

REVISTA
N A V A L
M I L I T A R



TOMO II, Nº 3

M A R Z O D E 1 9 3 7

D ★ A ★ P ★ P

S U M A R I O

	Págs.
Ideas acerca de la organización y el funcionamiento de la Marina de Guerra. Por el Tte. de Frag. <i>A. J. Aznar</i>	137
El Problema del Pacífico. Por el Tte. de Frag. <i>A. J. Aznar</i>	170
Bases y Barcos. Por el Cap. de Navío <i>G. Fioravanzo</i>	179
La situación japonesa. Por el Cap. <i>Dudley. W. Knox</i>	188
Información Nacional	194
Información Extranjera	196

ATENTA INVITACION

Esta publicación constituirá, evidentemente, un fiel registro de las actividades intelectuales y materiales que tengan lugar en el seno de nuestra Marina de Guerra. En sus páginas quedará la huella de las ideas y del espíritu más o menos progresista que caracterice a las diversas generaciones de la Armada; y siendo esto una base para los juicios que emitan futuros investigadores, es de esperarse que los miembros de tan digna institución se esmeren en sostener y mejorar este órgano de intercambio cultural. Por ello, y también por la difusión de hechos y de conocimientos que estas páginas representan, la Redacción invita formalmente al personal de la Armada para que, con su colaboración periódica, mantenga el carácter principalmente nacionalista que debe tener esta Revista y eleve constantemente su calidad y su importancia. Igual invitación se hace, en general, a los componentes de nuestras fuerzas armadas y, asimismo, a toda persona amante de los asuntos marítimo-militares.

REVISTA NAVAL MILITAR

ORGANO DE LA SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA

Registrado como artículo de Segunda Clase, el 28 de julio de 1936

TOMO II

MEXICO, D. F., MARZO DE 1937

NUM. 3

IDEAS ACERCA DE LA ORGANIZACION Y EL FUNCIONAMIENTO DE LA MARINA DE GUERRA

Por el Tte. de Frag. A. J. AZNAR.

INTRODUCCION

Al comenzar este trabajo, queremos hacer la firme promesa de no caer en un vicio que, por lo que parece, es frecuente cuando se trata de abordar los problemas militares importantes de nuestro país: el "no exponer con amplitud las meditaciones personales."

Es común, en efecto, cuando de estos asuntos se trata, ver que el impulso de la investigación o que el poder de la opinión personal, no llegan tan profundamente como fuera de desearse y se quedan cortos, desflorando apenas el asunto para divagar en terrenos más generales, donde la opinión ajena presta mejor ayuda, y hasta hay la ocasión de hacer gala de abundante bibliografía.

Aun reconociendo, pues, las ventajas de este sistema de rodeos que da lugar a una actitud más modesta y es poco comprometedor, hacemos el propósito de que el presente trabajo llegue a la médula de nuestro tema, espolcados por la idea de que, al no hacerlo de este modo, defraudaríamos a quienes nos hacen el honor de esperar de nosotros algo digno de referirse a un interés nacional. Y esto, no porque tengamos capacidad suficiente (¡qué lejos estamos de ello!...) para estudiar tan complejos temas, sino porque

una opinión firme y honrada constituye, aun cuando sea errónea o poco afortunada, un punto de vista que da lugar a otros más justos y más ciertos, los cuales, por aproximaciones sucesivas, darán finalmente la solución buscada.

Establecido ya el anterior propósito y ofreciendo, por otra parte, expresarnos con sinceridad para traer aquí las cosas en su real valor, no extrañará que en el fluir de nuestras ideas surjan algunos aspectos pintorescos, y otros quizá novedosos, aun cuando, por curiosa paradoja, esto resulte al desvanecer la pintoresca y tradicional fantasía de la Marina de Guerra.

También debemos aclarar que no se va a exponer aquí un nuevo proyecto de reorganización para la Armada, de esos que, por decenas, se han presentado y aun llevado a cabo en nuestra ya larga vida de nación independiente. Antes al contrario, formularemos de paso una crítica a ese prurito de reorganizar que en el cerebro de todo mexicano parece existir, pues (y esto es en realidad lo grave), somos amigos de reorganizar de acuerdo con nuestras propias ideas y haciendo caso omiso de lo que otros piensan. Y porque esto ha contribuido, según nuestro modo de ver, a que siempre o casi siempre nos hayamos quedado por las ramas, sin llegar verdaderamente al tronco, no somos partidarios de que haya más reorganizaciones, sin que antes se estudie sesudamente, profundamente, un plan para investigar las ideas que deben presidir una buena y decidida organización; plan éste que debe definir los principios básicos de la existencia de nuestra Marina de Guerra, el sentido de sus progresos y su meta o desiderátum.

Es sobrado explicar que el desarrollo de tal plan no puede ser obra, por su infinidad de aspectos, de un solo individuo, y que es preciso limitarlo a conclusiones de orden general que permitan una razonable elasticidad para el ejercicio del Mando, y aun enmiendas posteriores. Y convencidos de esto, somos los primeros en reconocer que una opinión aislada como es la presente, no tiene valor por sí misma, sino que su importancia resulta al compararla con otras opiniones autorizadas; y es que, mediante el estudio contrastado de puntos de vista diferentes y variados, puede llegarse a una conclusión relativamente satisfactoria.

En consecuencia, van estas líneas con el carácter de una opinión particular, no seguramente de esas que suelen llamarse autorizadas, pero sí formada después de largas meditaciones y tras una observación que creemos cuidadosa.

Dicho lo anterior, entremos en materia.

I. ¿POR QUE EXISTE LA MARINA DE GUERRA?...

Evitaremos hacer historia acerca de la existencia de la Marina en el mundo; tampoco haremos glosa de la decantada (y no por eso menos trascendental) influencia del poder naval en los acontecimientos históricos.

Vamos solamente a examinar las razones que comúnmente, y a guisa de propaganda, se dan para justificar la existencia de la Marina de Guerra en todo el mundo; a dar a estas razones su valor real, y a considerar al mismo tiempo el caso particular de nuestro país.

Es claro que, cuando se trata de una propaganda, reconocemos la conveniencia de dar al público vulgar, razones impresionantes y aparatosas, de esas que convencen sin mayor trabajo y sin dejar espacio a cavilaciones que puedan sembrar duda. Pero el que aquí nos escucha, no es un público ignaro y en justicia y honor a él debemos explicar, sin aberraciones ni imágenes virtuales, la verdadera proporción de las cosas.

Así, y refiriéndonos al caso de nuestro país, para concretar mejor las ideas, preguntaremos ¿POR QUE DEBE EXISTIR, EN TAL O CUAL PROPORCION, NUESTRA MARINA DE GUERRA?... Y se nos formulan las siguientes respuestas:

a). Porque su volumen debe guardar relación con nuestra gran extensión de costas.

b). Porque de éstas debemos ahuyentar la piratería y los contrabandos.

c). Porque debemos cuidar del desarrollo y extensión de nuestro comercio marítimo.

d). Porque la Marina de Guerra debe guardar proporción con el número de habitantes mexicanos, para ser digna representante del país.

e). Porque su fuerza debe tener igualmente cierta proporción con la del ejército.

Vamos a ver cómo estos argumentos, que a primera vista parecen torales, son bastante imprecisos, por así decirlo. Para ello analizaremos los factores citados, y en el mismo orden en que se enunciaron, comparándolos con la realidad del mundo exterior.

a). La gran extensión de costa, no es una razón determinante. Las Marinas más grandes del mundo no pertenecen a los países de costas más dilatadas, y de ello nos dan prueba la Alemania de antes de la guerra, que con costas relativamente pequeñas llegó a tener la segunda marina del mundo, y los Estados Unidos actuales, cuya potencia en este particular es de todos conocida. Pero aún citaremos el caso del Paraguay que, no siendo siquiera un país marítimo, tiene su Armada también.

b). La necesidad de ahuyentar la piratería y los contrabandos, no es, igualmente, determinante exclusivo; por otra parte, estas razones se han exagerado mucho. En primer término, los piratas propiamente dichos, aquellos truculentos personajes de los siglos XVII y XVIII, desaparecieron para no volver desde que los tipos de buques de guerra se especializaron, constituyendo una fuerza que sólo los gobiernos podían hacerse construir y mantener y, más que nada, desde que la civilización fué propagándose a las regiones apartadas del planeta. Verdad es, que todavía en nuestro siglo han existido en las costas de China, bandidos del mar, pero éstos han sido un tipo de asaltantes de buques que tienen más semejanza con los "gangsger" actuales, que con aquellos piratas legendarios. No hay temor, pues, de que lleguen a resucitar en nuestras costas, los Lorencillos y los Morgan; las doncellas casaderas pueden estar seguras de que nunca turbarán su sueño los alaridos feroces o el horrendo taconeo de otro Pie de Palo. Y es que, a diferencia de tierra adentro, donde el bandolerismo sólo desafía a las fuerzas del gobierno de un país, en las rutas marítimas, aun en aquellas de cabotaje, el bandolero sin patria se expone a la represión de cualquier interés económico afectado.

Por otra parte, el contrabando, y asimismo la pesca clandestina, exigen una vigilancia más permanente que intensa, y aun este servicio puede tener una organización semi-militar, si se quiere. Tenemos entendido que, por lo que respecta al contrabando de efectos comerciales, se ha preferido hacerlo en nuestro país, a través de las fronteras, o en los propios puertos, con lo cual hay contingencias menos temibles, para los contrabandistas, que abordar la costa en parajes recónditos, lejos de las vías de comunicación. Y en cuanto a la pesca fraudulenta, si ha llegado a tener, en ciertas épocas, proporciones considerables, tal cosa se debió a que se había abandonado en forma absoluta la vigilancia de nuestras costas, en este particular.

La vigilancia de las costas requiere un servicio, cuya condición primordial es, ya se ha dicho, la permanencia, y de ningún modo buques especializados y personal de gran preparación militar.

Esto lo ha demostrado, en las costas de la Baja California, el "S. A. F. 1"; único barco Guardapesca que tenía el Gobierno, antes de la llegada de nuestros nuevos Guardacostas.

c). La proporción que, según algunos suponen, debe haber entre la Marina Mercante de un país (o su comercio marítimo en general), y la Marina de Guerra, también es de lo más incierta. Casos hay en que las Marinas Mercantes de dos países, y sus respectivas Armadas, resultan inversamente pro-

porcionales, y aun hay otros en que ni siquiera puede hallarse tal contraste. Basta comparar las marinas mercantes de Dinamarca o de Noruega, con las de algunos países sudamericanos que tengan Armadas de una potencia similar a las de dichas naciones escandinavas, para convencerse de esto. Y si vemos el caso de Bélgica, hallaremos que junto a la marina mercante, que en muy regular cantidad posee este país, no tiene marina militar alguna, como no sea un solo buque guardapesca.

d). En cuanto a que el número de habitantes, o la densidad de población exija una Marina que proporcionalmente lo represente, tampoco se verifica. Si fuera cierto, China tendría una de las principales Armadas del mundo, y en cambio Perú, Chile y otros Estados, parecerían exageradamente dotados. Otro desequilibrio encontraríamos si consideráramos puramente la extensión territorial, siendo ejemplos elocuentes aquellas naciones marítimas que figuran en diversas épocas de la Historia: Fenicia, Venecia y Holanda, para no citar sino las principales.

e). La comparación entre las marinas y los ejércitos de cada país, nos lleva a otro aparente desconcierto. Mientras la Rusia Soviética, Francia y otros países, conservan elevados contingentes en sus ejércitos, Inglaterra y Japón dan supremacía a la Marina; y Bélgica, que antes ya citamos, atiende exclusivamente a su ejército.

No es verdad, pues, que cada uno de estos factores, considerados así, individualmente, sean determinantes para la existencia de la Marina de Guerra. Sin embargo, preciso es reconocer, que sí intervienen para la organización de ésta, solamente que no en regla general, sino aplicados a cada caso concreto, en unión de circunstancias de muy diverso orden.

En una palabra, hemos tratado de poner en evidencia que querer apoyar la existencia de la Marina de Guerra en fórmulas empíricas, como las ya citadas, significa, cuando de resolver los problemas de esta corporación se trata, partir de una base falsa y estar propenso a increíbles aberraciones.

Y entonces, volveremos a preguntarnos: ¿QUE ES LO QUE, FUNDAMENTALMENTE, CREA Y SOSTIENE UNA MARINA DE GUERRA, Y FIJA SUS CARACTERISTICAS MAS IMPORTANTES?... La respuesta es una perogrullada: LA NECESIDAD MILITAR.

Sí, la necesidad militar, o el problema militar de un país, es el primer referimiento para la existencia de una Marina de Guerra.

Todos y cada uno de los países del mundo equilibran su vida, a fin de desarrollar sus actividades libremente, en un ambiente de amistad o de mutuo acuerdo con los otros países. Ese ambiente está sostenido, desde luego, por

ciertos principios de ética, bastante aleatorios; pero también, y muy principalmente, por una infraestructura de poderío y de potencia económica que determina los planos en que se hallan colocadas las naciones.

Si esa armazón de poderío, en la cual juegan el papel más importante las fuerzas armadas, llegara a flaquear o debilitarse en una nación, la situación política de ésta amenguaría, o por lo menos quedaría expuesta a una grave contingencia.

Igualmente, si por circunstancias extraordinarias una nación logra alcanzar un nivel de poderío que no corresponde a su potencia militar, existe la posibilidad de que, si llegaran a cesar las causas extraordinarias que la mantienen así, su equilibrio se volvería inestable y con muchas probabilidades de romperse.

Es claro que también en este particular intervienen varias otras circunstancias, pues de lo contrario pretenderíamos formular la conclusión de que el orden de importancia de los países en el mundo es el mismo que el orden de importancia de sus fuerzas armadas, lo cual tampoco es una regla segura. Las circunstancias que intervienen son, además de ciertas peculiaridades, las rivalidades que se tienen con los vecinos; las condiciones: ofensivas o defensivas de los mismos; la situación respecto a países no vecinos, pero de cuya influencia política se está al alcance.

Esto, como fácilmente se entiende, hace de tal modo complejo el problema de las necesidades de orden militar, que pueden afirmarse sin temor a equivocación que es inútil buscar moldes en qué acomodar el problema de un país determinado, ya que este problema ofrecerá siempre rasgos característicos, que lo diferencien de otra cualquiera. Cuando más lo que conviene es analizar los procedimientos o métodos seguidos en otros países, con el propósito de encontrar algún término que, por su valor intrínseco, convenga adoptar a acomodar al caso que estudiamos. Esto, y las enseñanzas de la Historia, y sobre todo el examen y la meditación profunda del problema, son los pasos que deben encaminar la solución de un caso particular. Naturalmente que la capacidad económica del país, y especialmente las condiciones de su presupuesto, son términos igualmente considerables; pero aún puede observarse, en el porcentaje de su presupuesto de egresos que cada día destina a gastos de guerra, cómo la necesidad militar tiene siempre capital importancia.

En resumen, la Marina de Guerra no está repartida, según reglas definidas. Cada país tiene que crear la suya de acuerdo con los determinantes políticos, geográficos, económicos, etc., de su situación, y buscando en todo

caso corresponder a sus necesidades; por esta razón la Marina debe ser eminentemente nacionalista.

Estas necesidades son primordialmente de orden militar; es decir, las relativas a la infraestructura antes citada, sin la cual, la vida misma de la nación se halla a expensas de todas las contingencias exteriores, no teniendo, por lo mismo, garantía sólida alguna.

II. ¿CUALES SON SUS FUNCIONES?...

La Marina de Guerra es un arma cara. La creación de su material, la formación espiritual de su personal, el mantenimiento de éste y de aquél en condiciones de eficiencia, demandan gastos elevados y preocupaciones hondas. No puede, en consecuencia, ser un objeto de lujo para una nación, o un alarde improductivo de fuerza y de capacidad. Y a pesar de que día a día, por los perfeccionamientos técnicos se ha hecho más costosa; y a pesar también de que no han faltado intereses que pretendan desacreditarla, sigue constituyendo una de las principales columnas en que descansa el poderío, y la necesidad de seguridad, de las naciones marítimas.

Esto comprueba que la razón de ser de la Marina no vincula en motivos fútiles o secundarios de prevenir males fantásticos o de efectuar servicios de poca monta, sino en la capital necesidad de seguridad militar; en su función primaria de elemento para la defensa nacional. Por lo mismo, cualquier caso en que de Marina de Guerra se trate, aun en este de nuestro país, cuyo problema político-militar no tiene apariencias de amenaza inmediata (por circunstancias que casi no tienen igual en el mundo y que, preciso es reconocerlo, son afortunadas) en cualquier caso, decimos, precisa distinguir una función netamente militar de ella que expresa o tácitamente se refiere a la defensa nacional. Otra función militar concomitante que en muchos países está, por envidiable fortuna, casi dejada de lado, es la que se refiere al mantenimiento del orden institucional en el interior.

Después se siguen un conjunto de funciones secundarias que no siempre se encomiendan a la Marina de Guerra, pero que, en toda caso, ésta puede desempeñar como coadyuvante que es para todos los servicios que se refieren a su técnica particular. Este desempeño es frecuente en potencias secundarias donde no hay la posibilidad de mantener cuerpos especiales para tales servicios.

En las potencias principales, en cambio, la Armada constituye un organismo especialmente preparado para la guerra y que sirve para los fines de política exterior o, hablando en forma más general, para la seguridad na-

cional. Otro tanto sucede en esos países con el Ejército, que está consagrado casi exclusivamente a la preparación del pueblo y del país en general, para la guerra.

Podemos citar el caso de Estados Unidos que, poseyendo un cuerpo especial de guardacostas, encomienda a éste múltiples servicios marítimos, dejando a la Armada con plena capacidad para dedicarse a su ejercicio particular.

Haciendo una digresión que resultará ilustrativa en nuestro asunto, nos permitiremos reseñar brevemente lo que es el "Coast Guard Service" de Estados Unidos.

Este servicio, establecido en el año de 1790, y que desde entonces ha desarrollado una útil labor, tiene asignadas dos especies de funciones:

Primera, vigilar el cumplimiento de las leyes marítimas del Gobierno Federal (referentes a pesca de toda especie, Aduanas, Puertos, Ríos, etc.). Segunda, constituir una Marina Auxiliar de la Armada, que automáticamente pasa a formar parte de ésta, en caso de guerra.

De una manera accesoria a la función primeramente citada, se encarga también de la asistencia y ayuda a los buques en peligro y de un conjunto de otras actividades, a cual más diversas y útiles, siendo las principales las siguientes:

Patrullas para la vigilancia de los hielos en el Atlántico Norte.

