autor, Antony Preston, es un afamado historiador naval y escritor. Es autor de numerosas obras entre las cuales se puede destacar *Destructores V y W*, *Acorazados de la Primera Guerra Mundial*, *Historia de las Armadas de la Segunda Guerra Mundial* y varias otras publicaciones, Preston es considerado como uno de los principales eruditos en temas relacionados con Armadas, buques y guerra en el mar. Para la obra en comento, contó con la valiosa ayuda de seis historiadores navales -expertos en temas específicos- que dieron forma a un relato muy autorizado y detallado sobre la Royal Navy en la centuria próxima a concluir.

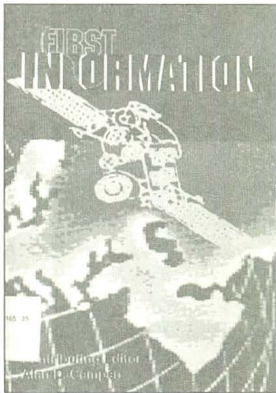
THE FIRST INFORMATION WAR

Alan D. Campen.

AFCEA International Press

Fairfax, Virginia, 1992, 195 pp.

Gustavo Jordán Astaburuaga *
Capitán de Fragata



La guerra del golfo Pérsico fue en variados aspectos, por decir lo menos, sorprendente. Sus preparativos, las capacidades de despliegue rápido de las fuerzas participantes, las enormes cantidades de materiales y apoyo logístico transportados hacia el área de operaciones por los aliados; además, y lo que más sorprendió al público, fue el ver en televisión, en tiempo real, cómo se ejecutaron algunas acciones bélicas.

Pero quizás lo más sorprendente de todo, por lo menos para las FF.AA., fue su desenlace. Todos recuerdan los comentarios, transmitidos a todo el mundo por redes de TV cable, de los expertos de defensa occidentales acerca del enorme potencial y capacidades bélicas de Irak, acerca de su experiencia en operaciones de guerra reales, su capacidad de guerra química, sus posibles capacidades de guerra bacteriológica, y finalmente, su arsenal de misiles balísticos, todo lo cual no hacía otra cosa que presagiar una larga y sangrienta guerra, con numerosas bajas y en donde el síndrome de Vietnam estaría presente para Estados

* Magno Colaborador, desde 1986.