Socorros en los casos de inundación.

Comunicación y ayuda médica a los buques pesqueros.

Transportes de personal y material de las diferentes Secretarías.

Transportes de correo.

Destrucción y vigilancia de restos flotantes.

Su organización es, como se comprende, militar; tiene una escuela de formación para sus oficiales, establecida en New London, Connecticut, y además de un personal bien preparado, cuenta con los implementos necesarios para llevar a cabo, en todo momento, una labor efectiva y oportuna.

Como demostración de su importancia, se hace mención de que en un período de quince años, hasta 1934, se ha obtenido un rendimiento de dos dólares por cada dólar gastado en este servicio. Además, el costo de su sostenimiento no asciende ni a la mitad del correspondiente a las fuerzas de policía de cualquiera de las grandes ciudades norteamericanas.

Volviendo ahora el hilo de nuestras ideas, y refiriéndonos al caso de nuestra Armada, forzoso es reconocer que estamos muy lejos aún, por la poca amplitud de nuestras necesidades y por la capacidad de nuestro presu-

puesto, de establecer dos cuerpos especializados, como éstos que posee Estados Unidos. Tal como es el caso de las potencias secundarias, un solo cuerpo es suficiente para ambas clases de menesteres, con tal de que, y ésto si es indispensable, cuente con los elementos suficientes. Nuestra Marina de Guerra puede servir, y ha servido de hecho, para ejercer en nuestro país las funciones de cuerpo guardacostas, limitadas, naturalmente, a lo que constituyen las necesidades en nuestro caso. Y para demostrar que, tan sólo en este concepto, ha sido de positiva utilidad para el Gobierno, nos permitimos citar lo escrito a fines del año anterior, a propósito de nuestros buques recientemente construidos, por el Teniente de Fragata Carrera Alomía:

“En lo referente a transportes marítimos han prestado un eficiente servicio, pues solamente de España acá, trajeron más de quinientas personas, en su mayor parte repatriados carecientes de los fondos necesarios para regresar al país. En el tiempo transcurrido del presente año, los buques de la Armada Nacional han trasportado aproximadamente seis mil personas, entre civiles y militares, representando por este solo concepto, una economía para la Nación de más de medio millón de pesos.

“Por lo que respecta a la vigilancia marítima, los guardacostas han venido a llenar una verdadera necesidad, pues su sola existencia basta para dar la respetabilidad que corresponde a nuestras aguas territoriales, evitando los contrabandos y la pesca fraudulenta que acarrea sensibles pérdidas al erario nacional. Como un ejemplo de esto, citaremos el caso de los pescadores que desde muchísimos años atrás pescaban impunemente en nuestras ricas aguas del Mar Caribe, sin temor alguno a las autoridades marítimas mexicanas, habiendo perdido hasta la conciencia de que efectuaban un acto delictuoso. Recién arribados los guardacostas al Golfo de México, uno solo de ellos aprehendió quince embarcaciones, que extraían grandes cantidades de pescado de nuestras aguas, en el Caribe, sin tener los permisos necesarios, ni pagar las cuotas correspondientes.”

Pasando ahora a referirnos al desempeño militar interno, por llamarlo así, de la Armada Nacional, haremos observar que ésta siempre ha tenido asignada la misión de colaborar en el mantenimiento del orden interior, haciendo un servicio de la misma especie que el Ejército, o más bien de apoyo y abastecimiento a las operaciones de éste. Tal misión constituye un importante capítulo entre los servicios que debe prever la Armada, ya que hasta hace poco, y en vista de la larga y dolorosa experiencia que hemos tenido, nadie se hubiera creído autorizado para considerar como “plaga histórica” el fantasma de la guerra civil. Y aún hoy, no obstante las hermosas realidades y las risueñas perspectivas que a la vista se ofrecen, no podemos des-

echar en forma absoluta esa preocupación. Esto es, hay que repetirlo, tan solo una previsión en el análisis de los diversos desempeños de la Armada.

En resumen, la existencia de la Marina se justifica por el conjunto de necesidades a que atiende. En todos los países, la Marina de Guerra realiza por sí, o por sus cuerpos auxiliares, misiones de orden diverso. Pero siempre el objetivo substancial de la Marina es su papel en la seguridad del país, y a él atiende principalmente; de lo contrario no tendría razón de ser como un cuerpo técnico militar, pues sus demás funciones son de un orden secundario; servicios generales que no exigen una preparación muy elaborada del personal, ni un verdadero material de guerra marítima.

Conviene poner muy de relieve esta consideración, pues en el caso nuestro, la Armada ha degenerado casi siempre en un simple servicio, sin que se quiera o se sepa conducirla a la preparación de su desempeño cardinal.

III. ¿CUAL ES SU PAPEL EN LA DEFENSA NACIONAL?...

Aparte de lo que acabamos de decir, puede agregarse que sobre este particular carecemos, no digamos ya de una doctrina, sino hasta de un plan de acción definido o de una orientación precisa. Hay ideas esporádicas, opiniones más o menos bien fundadas, pero abrumadas todas por un desentendimiento general verdaderamente lamentable. Ciertamente, las condiciones de vida por que ha atravesado la Armada no han dado ocasión propicia para definir tal cuestión que, por otra parte, se presenta erizada de dificultades.

Pero tiempo es ya que de encauzar las ideas, de provocar saludables discusiones, y de sentar algo definitivo; pues aun cuando esto no sea excelente desde el primer momento, puede tras sucesivas enmiendas darnos una solución a tan delicado y fundamental problema.

La Armada presenta el caso, y seguramente no es único en nuestro país, de esos organismos que son creados por una necesidad bien sentida, y luego, a través de vicisitudes diversas, siguen viviendo a favor de la tradición y de la imitación de otros moldes, y a cambio también de servicios que, aunque muy importantes, no son los que constituyeron el motivo original de su existencia.

En efecto, allá en épocas lejanas, cuando el poderío español tenía el pie todavía en San Juan de Ulúa, su último reducto, la imposibilidad de alejar definitivamente este peligro, hizo nacer la Armada de México. Con excepción de esta época, y de alguna previsión que más adelante hubo, la Armada Nacional no parece que haya nunca tenido una preparación acorde con los

peligros exteriores; y no tan sólo porque nuestra situación de país pobre, lo haya impedido irremediablemente, sino que también, según nos inclinamos a creer, por falta de comprensión al problema.

Verdad es, que el estado de agitación casi perenne en que hemos vivido, no ha sido propicio para el estudio y meditación de estas cosas, y más que nada para el desarrollo de las etapas sucesivas de un plan ya decidido; pero sea por esto o por otras causas que se nos escapan, el hecho parece existir tal como ya antes lo expresamos.

Y si nos permitimos hablar de incompreensión ha sido porque las únicas normas que tenemos y que pueden considerarse como una especie de doctrina, fueron seguramente las mismas que se crearon o se adoptaron al formar aquella marina inicial de que antes hablábamos. Tales normas han pasado incólumes a través de las décadas, sin que se haya podido, querido o sabido enmendarlas para ponerlas a tono con situaciones posteriores. Y que tales situaciones han cambiado, el menos perspicaz enterado en estas cosas, puede advertirlo; particularmente en lo que se refiere a la capacidad defensiva de nuestro país, con relación a la capacidad ofensiva de sus posibles enemigos.

En efecto, nuestra Ordenanza General, el vademécum del Oficial de Marina, deja entrever en los artículos de su Tratado Sexto (relativo a Presas y Prisioneros, Parlamento y Capitulación, Bloqueos y Convoyes), las normas a seguir en el caso de guerra extranjera. Estos artículos resultan hoy día, tan ajenos a nuestra situación, que entre el personal de la Armada, no hay identificación con ellos, ni mucho menos. Su sola lectura nos deja una impresión irremediable de cosa vieja y desusada. (1)

La situación actual, como decimos, es muy otra que la ahí considerada. Lamentamos verdaderamente que el género y la extensión de este trabajo no nos permitan una disquisición al respecto, pero de todos modos, y como fundamento a la misión que asignamos aquí a la Marina, en la Defensa Nacional, haremos un resumen de nuestras opiniones sobre tan importante asunto.

Ya se sabe que las tendencias políticas del país, en asuntos internacionales no entrañan propósito alguno de agresión, de imperialismo, o siquiera de la menor influencia impuesta a otros Estados. Por lo contrario, México ha demostrado fehacientemente que sus mejores deseos son la conservación de la paz y de la concordia universales. Exige, si, la respetabilidad de sus

(1) De paso haremos constar que, en nuestra opinión, la Ordenanza contiene en sus demás tratados las normas disciplinarias y marineras indispensables para el buen orden de la Armada, siendo los arreglos que necesita únicamente en cuestiones secundarias.

derechos y está dispuesto a oponerse a cualquier intento que rebaje su independencia o que lesione su integridad territorial.

En consecuencia, el objetivo de su defensa nacional consiste en prevenir el peligro de una agresión injusta, disponiéndose a repeler ésta. No obstante que un atentado de tal naturaleza puede tener orígenes y aspectos muy diversos, debe observarse que nuestra situación geográfica delimita, por así decir, las procedencias de una agresión verdaderamente peligrosa.

Más aún, entre todos los casos de guerra extranjera que pudiéramos sufrir, es decir, de agresión posible, siempre habrá uno que es más temible y el que estamos obligados a prevenir por un elemental deseo de seguridad. Tal es nuestro "caso crítico," como ya ha sido nombrado.

En rigor, la preparación de la defensa nacional, debe prever todos los casos posibles de conflicto, pero en las circunstancias de nuestro país, creemos firmemente que, una vez hecha la preparación debida para el "caso crítico," se tienen casi resueltos, automáticamente, los demás que pudieran presentarse.

La agresión a nuestro país tomaría la forma de un ataque a nuestras fronteras, principalmente las marítimas (y entre estas particularmente las del Golfo de México), para establecer una base de partida de donde el ejército enemigo iniciaría sus operaciones hacia el interior. De esta probabilidad tenemos hasta la comprobación histórica.

El objetivo primario del invasor será, como en todo caso, la destrucción o la paralización de nuestras fuerzas organizadas, ya que de este modo tendría el camino abierto para la ocupación y dominio de nuestros centros vitales. Y después de haber sometido éstos, se hallaría probablemente en condiciones de imponer la paz.

Un estudio más detallado sobre estos asuntos nos llevaría a la conclusión de que en ningún caso sería fácil tarea, la conquista de nuestro país; dicho de otra manera, que los resultados a que llegaría el invasor, no iban a compensarle de los sacrificios y pérdidas de todo orden que resentiría. Y esto con tanta más razón, cuanto que la interdependencia de los pueblos se acentúa cada día más, no siendo ya posible que un conflicto de esta naturaleza deje de afectar múltiples intereses universales.

Puede fácilmente deducirse, de lo antes dicho, que el papel más importante de nuestra Defensa Nacional corresponde indiscutiblemente al Ejército, por cuanto la decisión de la guerra dependerá del éxito, bueno o malo, de sus operaciones. Más aún, el caso probable será que la lucha se resuelva por las operaciones del interior, ya que posiblemente no se logre detener al enemigo sobre nuestras fronteras. Y esta supremacía indiscutible del Ejér-

cito en la Defensa Nacional (más propiamente dicho, el Ejército movilizado, de la Nación en armas), tiene que ser así, ya que sólo en el interior del país hay manera de resistir con tenacidad, hasta hacerle renunciar de sus propósitos, a un enemigo poderosamente dotado de toda clase de elementos.

La movilización de nuestro ejército en las actuales circunstancias, y quizá desgraciadamente por mucho tiempo aún, será laboriosa y tardada. Por ello es del mayor interés que el sistema de seguridad en las fronteras, la cobertura, sea lo más efectivo posible, para evitar que el ejército enemigo pueda atacar al nuestro antes de que se halle éste debidamente preparado. Pero en todo caso, la cobertura será tanto más ventajosa, cuanto más tiempo detenga al enemigo.

La cobertura de los litorales no puede hacerse desde tierra a menos que en ellos se acumularan costosísimos elementos para resistir el peso de grandes fuerzas navales; de otro modo habría que resignarse a perder desde luego las regiones del litoral, que el enemigo escogiera para las bases de operaciones de su ejército, con lo cual no se cumpliría el objeto de la cobertura.

Por su parte, nuestra Marina no tiene en lo absoluto posibilidad de contar con los elementos que se necesitarían para disputar al adversario la supremacía en el mar. Más todavía, quizá no llegue a reunir los elementos suficientes para impedirle el acceso a la costa. Pero en cambio es mucho más factible que pueda hallarse en condiciones de estorbar, durante un tiempo más o menos largo, el libre desembarco de su ejército sobre el litoral. Esta limitada acción, que para el caso de nuestro país es preciosa, resulta hacedera por la circunstancia de que el desembarco de un ejército de ciertas proporciones necesita condiciones de seguridad muy particulares. Cualquier sospecha de que los transportes destinados a conducir ese ejército puedan ser atacados, es suficiente para sembrar la alarma en el enemigo, quien en todo caso deseará contar con vías de comunicación completamente seguras.

Suponiendo aceptable todo lo dicho anteriormente, se deduce que la solución por nuestra parte, estriba en poseer, y mantener fuera del empuje brutal de la Armada enemiga, los necesarios elementos ofensivos, los cuales deben también estar en condiciones de salir a atacar, esto es, de que no sean fijados desde el comienzo de las operaciones.

La cuestión es difícil, pero aun así, tenemos la creencia de que las condiciones geográfico-estratégicas de nuestros litorales, pueden darnos las seguridades que necesitamos. Por otra parte, no debe perderse de vista que se trata de lograr esto durante un lapso pequeño, el de la cobertura, que puede ser de una semana, de medio mes, de un mes quizá, según los elementos de que se dote a la Armada. Esto sin excluir, naturalmente, que más adelante

puede la Marina contar con elementos suficientes para no limitarse a su misión de cobertura, sino actuar también sobre las líneas de comercio marítimo del enemigo, para lo cual hay también posibilidades estratégicas.

Hemos dejado para lo último hablar de la Aviación, arma ésta de tantísima importancia. Concretamente diremos que es dudoso por hoy establecer su actuación en la defensa de nuestro país. Aquí, como en el extranjero, existen opiniones muy diversas respecto a su importancia con relación a las fuerzas terrestres y marítimas. Pero creemos firmemente que no puede substituir al Ejército en la función decisiva que ya mencionamos, y respecto a la cobertura marítima, creemos también que no puede substituir en todas sus funciones a los elementos de superficie. Por lo demás, el arma aérea es de indiscutible importancia como auxiliar de la Marina y del Ejército; y ya sea que se le atribuya este papel, o ya que se le constituya en un Ejército del Aire, es de desearse que en nuestro país cobre el mayor incremento posible, máxime que aduna a sus ventajas actuales un porvenir muy amplio.

Expuesto en forma resumida lo anterior, precisa aclarar que no es sino una teoría, si cabe llamársele así, del empleo de la Marina en el cuadro general de la Defensa Nacional. Para el caso de que pueda ser tomada en cuenta con otras teorías, que sin duda habrá, recomendamos en otra parte el estudio profundo y detenido a que debe ser sometida. A nadie escapa que en esta clase de asuntos, en que se compromete el interés nacional y se requieren gastos y trabajos de gran consideración, no es recomendable partir de ligero, ni adoptar reglas que no estén debidamente referidas y verificadas en todas sus apreciaciones. La guerra es un trance demasiado serio y definitivo para no merecernos toda la labor de investigación, de crítica y de cuidadosa preparación, a que las épocas de paz dan margen.

Pero en todo caso, y cualesquiera que sean las opiniones que sobre tan compleja cuestión se tengan, nunca deberemos renunciar a plantearnos el problema y a inquirir su resolución más aceptable.

IV. ¿CUAL HA SIDO SU PREPARACION Y CUAL DEBIERA SER?...

Cuando se creó la Marina Nacional, nuestra situación era bastante clara, para que a nadie pasara desapercibida. Un enemigo tenaz y relativamente poderoso se hallaba a nuestras puertas, recién expulsado del territorio y amenazando con nulificar los cruentos sacrificios de once largos años de lucha por la independencia. Tal enemigo, sostenido por una línea de comunicaciones marítimas, no podía ser rechazado completamente, sino disputándole el mar. Y como la cuestión urgía, la nación hizo a todo trance el dis-

pendio necesario para constituir la fuerza armada que debía batirlo. La misión primordial de la Marina fué, pues, atendida con firmeza y acierto.

Pasadas aquellas jornadas, y otras de guerra internacional en que la Marina no estuvo en condiciones de enfrentarse al invasor, por lo cual no tuvo casi participación en las operaciones, llegamos a épocas relativamente próximas. En ellas, la falta de una amenaza franca y decidida a nuestra independencia; la no muy segura unidad nacional, los frecuentes disturbios interiores, o la desorganización y penuria que en lapsos prolongados atravesamos, hicieron desviar la atención del objeto principal de toda Marina de Guerra, olvidándolo casi, y aplicando la nuestra únicamente a los servicios secundarios que con más o menos frecuencia se ofrecían.

En todo ese período, la Armada no ha sido, pues, sino un cuerpo guardacostas del tipo que, según lo antes dicho, posee Estados Unidos, aunque con dos diferencias circunstanciales: la primera, que ha desempeñado una misión de carácter militar al intervenir en nuestras luchas domésticas; la segunda, que casi nunca ha tenido el material suficiente y adecuado para actuar debidamente. (El relato de las miserias porque ha atravesado la Armada, es sencillamente, una historia larga y conmovedora.)

No es de extrañar, entonces, que siendo esa su obligación inmediata y apremiante, a ella atendiera exclusivamente, y su material fuera siempre del tipo necesario: Cañoneros, Guardacostas y Transportes. Y como, por otra parte, la representación del país en el extranjero, ha sido otra de las necesidades que con cierta frecuencia se le presentaban, constantemente ha tenido la preocupación, la ilusión más bien dicho, de poder hacer esto en forma realzada y vistosa. Tales son las ideas que casi siempre han informado los proyectos de adquisición de sus buques y demás elementos.

No obstante, hay que reconocer que, por arriba de todo esto, conservó una idea, aunque imprecisa y a veces desorientada, de la necesidad de constituir una fuerza realmente de combate con la cual poder servir los altos intereses de la Patria. Pero se consideraba, casi *a priori*, que para ello se necesitaban presupuestos enormes que no teníamos derecho ni a soñar.

Y así se observa que no obstante la modestia y penuria constantes de su servicio, siempre se procuró dar a sus oficiales una capacidad técnica de cierta elevación, con una no sé qué secreta esperanza, o instinto, de que se debía aspirar a funciones de orden superior. Y aunque esto no se ajustaba de ninguna manera, al pesimismo que se tenía respecto a la adquisición de los elementos de combate necesarios, a la postre quizá resulte afortunado por cuanto la capacidad de nuestra oficialidad es, en lo general (sin dejar de reconocerle modestos límites), superior a la necesaria exclusivamente pa-

ra los servicios de policía guardacostas que por tantos años ha sido el desempeño de la Armada. Esto sin perjuicio de reconocer, en atención al pesimismo general ya dicho, que menos razón tenían los que propugnaban una elaborada formación de los oficiales, que quienes abogaban por otra mucho más simple; pues éstos partían de una base real y largamente experimentada.

En efecto, la preparación de un oficial que va a dedicarse a un servicio de Guardacostas es sencilla, si se compara con la que debe darse a otro que, más adelante, deberá enfrentar situaciones muy difíciles e investigaciones de mucha trascendencia y responsabilidad.

Para terminar esta parte, aclararemos que la situación aquí delineada es todavía la actual, con las mismas ideas dominantes. Es de esperarse, sin embargo, que a favor de la paz interior que ahora reina, de la prosperidad nacional, y de otras circunstancias concomitantes, se inicie un cauce nuevo para las actividades de la Armada.

V. ¿CUAL DEBE SER LA BASE DE SU ORGANIZACION?...

Ya se ha explicado cómo la Armada, bien que mal, con períodos de relativa holgura y épocas de extenuante miseria, ha desarrollado sus actividades al par de las vicisitudes nacionales. Con su personal plagado frecuentemente de ideas disímboles; con defectos sensibles en su organización; a rastras muchas veces de disposiciones generales que afectan a todo el Instituto Armado; careciendo frecuentemente de reglamentos puestos al día y aplicables con oportunidad, nunca han faltado en su seno ideas de reorganización y de reformas, a cual más de bien intencionadas. Casi no hay cabeza en la Armada, que no tenga en este particular sus proyectos, pero también casi no hay dos que coincidan en sus pareceres. Esto complica pesadamente la labor del Mando, que en todo caso tiene que disponer, esto o lo otro, de acuerdo con lo que él juzgue la conveniencia general, y aun cuando deba contrariar algunas opiniones particulares.

Para no ser menos que los demás, también nosotros tenemos las nuestras; pero antes que atrevernos a exponerlas, juzgamos que el primer paso de una buena organización para la Armada consiste en ir unificando las tendencias del personal, unificación que no puede lograrse en forma arbitraria.

En efecto, como esta falta de unidad no estriba en otra cosa (refiriéndose a las cuestiones básicas y no a pormenores), que en la distinta apreciación de problemas de orden científico, el camino indicado es el estudio metódico y competente de esos problemas para hallar la solución que, comparada

con cualquier otra, resulte la mejor o la más apropiada. Esta resolución adoptada, constituirá una directiva segura que encauce las opiniones del personal, y que fundamente los progresos en general de la Corporación.

Por ejemplo, supongamos que hay una docena de opiniones de apariencia más o menos lógica para definir las funciones primordiales de la Marina de Guerra. Si se adopta una de ellas, por cualquier motivo que no sea el resultado de un estudio amplio y detenido, habrá once probabilidades contra una de no haber atinado a la mejor, lo cual dará margen a errores de graves consecuencias. En cambio, si las doce opiniones se analizan y se comparan serenamente, es casi seguro que se obtendrá una buena solución, que a lo mejor ni siquiera es una de las examinadas. Y entonces habrá razones científicas, y no puramente autoritarias, para no adoptar cualquiera de las otras.

Algunos pensarán, tal vez, que este método barrenaría la disciplina, debilitando el prestigio técnico que debe poseer el Mando. De ninguna manera. En primer término, la cuestión disciplinaria es de otro orden; para ella hay reglas bien definidas en leyes y reglamentos, que son obligatorios en todo caso para las jerarquías relativas. En segundo lugar, el concepto de disciplina no excluye que un inferior en categoría pueda tener más capacidad o tino para juzgar de un asunto determinado (aparte de que, por regla general, esta clase de consultas se hacen a personas de cierta experiencia) y, por lo demás, el mando de un organismo de cierta complejidad como es la Marina, tiene que apoyarse muchas veces en dictámenes que le rindan sus subordinados. Así, pues, no hay por qué creer que con este procedimiento se lesione la disciplina.

La unificación de ideas a que estamos refiriéndonos, sólo puede lograrse poco a poco; pero en todo caso, lo esencial es que haya unificación en las ideas básicas. Para esto deben estudiarse, y adoptarse, primeramente las fórmulas de orden más general, para de ahí proseguir con otras particulares llegando de este modo a la reglamentación de detalle. Se comprende fácilmente, que cuando no hay inteligencia o comprensión general en las normas básicas, es casi imposible que pueda haberla en cuestiones derivadas. Un ejemplo muy claro lo tenemos en la administración de un país. En ésta, todas las disposiciones legales y reglamentarias, y asimismo la marcha general de tan complicado organismo, descansan en un conjunto de normas políticas de orden general que se establecen en la Constitución o Carta Magna del propio país. Este cuerpo de doctrina, que necesariamente es respetable y sólido en grado sumo, viene a ser la base de toda disposición secundaria, y al mismo tiempo el patrón o referencia a cualquier conflicto que pueda surgir al aplicarse las normas derivadas.

Así necesita la Armada un cuerpo de doctrina, acorde con la situación actual, respetable y sólido, que sirva de base a todos los detalles de su organización y de su funcionamiento. Insistimos en que esta doctrina, que es de orden político militar y absolutamente apegada al caso particular de nuestro país, es diferente del conjunto de normas disciplinarias que son base de toda fuerza armada y que, éstas sí, pueden considerarse como universales. Pero de todos modos, aquéllas deben tener preeminencia con respecto a éstas.

Salta a la vista que el problema que se plantea es de carácter principalmente técnico, científico, y que debe ser investigado por un personal competente y responsable.

Aclararemos de una vez, para atajar suspicacias, que no se trata de estorbar o amenguar el ejercicio del Mando que, como es sabido, en asuntos militares debe tener amplia libertad de acción y su responsabilidad correlativa. Se trata de orientar la acción del conjunto hacia fines previstos y determinados. Acudiendo al ejemplo anterior, puede observarse que la Carta Magna no amengua la personalidad del Jefe del Estado, sino que la define, al mismo tiempo que la orienta.

Pero en todo caso, las normas básicas no son en lo absoluto rígidas, y pueden adoptar las reformas necesarias, principalmente a iniciativa de los mandos superiores. Por fuera de esto, la disciplina militar continuaría en funciones de lleno, y el respecto a las disposiciones superiores seguiría llevándose en los términos que previenen el Código de Justicia y las leyes disciplinarias.

En resumen, la organización de la Armada, y la orientación de sus actividades, deben asentarse en el estudio cuidadoso de las necesidades de la Defensa Nacional, de las posibilidades actuales y futuras de nuestro país, y de las tendencias políticas de éste. Formuladas las conclusiones más apropiadas a tal estudio, puede decirse que, se tienen ya las condiciones primarias que regirán a todos los problemas derivados; organización, planes de acción, formación del personal, programas navales, servicios de las dependencias, etc.

Claro es que ciertas reglamentaciones accesorias, principalmente las que dependen de la organización disciplinaria, no aparecen tan ligadas al estudio fundamental de que hablamos. Pero las demás, las que son realmente importantes para los fines de la Corporación, esas sí están vinculadas de manera absoluta a lo que antes expresamos. Imagínese, por ejemplo, el fracaso que representaría adquirir, antes de efectuar dicho estudio, un material para fines militares, costoso como siempre es, para caer luego en la cuenta de que no es el propio para el objeto que se tenía previsto.

En consecuencia, nada vemos que se oponga racionalmente a la proposición antes hecha, la cual es, repitámoslo, el camino más seguro para arribar al fin que se desea.

VI. ¿A QUE GRADO DE PERFECCION DEBE ASPIRAR?...

Ya quedó dicho antes. La Marina debe aspirar, en primer término, a llenar cumplidamente una misión en la defensa Nacional; a constituir el primer escalón de las fuerzas encargadas de repeler una agresión cualquiera. Su misión en la cobertura de las fronteras marítimas, mientras no se demuestre plenamente que es imposible de realizar, o inadecuada por otros conceptos, debe ser su preocupación constante y el problema substancial que debe ella plantearse. Por otra parte, representando esta misión un sacrificio en bien del conjunto general de la defensa del país, y no teniendo sino perspectivas muy remotas de dar por sí sola un resultado victorioso, el personal de la Marina debe imbuirse completamente de su responsabilidad y estar dispuesto, en el momento supremo de la acción, a todo renunciamiento humano que sea necesario. Ni siquiera el entusiasmo patriótico de sucumbir gloriosa y gallardamente debe alejarlo del ineludible deber que constituye el cumplimiento de su misión, ya que en ésta puede radicar la efectividad decisiva de la defensa.

Debe también aspirar, la Marina, a ser un fiel guardián del orden interior y de las Instituciones Nacionales, ejercitando en los lugares que se ordene su acción militar y política.

Debe llegar a ser, pero con toda la eficiencia necesaria, un útil organismo del gobierno para cuantos servicios marítimos éste requiera. Transportes de personal, vigilancia en las costas para prevenir contrabando y otras infracciones, levantamientos hidrográficos, salvamento y socorro a buques en peligro, comunicaciones a lugares apartados, servicio guardapescas, representación en el extranjero, etc., etc., son las comisiones principales que, en este particular, le corresponden.

Por último, debe constituirse en un órgano de difusión cultural marítima en el país, propugnando el desarrollo y encauzamiento de nuestro poder naval que tantos y tan variados obstáculos habrá todavía de encontrar.

Esta difusión, digámoslo brevemente, no puede ser labor exclusiva de la Marina de Guerra, sino una cooperación entre todos los elementos, gubernamentales o no, que tengan interés en las cuestiones marítimas del país. La representación de la Armada sería posiblemente una de las principales en este conjunto, pero más por la intensidad y desinterés que debe poner

en su esfuerzo que por su función directora. Y para considerar en debida proporción los intereses que se agrupan, así como para abarcar en todos sus aspectos el completo y dilatado problema que este asunto ofrece, es de recomendarse que, primeramente, se organicen uno o más Congresos Marítimos con tendencias a establecer una Liga Marítima Mexicana que oriente en forma permanente el desenvolvimiento de nuestro poder naval. Estas ligas funcionan en casi todo los países marítimos del mundo, aun los secundarios (entre los cuales podíamos citar el Uruguay, como un ejemplo de perseverancia, no obstante sus grandes limitaciones), y sus resultados son siempre halagadores.

Como se advierte, un panorama de amplias y variadas actividades tiene frente de sí la Marina de Guerra. Tales actividades, y aun la parte de ellas que hoy tiene encomendada, justifican plenamente su existencia; justificación que tiene razones legítimas de necesidad nacional, y no las futilidades y apreciaciones ligeras enumeradas antes, que, también, lo dijimos, tienen únicamente significación como peculiaridades del problema fundamental.

Su sola actividad primaria, el papel que debe desempeñar en la Defensa Nacional, es ya un arduo problema que tal vez exija, en lo venidero, una especialización de la Armada. Pero por de pronto, dicha misión primordial es la que debe señalar la pauta para la formación de sus Oficiales. Las prendas personales más elevadas, y la preparación más cuidadosa, deben ser el desiderátum en este punto.

CONCLUSION

La preparación para la guerra, que todos los países del orbe hacen con más o menos ardor, pero siempre a costa de sacrificios evidentes, se basa en un concepto político de "seguridad." Este concepto es, por cierto, bastante elástico, pues abarca desde el inalienable derecho de un pueblo a defender su autonomía y su integridad territorial, hasta los propósitos imperialistas de las naciones fuertes, que son también una necesidad para la existencia o el progreso de éstas.

La Defensa Nacional, como se ve, es un término de bastante amplitud, con extremos que resultan casi paradójicos o contradictorios. Y esta situación ha sido y seguirá siendo así, porque no parece que llegue a haber en el mundo inteligencia suficiente para definir donde terminan los derechos de un pueblo y comienzan los de otro.

Pero en todo caso, la necesidad más restringida, la del pueblo débil que no está dispuesto a tolerar que le sean arrebatados sus derechos y sus medios de vida, es perfectamente justificada.

En el mundo actual se operan grandiosas transformaciones. Después de las guerras de pueblo a pueblo, hemos visto las contiendas de grupos de naciones contra grupos de naciones, y aun surge la posibilidad de una inmensa lucha armada de clases.

Pero remota o próxima la transformación social de todo el mundo, los pueblos siguen viviendo dentro sus fronteras, con sus tendencias, sus costumbres, sus tradiciones y necesidades. Mientras esto siga así (y no parece que esté próximo el día en que puedan vivir de otra manera, caminando fraternalmente cogidos de la mano), el concepto de PATRIA debe subsistir entre nosotros como un ideal común, y al mismo tiempo como una responsabilidad que llevamos sobre nuestras espaldas, en el breve latir de cada generación sobre la tierra.

Sin que excluyamos la necesidad, y el deber al mismo tiempo, de coadyuvar a la inteligencia y a la paz internacionales, y aun al buen propósito de que en el mundo entero haya un régimen de justicia, el concepto de Patria debe imbuir en todos y en cada uno de los ciudadanos el deseo de que, dentro de nuestras fronteras, dentro de nuestra propia casa, marchen las cosas con el mayor orden posible y con miras a la felicidad general. En estas condiciones, las fuerzas armadas, representativas del pueblo y al servicio de los gobiernos de éste emanados, deben ser el cuadro en que ese mismo pueblo, a la hora de una agresión injusta, tome lugar para defender su dignidad y sus más caros derechos de conjunto.

En nuestro país, el sentimiento de la PATRIA, con todos sus signos exteriores como son: la bandera, el himno, las costumbres típicas, las fiestas nacionales, etc., no puede ser borrado de la conciencia del pueblo. Y esto es así, porque casi instintivamente el verdadero mexicano sabe que en ningún otro suelo puede hallar ese acogedor sentimiento de nacionalidad, ese calor de patria, que sólo es comparable al calor del hogar.

En la Defensa Nacional, todo ciudadano tiene su puesto. Nunca como hoy las guerras han comprometido a una nación entera, con todas sus actividades; y nunca como hoy, los problemas de la defensa han representado tal variedad e integridad, que alcanzaran hasta el último ciudadano, en la más aislada ocupación.

El tema aquí tratado, no obstante su denominación y las disquisiciones particulares a que ha dado lugar, es un tema de defensa nacional. Los intereses de la Marina en cualquiera de sus aspectos, los intereses del Gobierno, y los intereses de los ciudadanos, no tienen aquí valor por sí mismos, sino por su conjunción en el interés de la Patria, que es la suma y la esencia a la vez de todos los otros.

Sabemos que estas palabras no son conceptos vacíos de sentido para quienes nos escuchan; que en todos los hijos de México existe, bien perceptible, el sentimiento de nuestros derechos como nación independiente, y el decidido impulso de defender éstos cuando un poder cualquiera pretenda hostigarlos.

No alcanzamos a imaginar, que, en el momento de la prueba, haya algunos que puedan exceptuarse de este sentimiento general; pero, además de esto, si hubiera en la actualidad quienes de manera morbosa o artificial hayan logrado atrofiar en sus mentes el concepto de PATRIA hasta reducirlo a una palabra vana, desde luego consideramos que éstos no tienen derecho a incorporarse al conjunto que se apresta a la defensa del interés nacional. Y, por ellos, haríamos nuestras las palabras del señor General Azcárate, vertidas a propósito de cuestión semejante:

“Los mexicanos que hayan leído hasta aquí, y no consideren el argumento de bastante fuerza, por mi parte pueden expatriarse, para que quede en el país solamente la selección de hombres que tienen noción de la dignidad (de la dignidad nacional), y que pueden encarnarla en el ideal romántico del patriotismo.”

LOS SUCESOS MUNDIALES EN FEBRERO DE 1937

Por el Tte. de Frag.
FRANCISCO J. DAVILA.

Tanto por los hechos ocurridos dentro de sus fronteras, como por su repercusión en el exterior, España ocupa el lugar prominente en el aspecto internacional. La guerra civil iniciada en julio del pasado año, y a la que la generalidad de las personas concedía exigua vida, suponiendo una rápida victoria del grupo de sus simpatías, prontamente salvó las fronteras y trocóse en el "punto neurálgico" más inquietante de Europa y, apurando un tanto, puede decirse que del mundo entero.

En efecto, y ya es de todos sabido, la guerra española es una "pequeña guerra mundial," que está sirviendo como excelente campo de experimentación para las modernas armas de combate de las grandes potencias. La incógnita de esta guerra, desde hace ya varios meses, no radica precisamente en definir al vencedor, sino en si será posible llegar a una solución interna sin que, por lo menos, Europa se vea envuelta en una nueva guerra.

Durante el transcurso de esta "pequeña guerra mundial," Europa se ha sentido conmovida en varias ocasiones por acontecimientos tanto o más peligrosos que el atentado de Sarajevo. A veces, se han hecho circular versiones de hechos que hallaron en la prensa tendenciosa el mejor vehículo para su propagación, organizadas deliberadamente por determinados gobiernos, unas veces con miras al exterior y otras con propósitos de política interna. En otras ocasiones, y con miras semejantes, se han explotado las circunstancias que acompañaron a determinado suceso. Así, por ejemplo, vemos que con motivo de la toma de Málaga, ocurrida a poco de empezar el mes de febrero, la participación de los efectivos italianos, fue un motivo más para ensalzar las excelencias del régimen y preparar la opinión pública para

empeñarse más en la aventura de donde, visto el resultado de esa cooperación, debía llegarse a resultados de indiscutible interés nacional.

Esta propaganda francamente agresiva y de objetivos definidos efectuada en la prensa italiana, fue aprovechada a su vez por la Gran Bretaña, que logró hacer aprobar por su Parlamento un programa de armamentos sin paralelo.

Puede decirse, sin sombra de duda, que todas las grandes Potencias, exceptuando quizás a Inglaterra, esperan sacar algo del conflicto español. Empecemos, en el capítulo de las ambiciones, por Italia. Dejando de lado las consideraciones que provoque su sistema de gobierno, es indiscutible que Italia es la única nación que ha ido superándose continuamente en lo que se refiere a su papel en las relaciones internacionales. Al terminar la Gran Guerra, Italia vio aumentadas sus fronteras europeas a costa del extinto Imperio Austro-Húngaro; sin embargo, muchas de las promesas que se le hicieron para que participara al lado de Inglaterra y Francia no le fueron cumplidas por éstas a la hora del reparto. Fue quizás la Nación, entre las vencedoras, que más agudamente sufrió la crisis económica; los partidos políticos se encontraban muy divididos, la producción nacional había llegado a un nivel bajísimo y el estado de descomposición social había llegado a ser francamente alarmante; en medio de esta situación, Mussolini se adueñó del poder. Su gobierno, como todas las dictaduras, ha tenido dos fases: 1º arreglo interior del país a cualquier precio y aumento de la producción nacional para independizarse económicamente, y 2º iniciar la salida al campo internacional; es decir, primero Nacionalismo y después Imperialismo. Indiscutiblemente, Mussolini ha conseguido en gran parte lo que se ha propuesto: ha creado, por medio del Partido Fascista y sus organizaciones afines, un núcleo de opinión que, sensible a la lisonja, al recuerdo del Antiguo Imperio y el ideal de un "Mare Nostrum" auténtico, ha respaldado al Duce en todas sus audaces excursiones al terreno internacional. Y, así vemos que a pesar de la condena moral de la Liga de las Naciones, del embargo que le decretaron 52 naciones y desafiando el legendario poderío británico, conquistó Etiopía. Esta conquista fué hábilmente explotada por la prensa, toda ella al servicio del Partido; la victoria había sido lograda, no contra Etiopía, sino contra todo el mundo y principalmente a despecho de la Gran Bretaña, haciéndole humillar la cerviz, por lo que el sueño del "Mare Nostrum" empezaba a ser una cosa tangible. Siguiendo su línea de conducta audaz, se embarca, a poco de terminar lo de Abisinia, en la aventura española. Y desde luego adopta una actitud resuelta y sin tapujos hipócritas. Desde el principio alienta a Franco y es, junto con Alemania, la primera en enviar un

representante diplomático a Burgos. Su ayuda a los nacionalistas españoles, mucho más decidida y más abundante que la alemana, en hombres y material, ha hecho peligrar la paz europea. Ahora bien; ¿cuál es el objetivo final de este "vivir peligroso" del régimen Fascista? Porque de España sacará bien poco; todo lo más un aliado con una flota deshecha, sin aviación, sin dinero, cansada de luchar y, lo que es peor, con la mitad de su población, la vencida, llena de rencores y de ardientes deseos de venganza. A veces, se piensa en que toda esa audacia internacional no es más que para distraer a la nación de su ruina económica, a la que llegan todas las dictaduras a pesar del magnífico espejismo de grandes carreteras y palacios con los que generalmente se deslumbra al de fuera. En realidad, no se sabe cuál es la verdadera política exterior de Italia. Desde luego, en lo que respecta a España, el Duce ha manifestado públicamente que por ningún concepto permitirá la creación de un estado comunista en la Península Ibérica; en ésto, creemos que el Duce sabe perfectamente que tal cosa no ocurrirá, como lo sabe cualquiera que tenga una ligera idea de la política española y de la psicología del pueblo hispano, que ha demostrado a través de su historia ser francamente individualista. Claro es que cuando Mussolini dice tal cosa, se entiende que lo que no le conviene es el triunfo del Gobierno Español no por temor a que el comunismo, espantajo con el que continuamente se asusta a los países democrático-burgueses, se implantara en la península, sino porque sin lugar a dudas, España caería del lado del bloque democrático. Además de la problemática alianza con la España, de Franco, naturalmente, Mussolini, al igual que Hitler, busca en el suelo hispánico lo que la naturaleza le negó al suyo; cobre, manganeso, plomo, hierro y carbón, etc., materias primas que cada día van escaseando más para esas potencias, dado el poco crédito y la falta de divisas extranjeras para su correspondiente pago. Si bien en la cuestión de las materias primas, es decir, de la repartición de éstas, Alemania e Italia llegarían a un acuerdo, sería muy difícil que arribasen al mismo en lo que respecta a la utilización de los puntos estratégicos españoles, principalmente en el Mediterráneo. En este asunto Italia seguramente no transigirá; por ningún motivo permitirá la presencia alemana en "su mar." Aunque a primera vista resulte paradójico que a pesar de ir de la mano, Italia adopte esa actitud; debe tenerse en cuenta que la amistad Italo-Germana, es el producto del aislamiento en que se encuentran las dos, pero que entre ambas naciones existe un problema que, como se recordará, en cierto momento hizo que Mussolini ordenara una movilización a la frontera del Brénner. Esta manzana de discordia entre ambas potencias dictatoriales lo es Austria, con su anexo problema de la restauración de los Hapsbur-

gos. En resumen, en nuestra opinión Italia busca en España, tres cosas: prestigio para su régimen, materias primas y una posible alianza.

A la misma conclusión se llega por lo que respecta a Alemania. Para ella una alianza con España será mucho más útil, que la de esta nación con Italia, lo que claramente se comprende, pues siempre será mucho más efectiva la amenaza española en la frontera francesa que la ayuda, con escasa flota y aviación, que podría prestar España a Italia, aunque de ninguna manera debe considerarse esta ayuda como nula, por el alto valor estratégico de las posiciones españolas en el Mediterráneo. Creemos también que su participación en el conflicto español, lo utilice Alemania como un instrumento para ejercer presión en estos momentos en que trata de reivindicar su extinto Imperio Colonial, pues no debe olvidarse que cuando el desplante de Agadir en 1911, si bien Alemania no consiguió lo que se proponía en Marruecos, le arrancó a Francia un buen trozo en el Africa Ecuatorial.

En lo que concierne a la intervención Rusa en España, el hecho indica en sí un retorno a las ideas que informaron la primera etapa del movimiento comunista y que habían sido abandonadas cuando se pasó al período constructivo de la Revolución. En efecto, la idea de los revolucionarios (Lenin, Trotzky, Zinovieff) que puede resumirse en la "revolución permanente", fue abandonada por Stalin que ha llegado a pactar con algunos Estados burgueses, prometiendo muy formalmente no efectuar propagandas contra los regímenes de esos Estados. Ahora Rusia se ha lanzado a fondo a la defensa del Estado Español, no porque los una estrecha amistad (durante el primer Gobierno republicano-socialista en España no hubo Ministro español en Rusia y viceversa, y después del triunfo del Frente Popular los primeros embajadores que se nombraron fueron ya en plena guerra civil), sino porque seguramente ve la oportunidad de establecer un Estado de régimen similar al suyo en el extremo Occidental de Europa, desde donde se podría manejar hábilmente la propaganda comunista entre las naciones burguesas del occidente europeo. De cualquier modo que sea, Rusia busca por lo menos prestigio en el exterior; en este "certamen" en el que se calan armas y métodos nuevos de combate, el Oso Ruso no podía dejar de hacer acto de presencia. Esperamos que más adelante demuestre su eficiencia.

Indiscutiblemente Francia es el país más peligrosamente amenazado por las consecuencias del problema español. Vista desde lejos, la actitud vacilante del Gobierno de M. Blum, en lo que respecta a la ayuda que debió brindar al Gobierno Español, de origen y de composición similar al suyo, parece bastante incongruente. Sin embargo, debe recordarse que las exigencias de la política exterior se sobreponen siempre a las ideologías de los

diversos partidos que se hallen al frente de la gobernación; así vemos que a pesar de las manifestaciones públicas de socialistas y comunistas franceses, exigiendo una ayuda al Gobierno español en la medida que lo hacen Berlín y Roma con Burgos, el Gobierno de M. Blum no solamente no ha prestado esa ayuda, sino que fué quien oficialmente inició la política de No-Intervención en el conflicto español. Esta política de M. Blum nos parece, por produnte, la más acertada. Su Gobierno, responsable ante un parlamento, no puede lanzarse a ese "vivir peligroso" de las naciones dictatoriales que, en último análisis, tiene poco que perder. ¿Cuál es el verdadero objetivo de Francia? Ante todo, se pretende liquidar el asunto español con la menor cantidad de sangre, negándole a los dos bandos los materiales bélicos. Este papel, a la hora de la liquidación, le debe ser muy útil. Claro es que a Francia no le conviene la victoria de Franco, pues añadiría a sus dos fronteras peligrosas una tercera; pero es preferible negociar más tarde mientras se dispone definitivamente toda la maquinaria, que lanzarse hoy a la aventura en la que poca cosa podría ganar; además en la hora final, el oro del Banco de Francia que tan necesario se hará en España, será altamente cotizado.

En esta guerra, la Gran Bretaña parece ser la de política mejor definida. Quizás le interese menos la victoria del Gobierno, que la de Franco; pero en último análisis ambas le interesan poco. Ninguno de los beligerantes puede achacarle el haber ayudado al otro, pero ha permitido que se les ayude a ambos hasta el momento en que creyó que ya habían sido suficientemente abastecidos. Inglaterra espera que con toda esa ayuda, España se destroce concienzudamente y salga de la guerra en la miseria económica, aniquilada militarmente y en medio de una ruina mucho peor que la producida por una guerra extranjera. Al terminar la lucha, España necesitará, antes que crear grandes fuerzas armadas, rehacerse económicamente y ¿cómo lo hará, si no es pidiendo prestado el dinero que para ello le hace falta? Entonces tendrá que recurrir a Inglaterra, aun el mismo Franco en el caso que triunfara, pues sus actuales protectoras Alemania e Italia, no podrían prestárselo por la sencilla razón de que se hallan en la ruina económica. Un empréstito podría ser cubierto en pocas horas en la City, si antes ha habido algunas pláticas en el recinto del Whitehall, que a pesar de todo, sigue siendo la principal Oficina de Negocios Extranjeros en el mundo y que ahora se ha decidido francamente a tomar la delantera para aplicar el golpe en el momento y en el lugar que sean convenientes.

Habiendo dedicado la primera parte de este artículo a la presentación en términos generales, de la situación alrededor de España, continuaremos ahora con los diversos incidentes acaecidos en el mes que nos ocupa, principiando, por su importancia, con los de esa misma nación.

a). Al iniciarse el mes de febrero se hallaba en marcha una gran ofensiva fascista a lo largo de la costa del Mediterráneo, teniendo como objetivo inmediato la captura de Málaga y como objetivo lejano, la capital incidental de la nación, al decir del General Queipo de Llano, Comandante de esa zona militar. La operación sobre Málaga se efectuó por medio de dos columnas, una moviéndose a lo largo de la costa y otra procedente de Granada para descender a la vega de Málaga desde la sierra del Alhama. Además, en la operación final, la flota nacionalista, con el Crucero "Canarias" como insignia, colaboró de una manera decisiva.

Mucho se ha escrito sobre la pobre resistencia ofrecida por Málaga y no vamos a insistir en un tema de tan compleja raigambre. Las fuerzas gubernamentales resistieron en Estepona, Marbella, Ojén, Fuengirola y Coín, pero repentinamente se derrumbó toda la resistencia (y era mucha la que se pudo haber hecho) de tal modo, que la marcha hasta Málaga después de ese último punto, fué casi un paseo militar para las fuerzas del General Queipo de Llano. Si bien admira la pasividad que mostró la plaza en los últimos momentos, es mayor el asombro ante la total inactividad de la flota leal, que con un acorazado, dos cruceros, nueve o diez destructores y todos los sumergibles, no hizo acto de presencia ante la escuadra nacionalista, de menor potencia. El Ministro de Estado español, Sr. Alvarez del Vayo, presentó una denuncia por la actitud de la flota italiana que estorbó los movimientos de la escuadra leal.

Vista desde el plano de las operaciones militares en España, la toma de Málaga no tiene la extraordinaria importancia que algunos le han concedido. La ventaja que constituye su posesión por los nacionalistas estriba en que los buques "neutrales" que visitan los puertos de Cádiz y Algeciras, procedentes principalmente de Italia, podrán arribar a Málaga lejos de las miradas de Gibraltar.

Por lo demás, el tráfico entre Marruecos y la península, creemos que se seguirá efectuando entre Ceuta y Algeciras, pues no tiene ningún beneficio alargar la ruta marítima hasta Málaga.

En esta operación tomaron parte por vez primera efectivos italianos perfectamente equipados, de los que existen motivos suficientes para considerarlos como pertenecientes al ejército italiano regular. (1).

Las fuerzas de Málaga se retiraron hacia Almería, siguiendo la línea de la costa, aunque algunos grupos se lanzaron a las sierras cercanas. El avance nacionalista prosiguió hasta Motril, donde quedó paralizado, pues se han retirado grandes contingentes de esas fuerzas, seguramente hacia el sector de Madrid, donde se está librando actualmente una gran batalla.

b). En el frente de Madrid, el General Franco inició una formidable ofensiva tratando de cortar la única vía de comunicación de la capital con Levante. (La comunicación con el Levante podría hacerse, en el caso de quedar cortada la carretera principal por medio de la Madrid-Guadalajara y las carreteras que salen desde este lugar hacia Cuenca y Utiel.) El no haber intentado este ataque; apenas se llegó a las puertas de Madrid, en los principios de noviembre pasado, constituyó el gran error del G. C. G. nacionalista. La impetuosidad del Coronel Yagüe que fué quien se corrió hasta la Ciudad Universitaria está costando demasiado caro a las tropas franquistas. No se comprende cómo no se atacó inmediatamente esa vía de comunicación, vital para la capital. Cuatro meses más tarde se ha intentado enmendar el yerro; pero ahora se han encontrado con unos milicianos que se han templado en ese período de la lucha y que ya pueden considerarse como veteranos, bajo el mando de un General que, salvando lo que todos daban por perdido, ha levantado el ánimo de sus soldados y les ha inspirado la confianza necesaria.

La ofensiva de que hablamos tenía por objeto cortar la carretera Valencia-Madrid, pero cortarla por medio de la ocupación, no porque quedara bajo el fuego de su artillería, lo que permitiría a la vez batir con el cañón la carretera Madrid-Guadalajara. Se pretendió la posesión de la carretera entre Vaciamadrid, que se halla en la confluencia del Manzanares con el Jarama, y Arganda, cuya cresta tiene una cota de poco más de 600 metros. De haber sido ocupado Vaciamadrid, el aislamiento de la capital hubiera sido un hecho completo, puesto que desde este último punto la distancia a la carretera Madrid-Guadalajara es sólo de unos trece kilómetros.

El ataque partió desde Valdemoro el día siete y desde entonces los nacionalistas se han adueñado de la Marañososa y de San Martín de la Vega, situado en la margen del Jarama; la carretera quedó bajo el fuego enemigo se-

(1) En telegramas fechados en Milán y publicados en varios periódicos, se daba cuenta de la prohibición de la película de la toma de Málaga, porque en ella se veían numerosos oficiales y tropas italianas.

guramente por muy poco tiempo; el que necesitó el General Miaja para contraatacar de manera violenta en la Marañosa. El día catorce en que la situación era crítica como no lo había sido hasta esa fecha, se unificó el Mando quedando el General Miaja al frente de los ejércitos del centro. Al terminar el mes aún se continúa combatiendo duramente en esta zona, pero todo hace presumir que el ímpetu nacionalista se ha estrellado definitivamente en el Jarama.

Puede decirse que esta es la primera gran batalla a campo abierto y el haber resistido esta formidable ofensiva, constituye un magnífico triunfo para las tropas del General Miaja, que hace algunas semanas han empezado a tratar como iguales a los profesionales de Franco.

Han hecho posible este éxito gubernamental, la unificación del mando y el armamento de sus tropas, que ha demostrado ser, por lo menos en lo que a la artillería se refiere, bastante superior al empleado por los nacionalistas. El armamento de que se trata es de origen ruso y a estas horas quizás se esté pesando en los Estados Mayores el valor de los diversos armamentos que han entrado en esta lucha.

c). A mediados de mes, los mineros asturianos que desde los primeros días de la rebelión militar asedian Oviedo, se han lanzado en un ataque a fondo sobre la ciudad. Oviedo ha sido para los mineros lo que Madrid para Franco, aunque con los papeles trocados, puesto que en el ataque a la capital asturiana, lo que falta es un mando y un cuadro de oficiales competentes, en tanto, que el frente de los defensores de la ciudad, se halla el Coronel Aranda, de quien el Ministro de Marina, Sr. Priet, dijo que era el más competente entre los Jefes españoles. De todos modos, el ataque ha sido hecho en firme contando, además, con efectivos enviados por el Gobierno Nacionalista de Bilbao. Por noticias transmitidas desde Hendaya, se sabe que se ha estado combatiendo en las calles y en despachos, seguramente exagerados, se afirmó que el único reducto que quedaba a los nacionalistas, era la fábrica de armas de la Vega y que sólo contaban con una carretera secundaria abierta. Sin poder precisar nada, dado que las noticias son tendenciosas, sólo puede afirmarse que al terminar el mes, los nacionalistas continúan en Oviedo.

d). Otras operaciones de menor importancia han sido las siguientes: Una ofensiva de los nacionalistas para atacar de flanco las comunicaciones Valencia-Barcelona, desarrollándose ésta muy lentamente por lo escabroso del terreno. En este frente de Teruel y el Bajo Aragón, ni siquiera existen líneas determinantes exactas de cada uno de los adversarios. Así, vemos que Calamocha, sobre el río Jiloca, en la orilla del camino Teruel-Calatayud, se

halla en poder de los gobiernistas, en tanto que en el sector de Belchite, al Sur de Zaragoza, continúan con el asedio a la minúscula población. Por la ruta Valencia-Teruel los gubernamentales han quedado detenidos en Mora de Rubielos, desde hace bastante tiempo.

Una ofensiva leal, teniendo como objetivo cortar la línea Granada-Motril; parece que se ha iniciado vigorosamente y que son dueños de la sierra de las Alpujarras, después de haber batido a los rebeldes en Cadiar, a unos 20 kilómetros de su objetivo, amenazando el flanco izquierdo de la columna que capturó Málaga y el flanco derecho de Granada.

III

El día 23 de febrero terminó la visita del Ministro de Relaciones del III Reich, Constantin Von Neurath, a Viena. Aunque en el comunicado oficial de sus pláticas con el Canciller Austriaco, no se mencionó la restauración de los Hapsburgos, es indiscutible que ese fué el tema exclusivo de ellas.

Para nadie es secreto las aspiraciones alemanas de anexarse el Austria. El pan-germanismo hitleriano así lo exige y en la misma Austria, el partido nazista aboga por ella. A ello se opone el Canciller y los partidos políticos que constituyen el Frente Patriótico y su objetivo, al abogar por la restauración de los Hapsburgos en el trono, es afianzar la endeble independencia actual. Además, este sería el primer paso para la reivindicación de los territorios segregados por el tratado de Saint Germain. Las naciones de la Pequeña Entente, Checoslovaquia, Rumania y Yugoslavia, se oponen rotundamente a ese intento de restauración por el hecho de que los tres se enriquecieron a costa de la Doble-Monarquía. Alemania se opone también porque ve en ella el hundimiento de sus anhelos anexionistas. En cuanto a Italia, cuyo Duce se ha convertido en el protector de Austria, parece que no ve con desagrado la idea de la restauración, pero se da cuenta de los peligros que ofrece.

Aunque de fuente extraoficial, se ha sabido que Alemania ha propuesto firmar un pacto, juntamente con Italia, Hungría y Austria, garantizando la independencia de este último país.

Austria se ha convertido en la mecha de un polvorín; puede decirse que el antiguo avispero de los Balkanes se ha trasladado al centro de Europa, donde la promiscuidad de minorías extranjeras provoca rozamientos casi a diario y donde el recuerdo de lo perdido exalta los ánimos, máxime cuando

se orienta y educa a las juventudes en el anhelo de reconquista, como ocurre en Hungría.

IV

Etiopía volvió a colocarse en un primer plano de la actualidad internacional con motivo del atentado contra el Virrey Graziani y las represalias tomadas por las autoridades coloniales y la captura y fusilamiento del Ras Desta, el último de los jefes etíopes que aún hacía la guerra a Italia. Dícese que a consecuencia del atentado a Graziani fueron capturados unos 2,000 etíopes y sólo se supo que 100 fueron libertados y que los pelotones de ejecución trabajaron sin descanso.

El atentado, que produjo gran inquietud en los círculos de Roma, revela que la idea de la independencia está latente y en cierto modo el descontento que siente el pueblo por la Iglesia Copta, cuyos dignatarios fueron de los primeros en acatar el régimen italiano, puesto que junto a Graziani se hallaba el Jefe de dicha Iglesia y los patriotas no vacilaron en ejecutar su plan.

En cuanto el Ras Desta Demtu, repetimos, era el último de los caudillos abisinios que aún luchaba contra Italia; cuando salió el Negus de su país, organizó un gobierno en el Sur, en Gore, tratando de unir a los dispersos núcleos de etíopes en la lucha común contra el invasor.

Las noticias oficiales, de procedencia italiana, dicen que el Ras Desta fué derrotado en Goggetli, cerca de Addis Abeba; después de derrotarlo fué perseguido y capturado el día 24 de febrero, siendo fusilado inmediatamente.

V

A fines de febrero el Parlamento Inglés aprobó en segunda lectura un empréstito de 2,000.000,000 de dólares formando parte del gasto total de 7,500.000,000 de dólares para armamentos. En la sesión del Parlamento, Sir Thomas Inskip, Ministro para la coordinación de las fuerzas armadas, declaró que la marina continuaba siendo la primera línea de defensa del Imperio.

Inglaterra único país en Europa que laboró sinceramente por el Desarme, se ha lanzado al rearmamento con una velocidad que hará imposible que la puedan seguir con el mismo ritmo las naciones fascistas. Por eso es que Italia se inquieta. Al terminar febrero, la prensa italiana y la alemana, atacan duramente el rearme inglés haciéndolo aparecer como un obstáculo más para la Paz europea.

Virginio Gayda, articulista del "Giornale d'Italia" y portavoz del Duce, ha escrito en su periódico que "Italia tiene el derecho de exigir una explicación sobre el alcance y la rapidez de ese rearmamento."

Mientras tanto, en Londres, la prensa de todos los matices habla del peligro fascista y subraya las palabras del Duce que "lleva el olivo de la paz en la punta de 8.000,000 de bayonetas."

Aunque en líneas generales se sabe que la Marina y la Aviación serán objeto de preferencia en el rearme inglés, esperamos en marzo conocer más al detalle el programa de rearmamentos.

EL PROBLEMA DEL PACIFICO⁽¹⁾

Por el Tte. de Frag. A. J. AZNAR.

(Continuación.)

B.—ESTADOS UNIDOS

Este país representa en la historia del mundo otro caso insólito de engrandecimiento que, jalonado también por una serie de guerras victoriosas, ha llegado a cimas de riqueza material nunca alcanzadas por otro pueblo. Este desarrollo ha sido, por otra parte, de naturaleza muy peculiar.

Según expresa un distinguido escritor militar nuestro, este país es la manifestación más completa de la burguesía adulterada por los monopolios imperialistas, de donde resulta como natural consecuencia que sus guerras hayan sido exclusivamente materialistas. En efecto, todas sus luchas guerreras, aun la que pudiera antojarse más idealista como fue la de Independencia, han tenido una causa económica poderosa, una ambición material sin la cual posiblemente no hubieran tenido razón de ser. Pero hay aún otra circunstancia genérica más notable, y es que los Estados Unidos han ido siempre a la guerra sin preparación previa y, no obstante, han triunfado. En esto no ha habido milagro alguno, sino tan sólo las circunstancias de desorganización o de inferioridad por parte de sus enemigos sucesivos. El caso de la guerra con nuestro país en los años de 1846 a 1848 es particularmente ilustrativo en este punto.

No haremos aquí el relato, de sobra conocido, de sus guerras y de sus hechos históricos en general. Las anteriores apreciaciones pueden ser aceptadas sin gran trabajo, aunque cabe agregar que lo provechoso de sus victorias ha sido también resultado de la habilidad de sus diplomáticos, quienes

(1) Fragmento de un libro presentado por el autor en abril de 1935.

en las mesas de conferencias han obtenido a veces lo que en los campos de batalla no estaba determinado todavía.

Lo que parece asombroso es que este país, rico, ambicioso y relativamente débil en su organización militar, no haya sido el blanco de otras potencias a quienes ha disputado una supremacía mundial ganada a través de largos siglos de luchas y de vicisitudes. Pero esto puede explicarse si se observa que su situación geográfica lo ha mantenido alejado de países que por su poder significarán un peligro capital, como podrían serlo únicamente algunos europeos. Y esto con tanta más razón, cuanto que en la vieja Europa siempre ha existido un estado de guerra latente.

Aunque los intereses políticos de este país son substancialmente materialistas, o mejor dicho, comerciales, no puede en rigor hacerse abstracción de la fuerza moral de su pueblo. Es incuestionable que, caracterizado antes por una heterogeneidad de grupos de muchas razas y procedencias, cuyo liga principal era el interés económico, ha ido tomando los rasgos fisonómicos de una nacionalidad particular, con determinantes propios de raza, de costumbres, y puede decirse que hasta de idioma. Esta nacionalidad quedó puesta de relieve durante la Gran Guerra, causando la sorpresa del mundo entero que aún no la tomaba muy en cuenta.

Sin embargo, ella dista mucho de ofrecer una consistencia espiritual del tipo de los grandes pueblos militaristas y conquistadores, ya que la identificación que puede haber entre el estado y el pueblo no es capaz de hacer que éste respalde en todo momento la política exterior de aquél. Y es que, a pesar de la democracia de que alardea el pueblo norteamericano, la política de su gobierno tiene que marchar acorde con la fuerza principal del país, que está constituida por los grandes capitalistas. Esta es, según algunos autores, la causa por la cual los Estados Unidos no tienen un servicio militar obligatorio que garantice una organización de "la nación en armas," y así su política imperialista está apoyada en una fuerza de reclutamiento voluntario; un ejército profesional.

Por otra parte, el pueblo norteamericano prefiere, a la conquista militar, la conquista pacífica, comercial, para lo cual está maravillosamente dotado. Puede, en efecto, advertirse que por fuera de la actitud de ciertos gobiernos que ha sido francamente anexionista (períodos presidenciales de Mc. Kinley y de T. Roosevelt), en toda época ha preferido este país asegurar un dominio comercial pacífico que someter a otros pueblos por la invasión y la fuerza armada.

Aunque, como acabamos de decir, la conducta del gobierno se inclina a proteger los intereses del gran capital, el empleo de la fuerza militar no

puede hacerse sin consultar la opinión del pueblo, ya que éste constituye las reservas del Ejército profesional, y así es como en la política militar de este país interviene el modo de ser de la masa popular que no es afectada a las aventuras guerreras.

No es esta la causa única, tal vez ni la principal, que ha impedido a este poderoso país lanzarse a la conquista de territorios. Ha habido también la amenaza de guerra con otras potencias, y así, en el asunto que estudiamos, las posibilidades de una guerra en Oriente le preocupan al extremo de no desear complicaciones que no dejarían de ser importantes. Tal es el caso con nuestro país, por su vecindad absoluta.

Pero volvamos al hilo de nuestro asunto.

Puede decirse que desde 1898, con la anexión de las Filipinas, los Estados Unidos se convirtieron en una potencia asiática. Consolidada su nacionalidad y organizados sobre firme base sus sistemas económicos, a partir de su guerra de secesión y favorecido por la excepcional riqueza de su territorio y por su infatigable actividad, bien pronto sus hombres de empresa pensaron en la explotación de los mercados asiáticos.

Desde entonces su política ha sido vigilante de los progresos del Japón en ese continente, y nunca ha dejado de intervenir frente a este país para asegurar sus intereses comerciales.

Estos intereses no son, como en el caso del Japón, precisamente vitales; pero sí tan cuantiosos que su descuido o su abandono significan un grave descalabro. Pero aunque así no fuera, su orgullo nacional no estaría dispuesto a ceder el terreno sin lucha a ningún enemigo, y en particular al Japón, por cuyo pueblo siente desde hace tiempo una aversión rayana en el desprecio.

Un factor importante interviene aquí. No obstante que, como ya queda explicado, el resultado victorioso de este país no se debe en gran parte a sus aptitudes para la guerra, su pueblo está muy lejos de considerarlo así y tiene confianza en la gran fuerza militar (sobre todo naval) que ha formado y que paga. Esto acumula las posibilidades de que un conflicto de orden económico y político degenerare fácilmente en una declaración de guerra.

Resumiendo, pues, lo anteriormente analizado, puede concluirse que los intereses que Estados Unidos tiene en lejano Oriente son de orden substancialmente comercial, pero de gran trascendencia, y teniendo implícito su prestigio como potencia mundial. Las miras de esta nación propugnan hacia una competencia pacífica, y de ahí que, en el caso de China, tiendan a una política de "puerta abierta" que deje amplio margen a la habilidad de sus hombres de empresa.

Pero de todos modos el Japón constituye para él un adversario poderoso puesto que para la liza comercial se halla dotado, según lo antes dicho, de cualidades incontrastables, y que su expansión territorial amenaza directamente un territorio que Estados Unidos se había adjudicado: Las Filipinas.

C.—RUSIA

Conocido es el gran influjo que la Rusia de los zares tuvo en la política europea hasta la época de la Gran Guerra. Sabido es también que su expansión en Asia buscaba nuevos dominios hacia el Sur y Sureste con vista a una salida a mares navegables en todo tiempo. Esta ambición se vió detenida por las desastrosas guerras contra el Japón y contra los Imperios Centrales de Europa. Más tarde, con el desplome del régimen absolutista, la nación toda atravesó una crisis interior y, después, un período de reorganización que todavía dura.

Pero aunque el régimen interior ha cambiado grandemente y quizá también la ideología de su pueblo, sus condiciones geográficas, y las tendencias que de ella derivan, son las mismas, por lo cual es de creerse que cuando esta potencia reanude sus actividades exteriores lo haga en idéntico sentido que en épocas pasadas. Solamente que esta vez el empuje será mayor: si antes eran las fuerzas zaristas las encargadas de respaldar esta política, hoy será el pueblo entero, la nación en armas, luchando por una causa a la cual se siente unido estrechamente; y si antes la escasez de industrias y de comunicaciones constituían los pies de barro del coloso, ahora esos defectos van remediándose vigorosamente.

Por otra parte, la propaganda del comunismo entre pueblos miserables como son los de China y de la India, puede establecer una situación de desequilibrio cuyos alcances no es fácil prever.

La política exterior de este país en los últimos años ha parecido desconcertante; a veces hasta contradictoria. Aunque, por sus teorías económico-políticas y otras circunstancias, se halla aislada de las potencias capitalistas y aun opuesta a ellas, para los efectos del equilibrio mundial funciona como un gran estado cuya actuación es de mucho peso. Por otra parte, su situación geográfica le hace tener tanta influencia en las cuestiones de Europa como en las de Oriente, motivo por lo cual viene a eslabonar el problema en forma universal.

Unicamente, y por efecto de la inquietud que en todos los países de Europa ha sembrado el rearme de Alemania, la política rusa se ha delineado mejor. Por una parte, y confirmando el vulgar adagio de que "primero es vivir y luego ver cómo se vive", se ha colocado en el mismo plano que cual-

quiera otra nación capitalista para entablar pláticas y acuerdos tendientes a asegurar su situación frente a Alemania (es muy posible que si el Japón llegara a amenazarla seriamente acuda a iguales expedientes); por otra parte, ha confirmado sus intenciones de rehuir lo más posible todo conflicto hasta no solidificar su reorganización.

D.—INGLATERRA

La antigua señora de los mares constituye uno de los factores de más importancia en el tema que estudiamos. Después de haber creado este país con tanta habilidad como energía y actividad su enorme imperio colonial, ha sido su preocupación constante el conservarlo, oponiéndose a la expansión territorial y comercial de otras potencias que se han lanzado en esta brega de conquistas. Tal es la esencia de su política, por demás justificada si se tiene en cuenta que su existencia está vinculada en absoluto al sistema económico que con sus territorios ha establecido.

A fines del siglo pasado la expansión rusa constituyó para ella un motivo de honda preocupación, y de ésta provino, desde luego, su buena disposición hacia el Japón, que más tarde, en 1902, tomó los caracteres de una alianza.

Contenido el peligro ruso en la guerra de 1904-1905, otro apareció en el horizonte con el gran desarrollo de Alemania que, además de competidor comercial (o más bien como consecuencia de esto), tomaba proporciones de gran potencia marítima que amenazaba igualarla en poder militar. Esta competencia fue, como es bien sabido, una de las causas principales del Gran Conflicto Europeo.

Después de esta guerra, uno de los países que en ella habían formado al lado de Inglaterra, Estados Unidos, había adquirido un desarrollo económico enorme, y tras de invadir los mercados mundiales e intervenir, en su calidad de acreedor, en toda la política, aspiraba también a la supremacía como potencia naval. Para evitar el peligro de una carrera de armamentos que no estaba en condiciones de sostener, Inglaterra procuró detener el crecimiento naval de su oponente por medio de un tratado de limitación (Wáshington, 1921) para lo cual tuvo que concederle, muy a su pesar, la paridad naval, y halagarlo también mediante el rompimiento de su alianza con el Japón.

Esta ventaja obtenida por Estados Unidos con el reconocimiento de un tonelaje militar igual al de Inglaterra y mayor que el de Japón, acarreó a Norteamérica la imposibilidad de asegurar sus rutas hacia el continente amarillo por medio del establecimiento de una sólida base en Filipinas, de lo cual ha venido resintiéndose posteriormente.

Más tarde, la depresión económica en que Estados Unidos ha caído (y que algunos autores toman como síntoma de una desorganización interior de carácter progresivo) ha disminuído la fuerza imperialista de este país; la del Japón, en cambio, continúa progresando con una actitud que resulta agresiva para todos los intereses occidentales en Asia y Oceanía. Esto se pone de manifiesto en que Estados Unidos aboga por una política de "puerta abierta" en Asia, de la cual es partidaria Inglaterra, en tanto que el Japón propugna una hegemonía con la aplicación de la doctrina Monroe en ese continente.

Es preciso hacer notar que Inglaterra, antes que pensar en mayor expansión territorial, tiene frente de sí el difícil problema de conservar la unidad de sus dominios de los cuales algunos (Canadá, Australia, Nueva Zelanda) casi tienen el carácter de nuevos Estados; y el más importante de todos, la India, se opone ya sistemáticamente a una explotación colonial pura. En rigor, Estados Unidos no amenaza el dominio político de Inglaterra sobre sus territorios, sino sus mercados. La expansión japonesa, en cambio, aparte de ser muy pujante comercialmente, tiende a hacerse conquistadora en los territorios que le quedan próximos.

De todo esto resulta que si en 1921, ante la posibilidad de una guerra americano-japonesa, Inglaterra pudiera haberse decidido en favor de Japón para neutralizar la preponderancia política tan grande con que Estados Unidos habían salido de la Guerra, actualmente las condiciones han cambiado, y por de pronto ya no estuvo dispuesta a aceptar el aumento que en Marina de Guerra pidió el Japón en las pláticas previas a la frustrada conferencia naval de 1935.

E.—HOLANDA

Este país ofrece una desproporción muy característica entre su potencia comercial y su fuerza militar. Podría creerse por ello que sus ricas posesiones en Oceanía constituyen una fácil presa a la expansión territorial del Japón, dada su vecindad geográfica; pero no es así en realidad, ya que detrás de sus intereses están los de Inglaterra, quien de ningún modo aceptaría que cualquier otra potencia se adueñara de los pasos estratégicos que dichas posesiones dominan.

Por lo mismo, en lo que al conflicto del Pacífico atañe, los intereses de Holanda están al lado de los de Inglaterra, y es muy probable que en el caso de una guerra se vea a las dos en el mismo bando. Más bien dicho, a la primera de ellas como satélite de la segunda.

Por lo demás, aunque las colonias holandesas no están libres de la expansión comercial y de la fuerte corriente emigratoria japonesa, oponen a

ellas los magníficos sistemas políticos y económicos que han establecido y que no provocan conflictos de parte de la población indígena.

F.—FRANCIA

Estando las posesiones francesas del Pacífico alejadas de la zona principal del conflicto, puede decirse que este país lo contempla desde segundo término. Ello no obstante, es grande su interés en el desarrollo que puede tener y en sus resultados, porque de éstos puede depender la suerte futura de sus posesiones, principalmente Indochina.

Por otra parte, las repercusiones que este conflicto puede tener en Europa, donde está el eje de su política, le tocan muy de cerca. Este es otro aspecto de la cuestión, que merece párrafo aparte.

G.—CHINA

Hemos dejado en último término lo que de esta nación interesa analizar porque ella constituye, en cierto modo, el centro de gravedad de este enorme conjunto de fuerzas, a la vez que el primer plano de las competencias entre todas las potencias comerciales.

Ya antes hicimos mención de su importancia como mercado y eso explica el afán de los países industrializados por crear en él esferas de influencia, y obtener posiciones estratégicas, y hasta territoriales, de explotación exclusiva.

La China es el cliente obeso y abúlico que los agentes comerciales asedian hasta maltratar, y que provoca entre ellos disputas enconadas. Y, más todavía, es el paciente a quien pretendidos médicos quieren curar de su mal secular, la desorganización, mediante amputaciones y extirpaciones. Es asombroso, en verdad, que un país así no haya sufrido una despiadada repartición; pero hay una explicación de ello, según las palabras del Comandante italiano G. Fioravanzo que a continuación transcribimos.

“En primer lugar, su estructura geográfica: Circundada al Poniente y al Sur por cadenas montañosas o Altiplanicies de muy difícil tránsito; al Norte, por el Desierto de Gobi, y al Este, por el Océano, está a cubierto de violaciones. Surcada de Poniente a Levante por grandes ríos navegables, ha encontrado en ellos las posibilidades de mantener el contacto con sus regiones extremas. Después, contribuye también el antiquísimo sistema de escritura ideográfica, que ha permitido el intercambio intelectual muy por encima de la diferencia de lenguaje, y ha creado de esta manera una comunión de pensamientos y de cultura que de otro modo hubiera sido imposible en un país tan pobre de vías de comunicación. En seguida, la uniformidad

de religión (esta plasmadora potente del espíritu humano ha creado las costumbres y robustecido con el concepto místico un poder central considerado de origen divino), que ha dado una marca unitaria a la psiquis del pueblo chino y que ni el reciente movimiento republicano ha podido modificar en la gran masa del pueblo. Finalmente, aunque resulte paradójico, la misma dificultad de las comunicaciones (fuera de las fluviales) ha contribuido a que se extingan por sí mismos los conflictos que puedan surgir entre las provincias limítrofes, a imprimir al pueblo un carácter estático, contemplativo, que lo torna disímulo de nosotros. Casi estamos seguros de que las tentativas de los generales chinos modernos, que han tenido por escenario la amplia faja de las costas (única que resiente el contacto con el Occidente), son ignoradas por las masas del interior, quienes continúan viviendo su misma vida; invariable a través de los siglos y creyendo probablemente estar aún dirigidos por el Hijo del Cielo.

“La fuerza de resistencia a los ataques externos de este cuerpo sin esqueleto, depende de la ausencia absoluta de orgánica; es un fenómeno comparable a querer excavar una galería en una montaña de arena. La roca cede y permite el paso; pero la arena se cierra sobre sí misma y sofoca al audaz que intenta atravesarla, así es la China.

“Por lo tanto, el problema de organización de la China es el problema político social más grandioso que se pueda concebir, y esto hace que requiera siglos para que pueda ser desarrollado. Entretanto, las naciones modernas, mientras dirigen sus propias armas contra el inaferrable Dragón Chino, en su ignorancia para la elección del punto vulnerable adonde herir, de común acuerdo combaten entre sí, a efecto de adueñarse de algunas de sus escamas.

“La fuerza del representante chino en las reuniones internacionales, no se deriva de la solidez del Gobierno que representa; tampoco de la fuerza de las armas del propio país (ambas inconsistentes como fantasmas), sino del hecho de representar un mundo prácticamente invulnerable; un mundo de 500.000,000 de individuos.”

Así, pues, se explica que todos los conflictos entre las potencias asiáticas tengan repercusión en China con perjuicio directo a su soberanía y aun a la integridad de su territorio. En particular, el Japón, que encuentra en este país la línea de menor resistencia a su expansión territorial, ha sacado buen provecho de él, y puede observarse que cada una de sus guerras ha traído como consecuencia un paso más en el continente.

Hasta el último incidente combinado de Manchuria-Shanghai, que se desarrolló en condiciones especiales: contra los Tratados establecidos, el disgusto de las Potencias Occidentales y la resistencia armada de China, ha dejado al Imperio de las Islas a un paso de establecer un nuevo protectorado.

Por causa de estos hechos el Japón es señaladamente odiado por el pueblo chino, no obstante la afinidad de ambos en raza, religión y costumbres. Y en cuanto a los individuos europeos, todos son considerados como intrusos por los chinos. Los norteamericanos se hallan también en el mismo plano, pero la actitud benévola de su Gobierno en diversas ocasiones ha hecho aparecer a éste como un amigo afectuoso de China.

Ya se comprenderá que esta es una actitud calculada de Estados Unidos para atraer a su favor al pueblo chino, contrariando la propaganda japonesa que, por su parte, tampoco ha dejado de trabajar. Sin embargo, parece que la política últimamente adoptada por el gobierno americano respecto a la plata ha ocasionado perjuicios a China en su economía, y el correspondiente disgusto. Pero éste es pasajero y no tardarán en reaparecer las demostraciones amistosas, con la esperanza de que, a la hora de una guerra, pueda tener a China como aliado.

(Concluirá.)

B A S E S Y B A R C O S

Por el Cap. de Navío G. FIORAVANZO.

¡¡ Bases, bases, bases!! He aquí el grito con que impetuosamente clamarían los hombres responsables de la política naval de un Estado, si la dignidad de su elevadísimo cargo no les impusiera la mayor circunspección en su lenguaje.

Pero a nosotros ha de permitírsenos elevar nuestra voz una vez más, procurando darnos cuenta cabal de la importancia que tiene el clamoroso problema de las Bases Navales.

Nada nuevo hemos de decir, por cierto; que el tal problema es ya viejo, y a él se han dedicado ya infinitas páginas y discursos. Pero aportaremos nuestra contribución para mejor clasificar ideas y reforzar convicciones con eficacia proporcional al acierto de nuestros razonamientos.

La marina de remos, puede decirse, no era sino un medio casero de dominar el mar; vinculada a la costa, incapaz para largas travesías y escasamente marinera, sólo podía actuar de modo intermitente, subordinada a las condiciones meteorológicas y a la magnitud de las distancias a recorrer. De ahí que en el período rémico la lucha naval fuera por demás trabajosa, insegura y lenta, con largas y frecuentes pausas.

No podía, así, el poder naval hacer pesar su fuerza más allá de cuencas relativamente reducidas. El Mediterráneo fue la mayor, donde la civilización pudo difundirse al arrullo de los remeros antiguos y medioevales.

El mito de las columnas de Hércules señalaba la impotencia del hombre, incapaz de afrontar el Océano con tan frágiles embarcaciones.

Sólo cabía pensar en la estrategia del choque, ya que la del bloqueo era de todo punto inconcebible, con barcos inadecuados para largas permanencias en la mar.

A pesar de todo, por muy arraigada a la costa que estuviese la marina de remos, no hubo de presentarse el problema de las bases; cualquier playa

donde varar las naves y abastecer las dotaciones, cualquier ensenada que las abrigase de la tempestad, venía a ser una base naval.

La guerra naval era, a la sazón, un modesto dominio del espacio, con intermitencias en el tiempo, y de actuación vinculada con la costa, pero sin especiales servidumbres logístico-técnicas.

La vela, aplicada a la navegación de altura, constituye, a medida que se va imponiendo, la mayor revolución técnica que recuerda la Historia; la civilización se esparce por el mundo; la Humanidad conquista sobre el mar el dominio del tiempo, aunque sin obtener en modo incondicional el del espacio. La autonomía de los barcos, que era de pocas horas o de pocos días, pasa a serlo de muchos meses, y la sujeción al capricho de la tempestad queda prácticamente anulada. El teatro de las humanas competencias es ahora el Océano; pero, en cambio, se ha perdido la posibilidad de poner la proa directamente al objetivo, que no se alcanza sino por tortuosos e inciertos derroteros que hacen aleatorias las predicciones sobre la duración de las operaciones. Así nace la concepción estratégica del bloqueo: paralizar, en espera de poder destruir.

La marina se sintió emancipada, no ya de la costa solamente, sino también de las bases: con pocas distantes tenía suficiente. Basta recordar, en efecto, cómo la joven marina americana pudo sostener en las postrimerías del siglo XVIII prolongadas campañas (que, en rigor, no pueden llamarse guerras) contra los potentados bárbaros de Argel, Túnez y Trípoli, sin tener en todo el Mediterráneo un solo punto de apoyo que mereciera confianza.

Jamás el poder naval volverá a gozar la posibilidad de hacer sentir su acción en mar abierto con tanta persistencia y continuidad como en el período bélico. Típica manifestación de esa posibilidad, ya declinada hoy, la hallamos en la piratería oceánica: sólo con barcos a motor gratuito e inagotable era concebible una actividad guerrera de iniciativa privada.

Poco después de mediados del siglo XIX, inició su rápida difusión la propulsión mecánica; y pronto se puso de relieve, en toda su importancia, el problema del abastecimiento, y, en menor grado en cuanto a su frecuencia, el de las reparaciones.

El dominio del tiempo y del espacio, teóricamente perfecto hoy en día, ha estado en la práctica subordinado a la posibilidad de abastecer de combustible a los barcos.

Así, el brazo del poder naval, que fue corto y frágil en la época del remo, y largo, pero lento e incierto, en el período bélico, ha venido en los modernos tiempos de la mecánica a ajustarse al radio de acción de los buques, combinado con la distribución geográfica de las bases; si bien, en compensación, ha venido seguro y exacto a descargar sus golpes.

Las naciones imperiales, o con inspiraciones imperialistas, han intensificado la competencia para el acaparamiento de puntos de apoyo, considerados, no ya tan sólo por sus posibilidades estratégicas, sino también, y no menos esencialmente, desde el punto de vista logístico.

Más aún: la logística, que era ciencia ignorada, apenas bosquejada—pero sin definirla—en la marina a vela, ha pasado a primer término, dominando la estrategia o, mejor, fundiéndose con ella.

La ansiedad logística ha invadido la técnica, incitando a los constructores a proyectar aparatos motores, cada vez más económicos, barcos cada vez mayores a igualdad de funciones operativas, y bases cada vez más pertrechadas.

No obstante, desde el advenimiento de la propulsión a máquina, *no ha podido* aún desarrollarse una lucha naval verdaderamente oceánica: las mismas guerras hispano-americana y ruso-japonesa, en que los adversarios estaban separados por el océano, no han sido guerras oceánicas. En la primera, el teatro de operaciones se localizó en las grandes Antillas, después de que, con gran penuria y a velocidad económica, la escuadra de Cervera logró llegar a Cuba; en la segunda, ambos adversarios tenían un frente de contacto en los mares interiores del extremo Oriente, adonde, después de dispersa la primera escuadra, se asomó la segunda, al término de un penoso periplo, pero tan extenuada que era ya incapaz de sustraerse a su inmediata destrucción.

Incluso la guerra mundial, aun mereciendo este adjetivo por la vastedad de sus repercusiones, por la distribución de los lugares donde se han producido los encuentros entre los adversarios —de Jutlandia a Coronel, del Marne a Kia-Chao, del Vístula al Tigris, del Isonzo al Rufigi—, y por el número y posición geográfica de los países beligerantes, la misma guerra mundial, decimos, ha sido substancialmente una lucha en el teatro de operaciones europeo, en sus tierras y mares interiores.

Han faltado hasta ahora las premisas logísticas necesarias y suficientes para una guerra intercontinental: todavía no hay dos flotas aptas para combatir a través de los océanos sin preparativos logísticos especiales. La combinación estratégica “bases-autonomía” no es perfecta todavía. Hoy se fundan grandes esperanzas en los motores endotérmicos.

La necesidad logística se extiende a la hacienda, el derecho y la diplomacia (instrumento de acción pacífica, a la sombra de la espada y de la política exterior):

La hacienda, porque cada vez es mayor la fracción del presupuesto consignada al perfeccionamiento de las bases existentes y a la creación de otras nuevas (y el fenómeno se reproduce con el abastecimiento de las fuerzas

aéreas, y se extiende en el campo terrestre para hacer posible el movimiento de los ejércitos motorizados y mecanizados).

El derecho, porque la sed logística de los barcos ha imposibilitado, en situaciones determinadas, su translación sin abastecerse en puertos intermedios bajo su propia bandera: y entonces el derecho —cuyo instrumento fundamental es la prohibición— se ha hecho intervenir para declarar que ningún país neutral pueda conceder a los buques beligerantes permanencias en sus fondeaderos que excedan de veinticuatro horas, ni suministros que rebasen lo indispensable para alcanzar su base nacional más próxima. Ningún Estado, beligerante o neutral, puede ejercer la piratería valiéndose de sus súbditos. La diplomacia, porque todos los recursos de su arte sutil se emplean, con varia fortuna —dependiendo del temor que inspire la oculta espada de los rivales—, en acaparar yacimientos de combustible y minerales, para asegurarse la benévola asistencia de los neutrales, en caso de conflicto, con toda la gama de beneficios disimulados que semejante ayuda pueda reportar; para crear obstáculos a los adversarios; para interpretar el derecho de acuerdo con los intereses propios.

En este complicado juego van de la mano la espada, la hacienda y la diplomacia: la primera, rondando amenazante; la segunda corrompiendo o comprando espíritus o materias y, la tercera, actuando con el tácito acuerdo de las dos primeras.

Ejemplos elocuentes ha habido hoy, y habrá siempre, en forma tanto más apremiante y furiosa cuanto más pequeño va resultando el mundo para satisfacer los apetitos desbordados de los hombres, cada vez más numerosos y con más necesidades.

Así los intereses mediterráneos de Inglaterra inspiraron su actitud, terminada la guerra turco-rusa de 1878, enderezada a cerrar a Rusia el libre acceso al *mare nostrum*; la seguridad de sus posesiones en Asia la indujeron a apoyar al Japón contra Rusia en 1904-1905; las exigencias logísticas de su marina y de su aeronáutica la colocan en línea preeminente, en la, con feliz definición, llamada “guerra secreta del petróleo”, y la inducen hoy a solicitar el apoyo de las bases navales francesas y a considerar ampliamente la posibilidad de utilizar las griegas, y hasta quizás las españolas.

Así, Francia, durante la guerra ruso-japonesa, pudo llegar, maniobrando con gran habilidad en el campo diplomático, a cerrar los ojos respecto a las cláusulas del derecho de las veinticuatro horas de permanencia y del abastecimiento limitado, cuando se trataba de que Rodjedswensky alcanzase el extremo Oriente.

Así Alemania trató, antes de 1914, de asegurar la benevolencia de muchos probables neutrales en la gran contienda que preparaba, para garanti-

zar el abasto de sus cruceros destinados al corso, y el funcionamiento de algunas T. S. H., instaladas en territorio extranjero (los enlaces son también potentes instrumentos de la logística).

Sólo una cosa no ha conseguido resucitar la diplomacia, aunque reconociendo que tal vez fuera útil: la guerra de corso privada, o piratería, como se quiera decir. En París, en 1856, se decretó su muerte: es ésta la única cláusula del derecho internacional que ha tenido el honor excepcionalísimo de ser respetada en su letra y en su espíritu.

La diplomacia, que en el fondo es el arte de plegar el derecho al interés propio, nada ha podido hacer, por más que tampoco lo haya intentado. Pero el mérito no estriba ni en la perentoriedad de la cláusula que proclamaba sin ambages que "el corso está y subsiste abolido," ni en la evangelización de la diplomacia en esta esfera. El mérito se debe a la logística: ¿quién podría hoy permitirse el lujo de arrasar el mar a costa de su propio peculio y con aviesas intenciones?; ¿cómo podría procurarse combustible y municiones?; ¿cómo atender a las reparaciones difíciles y costosas requeridas por los barcos modernos? Tal vez pudiera hacerse con el combustible, tomándolo de las mismas presas; pero ¿y lo demás?

Así hemos visto que durante la gran guerra, la guerra "oficial" de corso tuvo vida efímera, cediendo el paso a su colega la submarina, apoyada en las bases nacionales. El único barco que pudo batir el mar durante largo tiempo, y hubiera continuado aún más a no destruirlo una tempestad, fue el famoso *Seeadler*, bajo el mando del Comandante Von Luckner; y ello fue debido a una sola razón: a que el *Seeadler* era un velero.

Entre los buques a propulsión mecánica se han hecho célebres el *Moewe* y el *Wolf*, gracias a ser barcos de comercio, que se auto-abastecían de sus propias bodegas llenas de carbón.

Como es bien notorio, la autonomía de los barcos a velocidades superiores a la económica es, con bastante aproximación, inversamente proporcional a la relación entre los cuadrados de la velocidad económica y los de las que navegue. Esto significa que la autonomía correspondiente a una marcha doble de la económica viene a ser como la cuarta parte de la autonomía máxima.

Mientras era dable permitirse el lujo de andar por la mar a velocidad económica (máxima autonomía en el espacio), o cruzar a velocidad de permanencia (máxima autonomía en el tiempo), las posibilidades operativas de la marina mecánica se conservaban satisfactorias, no obstante ser muy inferiores a las de la marina bélica precedente.

El criterio de paralizar al enemigo ha podido subsistir; mas para ello ha habido que buscar una base próxima a la pretendida zona de bloqueo desde que el desarrollo de los primeros medios subrepticios —minas y torpe-

dos— hicieron temeraria la permanencia al ancla o a la deriva, próxima al refugio de la flota bloqueada; y de no hallarse semejante base había que aguantarse en marcha, cruzando a largo de las costas enemigas, y enviando por turno a la base, para abastecerse, a una fracción de la fuerza.

Por último, las minas, los torpedos, a los que mas tarde se agregaron los submarinos y aviones, adquirieron tales posibilidades de utilización, con tal variedad de combinaciones operativas, que hicieron ya imposible el bloqueo. Se pasó entonces, y esto ocurrió precisamente en la última guerra, a lo que se ha dado en llamar estrategia de la vigilancia, que exige bases capaces y adecuadamente situadas.

Pero nosotros podemos decir hoy que la “vigilancia” no es en nuestros días más que un eufemismo, expresivo de un nostálgico amor a cosa pasada; un deseo de llamar con palabra ya vieja un fenómeno nuevo: el fenómeno de la análoga libertad para moverse entrambos partidos en lucha, lo mismo el débil que el fuerte, *en el interior* del teatro de las operaciones.

Si, no obstante, existieran en el porvenir, como existieron de 1914 a 1918, objetivos exteriores a ese teatro, entonces intervendrá la geografía, como, en efecto, intervino a la consecución de tales objetivos.

Será favorecido quien se encuentre en posición periférica; no basta ya la fuerza para paralizar o cortar el acceso del enemigo a los objetivos externos, sino que hace falta la fuerza asistida de la *geografía*.

Prescindiendo de la posición geográfica relativa entre unas y otras bases de operaciones, hoy en día las fuerzas superiores no pueden por sí solas bloquear la inferior; hace falta que todo un país se encuentre en posición geográfica bloqueante, o que, por lo menos, posea bases en todos los puntos periféricos de los mares interiores.

Nunca como hoy ha estado interesada la política expansiva de las naciones en procurarse lo que pudiéramos llamar “la conquista de la posición periférica,” sin la cual el poder aeromarítimo no es capaz de hacer sentir todo el empuje de su voluntad dominadora.

Es Inglaterra en este momento la nación más privilegiada, puesto que ocupa posiciones periféricas en todos los mares del mundo. Al Imperio británico le sigue, en este aspecto, Francia. La aspiración del Japón de bajar hacia el Sur, proviene de su necesidad de llegar a ser periférico respecto a todo el sistema asiático oriental con sus estribaciones australásicas.

Italia, Alemania y Rusia son eminentemente centrales, es decir, sometibles a una sofocación, cuyas consecuencias están en armonía con sus recursos internos: máximas para Italia y mínimas para Rusia.

Los Estados Unidos tienen, como tenía respecto al Mediterráneo la antigua Roma, una posición central respecto a los océanos; pero Roma estaba

en el centro de un mar cerrado, en el cual se *debía* agotar su misión civilizadora, dada la ineptitud de sus medios para navegar los océanos, mientras Norteamérica cabalga sobre dos océanos abiertos, y puede considerarse, en cierto modo, su posición periférica con respecto a cada uno.

En tiempos en que la estrategia del bloqueo, por impracticable, no era concebible, acababa por dominar quien se encontraba en posición central: la estrategia de la batalla se aprovecha (cualquiera que sea el ambiente bélico, terrestre, marítimo o aéreo) de una posición central, porque ésta consiente apereibir a los adversarios, moviéndose radialmente, en lugar de hacerlo por diámetros. De ahí que Roma pudiera construir el Imperio.

Extendidas a todos los océanos las posibilidades humanas, habían de vencer en las dificultades internacionales los países periféricos en contacto directo con los océanos.

Se trueca entonces el valor estratégico relativo de las dos posiciones geográficas: central y periférica. (1)

Pero la primera ha saltado de nuevo a primer término en cuanto afecta a la actividad que puede desarrollarse en las cuencas interiores, desde que los nuevos medios subrepticios y aéreos han hecho imposible la paralización de la marina más débil y han rehabilitado la estrategia de la batalla. De esta guisa, Italia, si bien está sofocada por la presión oceánica, ha conquistado su libertad de acción dentro del Mediterráneo, a favor de su emplazamiento central, que en otro tiempo constituyó la suposición previa de sus bienandanzas imperiales. Mas no bastándole esta libertad *interna* de movimientos a resolver los problemas fundamentales de su vida, *ha tenido* que acometer la empresa del Africa Oriental, muestra de la primera manifestación decidida de su sed oceánica, conscientes como están los italianos del hecho de que la geografía ha dominado siempre a la historia, constituyendo la inmutable relatividad de las situaciones humanas en el espacio, que ha determinado en todo tiempo con perfecta analogía los mismos ciclos históricos, con vicisitudes favorables a quien en cada uno de ellos ha poseído las mismas posiciones. Así va también entendida la teoría del flujo y reflujo de Giambattista Vico.

Volviendo ahora a nuestro tema inicial, tras esta larga digresión, donde el problema de las bases ha servido de alimento a una modesta especulación filosófica, veamos qué lugar ocupan hoy las bases en el sistema del poder naval y en sus posibilidades operatorias.

Hoy, las armas insidiosas no sólo obligan a que los traslados se hagan

(1) Advirtamos, no obstante, que la inversión es sólo aparente, desde el momento que las posiciones periféricas tienen una ubicación central entre mares interiores y océanos libres.

a gran velocidad, reduciendo con ley cuadrática los radios de acción (ley que ofrece perfecta analogía con la del cuadrado de la distancia, propia de la energía radiante), sino que también, combinadas con el peligro aéreo, constriñen a retraer las bases cuanto sea posible, alejando las fuerzas de sus objetivos de agresión.

Resulta de ello este fatídico dilema: de un lado hay que acercar los puntos de partida a los objetivos, para aprovechar el reducido radio de acción permitido por las velocidades elevadas; y, del otro, es indispensable que cuando los barcos no naveguen estén en puntos protegidos por el elemento "distancia," interpuesto entre su fondeadero y las bases adversarias.

La solución no puede hallarse más que en un término medio "de compromiso", retirar las bases de carenas y reparaciones, dotándolas —*si fuere necesario por razón de distancia*— de poderosa defensa aérea y contraaérea; y adelantar las bases de operaciones, dándolas la *indispensable* defensa análoga.

Estas bases podrán, incluso, no ser aptas a la normal dislocación de las fuerzas, pero sí consideradas como puntos de abastecimiento intermedio para unidades que, partiendo de bases más alejadas, deben completar rápidamente el cargo de combustible antes de continuar hacia su objetivo.

Atendiendo a estos criterios, ha habido que revisar toda la política de las bases navales, sin que hasta ahora, en ningún país del mundo y por razones financieras, estén terminadas las obras derivadas de tal revisión.

Es hoy de extrema importancia la rapidez en los abastecimientos; las bases navales deben, por tanto, disponer de los recursos e instalaciones para ello. La marina no actúa ya "aguantándose en la mar", sino "presentándose de repente en el mar", cada aparición está caracterizada por un puntazo rápido y breve, realizado en masa con una finalidad bien definida y conseguible en un reducido límite de tiempo, fundada en informaciones verosímiles o presunciones lógicas; y al regresar a puerto, todos los buques deben, en conjunto y con la mayor premura, recuperar a tope su capacidad logística, reducida a cero después de la operación. La marina ha perdido en persistencia y continuidad operativa lo que ha ganado en velocidad.

Sólo las "briznas" de la marina se mantienen en la mar: submarinos, y patrullas de toda índole. Briznas importantes, ciertamente, pero que, consideradas desde el punto de vista de sus exigencias logísticas, no crean abrumadores problemas de avituallamiento.

Y la necesidad de multiplicar las bases convenientemente escalonadas a lo largo de las líneas de operaciones, resulta tanto más acuciante cuanto mayor sea el teatro de esas operaciones; sin que apenas compense el hecho

de que en mares extensísimos, donde —al menos en grandes áreas— el peligro de la aviación y de las armas ocultas pueda considerarse inexistente, sea posible realizar a velocidad económica los viajes más largos.

Para devolver a las modernas marinas militares la movilidad estratégica perdida, no hay sino concentrar toda nuestra atención en los motores endotérmicos: existen ya barcos que los usan para “cruceiro” o travesía, y también los hay equipados exclusivamente con esta clase de motores. Mas, tanto en un caso como en otro, ha habido, por razón de peso, que renunciar a una fracción de la velocidad máxima a que de otro modo se hubiera alcanzado. Sólo cuando sea posible construir motores ligeros y de enorme potencia, el poder naval hallará de nuevo el equilibrio entre velocidad y autonomía; antes no, puesto que, hoy por hoy, nadie tomaría la iniciativa de renunciar a las conquistas de la velocidad en favor de la autonomía, porque una y otra son, de modo diferente, factores del éxito.

Volverán entonces a ser posibles, como en el período bélico, las guerras transoceánicas; y el problema de las bases, sin perder, desde luego, nada de su importancia, será menos angustioso.

¿Cuál es, por otra parte, la razón profunda de la libertad en que el mundo deja al Japón en el extremo Oriente? No es otra que la falta, en el Pacífico, de bases navales a disposición de las potencias, que tendrían actualmente interés en contrastarlo, y la fuerza para ello.

La imperturbada expansión japonesa es la prueba evidente de la importancia que tienen las bases, y demuestra que la única parte verdaderamente pacífica del Tratado de Wáshington, es la referente a la provisional, pero eficaz, desmilitarización parcial del mayor de los océanos. La reducción proporcional de los armamentos podrá ser un negocio económico, mas no una garantía de paz justa y duradera; dada una cierta relatividad de fuerzas, y prescindiendo de su valor absoluto, siempre puede intentarse una guerra, con tal de que se coloque a esas fuerzas en ambiente propicio a su empleo. Si esa premisa —es decir, las bases— falta, tal empleo deviene imposible, y con él la guerra.

Podemos, pues, concluir que la voluntad de paz y de no superarse unas naciones a otras (especialmente las más poderosas) puede medirse según la buena voluntad que quieran demostrar, no ya reduciendo sus armamentos navales, sino reduciendo las bases, centros de irradiación de la energía humana sobre los mares.

(De la “*Revista Marittima*”.)

LA SITUACION JAPONESA

Por el Cap. DUDLEY W. KNOX.
Naval Institute Proceedings.

Lo que a Estados Unidos atañe, con respecto al temor de la guerra japonesa, hoy tan en boga, se asemeja a una enfermedad nerviosa, la cual es curable, primeramente, convenciendo al paciente de que no hay lesión interna, e instándolo, por otra parte, a llevar una vida saludable, de acuerdo con las leyes de la madre naturaleza, no desobedeciendo sus mandatos respecto a la necesidad de la pujanza física para mantener la buena salud.

Un buen diagnóstico de este temor de guerra deberá considerar ciertos síntomas alarmantes, los cuales han causado el presente estado de pánico. Durante diez años aproximadamente ha sido eficaz, aunque absurda, la propaganda del Japón señalando a nuestro país como al enemigo siniestro, que obstruye invariablemente los esfuerzos del pueblo japonés para elevarse a la categoría de potencia mundial. Con esto, a nadie sorprendería que el pueblo japonés alcanzara el deplorable estado de ánimo en favor de una guerra contra nosotros para cuando se presentara la ocasión, y aunque el Gobierno pudiera oponerse.

Otros síntomas alarmantes son: la fiebre de superconstrucción de la Armada japonesa, para alcanzar los límites del Tratado Naval dos años antes de la terminación de éste; el avance japonés en el norte de China, a despecho del Tratado de las Nueve Potencias, que garantizaba la integridad de China y sobre el cual los tratados existentes fueron grandemente predicados; la formal notificación del Japón, de que los Tratados Navales quedarían anulados al final de 1936; su demanda insistente de paridad naval con los Estados Unidos como condición básica de futuros acuerdos navales; y la superexistencia de materiales de guerra en general, en una proporción sin precedentes.

Tales hechos pueden difícilmente pasar desapercibidos aun para los pacifistas extremos; y aquellos optimistas que, unos cuantos meses ha, que-

rían abolir todos los armamentos y gloriarse en el nuevo milenio porque el Pacto Kellog había proscrito las guerras, ahora empiezan a reaccionar y a urgir medidas contra la falta de energía política, las cuales podrían, en realidad, no curar sino agravar el mal.

Un prominente escritor y pacifista ha abogado recientemente por las siguientes medidas, como necesarias para prevenir la guerra americano-japonesa, inevitable de otra manera: "Procurar situarse en el punto de vista japonés; abandonar las Filipinas tan rápidamente como sea posible; abolir la conducta de exclusión del Japón; procurar abolir la idea de que "el comercio de China nos pertenece," y retractar nuestra actitud de oposición a la ocupación japonesa de Manchuria."

La sugestión para que se procure marchar de acuerdo con el punto de vista japonés, es indudablemente buena; pero cuando esto se haya hecho, se advertirá que cualesquiera que sean los méritos de los propósitos que se establezcan, la seguridad de la paz no estará unida a ellos. En el Oriente la conciliación y la concesión de privilegios son tomados como síntomas inequívocos de debilidad y, por tanto, como tácita invitación a la agresión, excepto únicamente cuando ellas descansan en una fuerza evidentemente superior.

Este es un punto de vista dominante y profundamente arraigado, y ello debería auxiliarnos a entender, si es que queremos atravesar pacíficamente la presente crisis.

Hemos visto la potente influencia de esta psicología en nuestras recientes relaciones con el Japón. Notablemente hemos cooperado a esta doctrina en las conferencias navales a partir de 1921. En cada una de ellas hemos mostrado espíritu generoso y buena voluntad para transigir, y las consecuencias han sido que, después de cada una de ellas, hemos fracasado al querer mantener nuestra Marina en la debida proporción. Los invariables resultados de esta política han sido las sucesivas demandas japonesas para mayores concesiones navales. Este ha sido el abono que ha nutrido el avance japonés sobre Manchuria, durante el cual han germinado y florecido infortunadas relaciones con nosotros.

En cambio, en el pasado, una opuesta política por nuestra parte ha creado y mantenido la justicia y la cordialidad entre los dos países. En las negociaciones dirigidas hacia la apertura del Japón, el Comodoro Perry, con todo su tacto, escrupulosa rectitud y patente buen deseo, fue la personificación de la firmeza. No cedió punto importante alguno. Su escuadra, inspiradora de respeto, fue inequívoca en el concepto. Nunca la fuerza naval, en su influencia sobre la diplomacia oriental, fue tan concluyentemente demostrada para encontrar una feliz y pacífica solución a un difícil estado de cosas.

En tiempos más recientes Theodore Roosevelt empleó el mismo principio, enviando nuestra flota al Japón cuando las relaciones con este país sufrieron tirantez durante el curso de la guerra ruso-japonesa. El efecto fue casi mágico. El autor puede testimoniar, por su observación personal, cómo la mayor cordialidad del pueblo japonés fue la respuesta a nuestra amistosa demostración de fuerza.

Comprender y actuar sobre el instinto oriental en atención a la fuerza, es el único camino inteligente a seguir en el estado de intranquilidad actual.

Con la fuerza más poderosa a nuestra disposición, podemos hacer las concesiones que nos plazcan, sin temor a las consecuencias. La ruta hacia la guerra se inicia en las conciliaciones débilmente reforzadas.

Aparte de la inconveniencia de abandonar las Filipinas a merced de la máquina de guerra japonesa, antes de que sus habitantes se hallen listos para defenderse por sí mismos, no ganaríamos nada con una retirada cobarde y falta de energías. Samoa, las islas Hawai, o Alaska, podrían fácilmente ser tomadas, en lugar de las Filipinas, como excusa de la fricción; y el alegato de la superpoblación como razón de guerra, en tanto que permanecemos pobremente armados y conciliatorios.

La debilidad americana en las Filipinas constituye el único peligro de guerra con el Japón, por lo que respecta a la cuestión dependiente de estas islas. Sin duda el Japón desea las Filipinas. Pero si así es, este es un deseo bastante subordinado a sus dos preocupaciones principales al presente: en primer lugar, terminar de consumir la invasión en el Continente Asiático, como paso vital de economía; en segundo lugar, la industrialización del Japón y el dominio de los mercados del mundo, como medio de entrar en posesión de grandes riquezas.

Comparada con estos grandes objetivos, la adquisición de las Filipinas es para el Japón como la proverbial gota del pozo. Si fueran fáciles de tomar, no hay duda que abordaría la empresa. Pero aventurarse en la ardua guerra a que esto conduciría actualmente, sería necio, ya que pondría en peligro sus vastos intereses en Asia y suspendería la conquista de los mercados mundiales. Nosotros perderemos el temor de una guerra con el Japón, derivada de la cuestión de las Filipinas, cuando tengamos ahí una base naval bien defendida y una potente flota que opere desde esa base.

La intromisión en el Continente Asiático ofrece al Japón vastos recursos de adquisición de materias primas que sirvan a su industrialización y expansión comercial, así como regiones poco pobladas que resuelvan su molesto problema de superpoblación. El Japón proseguirá invariablemente su vital expansión en el Continente Asiático, perfilándose por este motivo la casi cer-

teza de una guerra con Rusia, tarde o temprano, en la cual cada partícula de potencia será necesaria. Mientras esta situación prevalezca, sería evidente insensatez enfrentarse con otro poderoso adversario por el simple motivo de las Filipinas, relativamente sin importancia.

Esto, además, queda reforzado por las profundas animosidades que ha creado la estridente expansión comercial del Japón. Sus productos manufacturados se han abierto paso en todos los mercados, y a un precio tan bajo, que el mundo occidental no puede competir con ellos y aun es amenazado con un próximo y grave cierre de factorías, que incrementaría substancialmente el serio problema de los sin trabajo. La industria del Oeste se resiente ya de esta competencia, la cual continúa creciendo en una proporción del 30 por ciento al año. Cuál será el final, es por ahora el más serio problema, si se toman en cuenta los países tan superpoblados e industrializados como son Inglaterra, Bélgica, Alemania e Italia.

No es que los Estados Unidos se desinteresen de esta grave amenaza a su vida industrial; pero es que nuestro país tiene, en principio, baja densidad de población, y en análisis final podríamos encontrar subsistencias para todo nuestro pueblo recurriendo a la tierra, aun cuando grandes sufrimientos y penalidades se derivaran de tan drástico reajuste. Por otra parte, la mayor salida de nuestra industria la da el mercado nacional, el cual puede ser protegido por el sistema de cuotas, si las tarifas son incapaces de enfrentarse a la inundación de las importaciones japonesas.

El comercio extranjero, comparado con el mercado nacional, es mucho más vital para Inglaterra y otros países que para nosotros. La competencia del Japón produce una particular opresión sobre nuestros primos británicos. Ellos pueden proteger por cuotas y tarifas los mercados de su país y los de las colonias de la Corona; pero los grandes Dominios, hasta ahora poderosos compradores de los productos británicos, son libres para fijar sus propias barreras comerciales, notablemente en el caso de Australia, cuyo mercado de lana, en el Japón, es de la mayor importancia para su economía. Esto explica su repugnancia a excluir de sus mercados los baratos productos japoneses, los cuales desalojan las mercancías inglesas.

Por otra parte, Inglaterra tiene vastos mercados alejados del reino: Argentina, Brasil y Estados Unidos, sin contar a los países europeos. En éstos no puede esperarse ninguna preferencia a los productos ingleses en la competencia con los japoneses. Además, de la integridad de tales mercados depende para Inglaterra el humo en las chimeneas de sus fábricas y el pan de un gran número de bocas. La misma cosa, aunque en menor grado, puede decirse de las otras naciones de Europa altamente industrializadas.

No hay, pues, que sorprenderse si Inglaterra se levanta hombro a hombro con Estados Unidos, para oponerse a la demanda de paridad naval del Japón. En realidad los intereses británicos están más profundamente envueltos en esta cuestión que los nuestros, e inherentemente nosotros podemos defendernos mejor del embate comercial japonés. Sólo una muy potente Armada británica puede ser mampara final contra la ruina de la industria inglesa, derivada de esta causa.

La cuestión de las Filipinas palidece en comparación con este gran conflicto del mundo, creado desde hace pocos años por la estrategia económica del Japón. Este pueblo se halla bien preparado para su titánica lucha comercial. Vastos trusts, eficientemente integrados, reciben todo el apoyo moral y financiero del Gobierno. Las factorías son numerosas y bien equipadas con maquinaria moderna para la producción en serie, con grandes lotes de materias primas procedentes de las regiones de Asia dominadas por el Japón. La mano de obra es eficiente y barata, y garantizada por un bajo nivel de vida. La Marina mercante japonesa, de gran tonelaje y eficiencia, asegura el transporte a bajo costo, y las agencias comerciales, perfectamente situadas, proporcionan una distribución sumamente barata. Sería inútil hablar del comercio de Occidente compitiendo con esta enorme institución.

El Japón, que conoce perfectamente bien el hábito desarrollado durante siglos en el Occidente, de combatir por el comercio y el standard de vida elevado, no puede lanzarse sin evidente peligro de guerra a derribar cientos de factorías europeas y a reducir a la miseria a millones de trabajadores. El hielo sobre el que resbala para conducir a través de los mares sus mercaderías, es muy delgado, y bien lo sabe. Si éste se rompe, únicamente la protección de una potente armada conservará sus exportaciones a flote, su industria sobre un nivel elevado y su prosperidad alejada del "Davy Jones" locker."

Con lo anterior, vemos la razón fundamental y racional de las últimas demandas de paridad naval con Inglaterra y los Estados Unidos, y también una justificación al punto de vista japonés para invalidar y denunciar todos los tratados que se opongan a esta demanda, haciendo a un lado sus prédicas pacifistas y las bases del bienestar universal.

Considerando la amenaza presente de una guerra continental con Rusia, además del peligro de una guerra naval con Inglaterra, por efecto de la soñada prosperidad comercial, Japón no está en condiciones de provocar una guerra con los Estados Unidos, por la cuestión de las Filipinas o de cualquier otro motivo que afecte nuestros intereses. El actual temor de conflicto, relativo a las tirantes relaciones americano-japonesas, no tiene base importante,

si omitimos la amenaza de la competencia comercial nipona. Y aun en este particular, otros habrá que reciban perjuicios más vitales que nosotros.

Entretanto, la irritante y del todo injustificada propaganda contra Estados Unidos continuará. Este es un método muy usado en el Oriente, utilizando futilidades y falsos aspectos para lograr todo lo que se desea por medio del pavor que infunde una conflagración.

¿Quién puede censurar al Japón de que crea que trata con una América tímida y de tendencias pacifistas? Recordemos su psicología, según la cual la buena voluntad para el arreglo de los derechos propios y de los legítimos intereses supone un indicio inequívoco de debilidad y una clara invitación a la agresión. Nuestra mejor conducta para evitar la guerra con ese país descansa, pues, en la dirección de una firme e invariable actitud respecto a los justos derechos americanos, combinada con una fuerza a nuestra disposición suficiente y ostensible, para su protección, si es necesario.

INFORMACION NACIONAL

Movimiento de buques. (Del 1º al 25 de marzo.)

Cañonero "Querétaro."—Salió el día 4 de Veracruz, llegando el 5 a Tampico, donde permanece de estación. Próximamente saldrá para Veracruz, a fin de conducir, desde este puerto al de Progreso, al C. Secretario de Agricultura.

Cañonero "Bravo."—Salió de Veracruz el día 12, llevando a C. del Carmen, donde llegó el día 14, materiales para la Segunda Zona Naval. De este puerto salió el día 18 y arribó a Puerto México el 19.

Guardacostas 20.—Salió de Mazatlán el día 4, llegando a Ensenada el 7. De aquí llevó a Isla Guadalupe (donde arribó el 9) el destacamento de relevo de esta Colonia, regresando a Ensenada, donde fondeó el 10. Hizo un viaje a San Diego California para tomar combustible, y zarpó nuevamente de Ensenada el 13, en vigilancia de costa, llegando a Mazatlán el día 16. De aquí salió nuevamente a vigilar la costa, llegando a Guaymas el 22, y el día 24 zarpó para continuar dicho servicio, con rumbo a Mazatlán.

Guardacostas 21.—Salió de Puerto Cortés el día 5, conduciendo familiares del personal de la Tercera Zona Naval hacia Mazatlán, llegando a este puerto el día 6, donde quedó de estación.

Guardacostas 22.—Salió de Guaymas el día 21, conduciendo lubricantes y combustibles a Puerto Cortés, donde llegó el día 23.

Guardacostas 23.—Salió de Mazatlán el día 23, llegando a Cabo San Lucas el 24. De aquí salió el día 25 hacia Puerto Cortés, llevando combustibles y lubricantes. Este buque irá con el G. 22 a limpiar fondos.

Guardacostas 25.—Zarpó el día 5 de Veracruz, llegando a Progreso el 6. Salió el 8 a un crucero de vigilancia, y el 9 regresó a Progreso conduciendo cinco pesqueros de bandera cubana, sospechosos de hacer pesca clandestina. Salió nuevamente el día 12, conduciendo a Cozumel equipo para el destacamento de esta isla.

Guardacostas 27.—Salió de Veracruz el día 18 para quedar de estacion en Tampico, adonde llegó el 19.

Guardacostas 28.—Salió de Veracruz el día 7, llegando a Puerto México el mismo día, donde quedó de estación.

G. A. "Mazatlán."—Salió de Manzanillo el día 18, conduciendo víveres al penal de Islas Mariás. Aquí llegó el 20 y, embarcando 37 liberados y alguna carga, regresó a Manzanillo, donde arribó el 23.

Movimiento de personal.

Con fecha 16 de marzo actual recibió la Comandancia del "G. 24" el C. Teniente de Fragata Pablo Escobio Ruiz.

Buque incendiado en Guaymas.

En la madrugada del 13 de marzo, cuando el buque-motor "Blanco", de 52 toneladas, se disponía a salir para Santa Rosalía, conduciendo once pasajeros y 25 toneladas de carga, se incendió en la bahía de Guaymas a causa de un corto circuito que se produjo en el motor. El fuego tomó tal incremento que la tripulación se vio obligada a abrir vías de agua al buque, por lo cual éste se fue a pique en un lugar de poco fondo. No hubo que lamentar pérdidas de personas.

Mexicanos repatriados.

El 23 de marzo actual llegó al puerto de Manzanillo, procedente de Hong Kong, el vapor japonés "Bokuyo Maru," trayendo a bordo setenta personas que el Gobierno de la Nación tuvo a bien repatriar desde China, donde atravesaban por difíciles circunstancias.

INFORMACION EXTRANJERA

La competencia de armamentos.

El año de 1936 terminó con los convenios navales de Wáshington y Londres, porque era imposible sostener ya la ficción, y los ímpetus iban demasiado adelante de la simulación pacífica. Japón delató la mentira y pidió paridad con Inglaterra y los Estados Unidos, no queriendo soportar la proporción de 5-5-3 para sus navíos. Alemania, Italia y Francia lo vieron de perlas; Rusia había metido también su cuchara, advirtiendo que exigía entrar a la consideración de gran potencia naval. Quince años de engañosa taxativa se derrumbaron, y los astilleros han tomado ahora el mismo compás acelerado que marca la preparación espiritual.

El año de 1937 será de estupendas sorpresas. Inglaterra votó 600 millones de libras esterlinas para construir diez acorazados; veinticinco portaaviones con 50 aparatos cada uno; sesenta cruceros; doscientos destructores y multitud de submarinos, con una tripulación aumentada de 120,000 hombres, para ir al antiguo dominio de los mares, creando una escuadra del Pacífico. Alemania tiene las manos sobre cuatro acorazados, seis cruceros, dieciséis destructores, veinte submarinos, etc. Italia duplicará sus acorazados tipo superior al "Saboya," aparte de otra serie de barcos, cuyas quillas se colocan ya; y Francia lanza cruceros de la magnitud del "Dunquerque."

El año que concluyó, de acuerdo con los programas reducidos, las seis principales marinas poseían sus tonelajes así:

Gran Bretaña: En servicio, 1.050,000. En construcción hasta fines de 1937, 160,000. Total, 1.210,000.

Estados Unidos: En servicio, 847,000. En construcción, hasta fines de 1937, 275,000. Total, 1.122,000.

Japón: En servicio, 821,000. En construcción hasta fines de 1937, 110,000. Total, 931,000.

Francia: En servicio, 366,000. En construcción hasta fines de 1937, 167,000. Total, 533,000.

Italia: En servicio, 253,000. En construcción hasta 1937, 127,000. Total, 380,000.

Alemania: En servicio, 76,000. En construcción hasta 1937, 116,000. Total, 192,000.

Es de notar que esta última potencia tenía autorización hasta 422,000 toneladas por el tratado angloalemán del 18 de junio del año antepasado.

Las cifras insertas comprenden las siguientes unidades, según la última estadística de origen francés que fue publicada por la revista "Lux:"

Inglaterra: 13 acorazados, 6 portaaviones, 44 cruceros, 130 torpederos y 51 submarinos.

Estados Unidos: 15 acorazados, 4 portaaviones, 26 cruceros, 215 torpederos y 84 submarinos.

Japón: 10 acorazados, 6 portaaviones, 39 cruceros, 106 torpederos y 62 submarinos.

Francia: 9 acorazados, 2 portaaviones, 18 cruceros, 71 torpederos y 96 submarinos.

Italia: 4 acorazados, 1 portaaviones, 27 cruceros, 99 torpederos y 69 submarinos.

Alemania: 8 acorazados, 8 cruceros, 27 torpederos y 14 submarinos.

Por lo que respecta a la U. R. S. S., se le atribuían, para fines de 1936, los siguientes navíos en servicio, con 194,789 toneladas: 4 acorazados, 7 cruceros, 36 torpederos y 19 submarinos.

(De "El Universal".)

ALEMANIA

Programa naval.

El nuevo programa naval alemán comprende principalmente un acorazado de 35,000 toneladas.

A continuación del acuerdo naval anglo-alemán de 18 de junio de 1935, los alemanes han puesto en grada, en julio de ese mismo año, dos cruceros de batalla de 26,000 toneladas, el "Scharnhorst" y el "Gneisenau" (el primero ha sido botado el 3 de octubre de 1936, y el segundo está aún en el astillero). Estas construcciones nuevas son completadas por la de un gran buque de línea de 35,000 toneladas, que se encuentra ya en cala. El programa de 1935 alcanzará 107,500 toneladas, y el de 1936 abarca 76,066 toneladas.

Los alemanes han decidido, igualmente, emprender la construcción de portaaviones. Esto tenderá a demostrar que la nueva marina de Alemania no está solamente destinada a defender sus costas, sino también a operaciones lejanas. El tonelaje del primero de estos buques especiales será de 19,250 toneladas, e, igualmente, ha sido ya puesto en construcción. Un segundo lo va a ser a continuación (con tonelaje que no pase lo previsto en la convención de Londres).

Por último, existen submarinos de 712 toneladas (de los cuales han sido botados ya dos); su armamento comprende un cañón de 100 m/m., y seis tubos lanzatorpedos.

Agreguemos como barcos secundarios las vedettes lanzatorpedos a motores, de la "S. 14" a la "S. 17" (armamento: una ametralladora y dos tubos lanzatorpedos); 12 dragaminas de 600 toneladas y 10 convoyeros terminados.

La doctrina que inspira tanto el programa naval de 1935 cuanto el de 1936, tiende a alcanzar un tonelaje, en cada categoría de buques, igual al 35% del correspondiente en la marina británica; busca, asimismo, conservar una justa proporción entre los buques de las diferentes categorías; y en cuanto a la flota de línea, procura que al cuerpo de batalla corresponda el número necesario de navíos ligeros: cruceros, torpederos, etc.

Hay que hacer notar que para la defensa antiaérea de la nueva flota alemana no tenemos datos suficientes ni sobre el armamento adoptado, ni sobre los métodos de tiro que se vayan a emplear. Pero esto es, sin duda, una omisión voluntaria.

(Traducido de "La Science et la Vie".)

ALEMANIA

Demandas coloniales.

Las recientes sugerencias hechas en Francia e Inglaterra, de asistencia económica para Alemania han servido para incrementar en ese país la agitación por la restauración de sus antiguas colonias, aun cuando es generalmente reconocido, al menos fuera de Alemania, que la devolución de sus colonias, contribuiría muy poco a resolver sus problemas económicos. Expresando el punto de vista alemán sobre esta materia en el "Foreign Affairs", de enero, el doctor Hjalmar Schacht declara que en vista de que el quinto de los 14 puntos del Presidente Wilson (sobre "transacción imparcial de todas las demandas coloniales"), los americanos participarán de la responsabilidad en tal restauración. Señala que la presión económica ha reducido el

comercio alemán de mercancías y materias primas, de 4,400 millones de dólares en 1929, a sólo 1,400 millones en 1936. La recuperación general económica, agrega, puede únicamente producirse con la restauración de la potencia comercial alemana y la participación en los mercados universales. Investigando la cuestión de las colonias como fuentes de materias primas, establece dos combinaciones: 1ª, que las materias primas deberán proceder "de territorios bajo administración alemana;" 2ª, "de territorios que formen parte de su propio sistema monetario."

En las discusiones de compensación de este carácter, para Alemania, ha habido más pláticas sobre las posiciones portuguesas que sobre las colonias alemanas perdidas con los aliados. En esta conexión, un artículo sobre "El Futuro de las Colonias de Portugal," en el mismo magazine, llega a la conclusión de que la carencia capital de Portugal es de potencia guerrera o energía para su desarrollo; pero que su traslación a Alemania poco le ayudaría, mientras que seguramente desarrollaría enérgicas oposiciones en todo el mundo, basadas, entre otras cosas, sobre elementos de estrategia naval.

(U. S. N. Institute Proceedings.)

ESPAÑA

El bloqueo a las fronteras.

A las numerosas dificultades que, en los pormenores de aplicación, ha encontrado el Comité de Neutralidad reunido en Londres, para hacer efectiva la negación de todo apoyo a los bandos contendientes en España, se ha venido a agregar, en estos últimos días (marzo 25) la decisión manifiesta del Gobierno italiano por ayudar a los fascistas españoles. Por esto se ha llegado a deducir que el bloqueo no podrá ser tan imparcial como se había proyectado y, además, que puede aún ocasionar incidentes que agraven la tirantez de relaciones entre los países que, en mayor o menor medida, están afectados por la enconada guerra civil hispana.

Viaje del "Mar Cantábrico".

El vapor de bandera española "Mar Cantábrico", que atrajo la atención mundial cuando estuvo cargando pertrechos de guerra en New York, por

cuenta del Gobierno de España, ha terminado su viaje en forma trágica, al parecer, y bastante incierta.

El 8 de marzo un buque mercante, que luego se dedujo que era el "Mar Cantábrico", pidió auxilio, manifestando que se hundía a unas noventa millas al norte de Bilbao a consecuencia de un bombardeo que estaba sufriendo. No habiéndose podido aclarar entonces otra cosa sino que el buque en cuestión no era inglés, como al principio se había creído, se dio al "Mar Cantábrico" por hundido, sin duda por el fuego de los cruceros rebeldes españoles, que estaban en acecho.

Pero el 12 de marzo uno de los jefes de la rebelión comunicaba por radio que el "Mar Cantábrico" había sido apresado al aproximarse a los puertos españoles, y que todo su cargamento había caído en manos de los derechistas. Sin embargo, noticias provenientes de La Rochelle hicieron saber, el día 18, que en la costa oriental de Reiland habíanse encontrado algunos restos que sin duda pertenecieron al "Cantábrico", con lo que se creía confirmada la primera versión, de que el buque se había hundido.

Barco hundido por una mina.

El día 4 de marzo, y aproximadamente en el mismo sitio en que, semanas antes, los buques "Llandoverly Castle" y "Marie Terese Leborgue" habían tropezado con otras tantas minas, sufriendo graves desperfectos, el barco tanque "Koukia," de matrícula griega, se incendió y hundió rápidamente al hacer explosión otra mina bajo su casco. Una gran parte de la tripulación del buque pereció, a consecuencias del hundimiento y del incendio de las tres mil toneladas de gasolina que transportaba. El siniestro ocurrió en las costas de Cataluña, cerca de Puerto Rosas.

Los refugiados en la Embajada de México.

Un conjunto de 807 personas, que se hallaban refugiadas en el edificio de nuestra Embajada en Madrid, salieron al extranjero, previa gracia del Gobierno español, el día 9 del presente mes. El mismo Gobierno facilitó 40 camiones y una escolta de seguridad, para la conducción de los refugiados, hasta Valencia, donde éstos embarcaron en el vapor "Medi II," que los condujo a Marsella. Estos refugiados, de tendencias opuestas al Gobierno de la legalidad, habían permanecido cerca de nueve meses al amparo de la Embajada de nuestro país.

ESTADOS UNIDOS

Partida para construcciones.

El 5 de marzo, la Cámara norteamericana votó, a pesar de la resistencia de una minoría pacifista, una partida de quinientos veintiséis millones de dólares, para construcciones navales. Esto es tan sólo una primera parte de los gastos que se propone hacer la actual Administración, pues ésta tiende a erogar, en el año de 1938, mil millones para la defensa nacional.

Nuevos acorazados. ("New York Herald Tribune," enero 14.)

La Armada de los Estados Unidos, en la construcción de los dos acorazados de cincuenta millones de dólares, autorizados en la última semana, seguirá su política tradicional, de preferir corazas pesadas y grandes cañones a la velocidad, a despecho de la preferencia dada a ésta en los nuevos programas de construcción de cuatro navíos europeos.

Las especificaciones de los nuevos barcos americanos, hechas públicas hoy por Claude A. Swanson, Secretario de Marina, demandan velocidades de 26 a 27 nudos, en comparación con los 30 nudos que se han pedido para los nuevos barcos de otras Armadas. Sin embargo, los nuevos buques americanos serán por lo menos más rápidos en 5 nudos, que cualquier acorazado que actualmente lleve la bandera norteamericana.

Lo que los nuevos buques pierdan en velocidad será más que compensado, según el concepto oficial de la Armada, por el mayor peso de coraza y mayores cañones que los llevados en otras Armadas. Las dimensiones de los cañones no han sido definitivamente decididas; las especificaciones, tal como han sido establecidas, permiten la opción entre 14 ó 16 pulgadas de calibre.

Cualesquiera que sean las dimensiones de los cañones finalmente aprobados, los nuevos buques se diferenciarán de la mayor parte de los acorazados a flote, en que tendrán únicamente tres torres. Si se seleccionan las dimensiones de 16 pulgadas, cada torre portará tres cañones, y si se deciden las de 14 pulgadas, entonces cada torre llevará cuatro cañones.

Las torres cuádruples no son una innovación en el diseño de acorazados americanos, ha dicho la Secretaría de Marina. La Armada ha montado cuatro cañones en torres, anteriormente, si bien no del mismo calibre. Entre los

barcos de otras marinas, los proyectistas navales podrían encontrar únicamente dos buques con torres cuádruples, el "Dunkerque" y el "Strasbourg," de la Marina francesa.

En tonelaje, los barcos no excederán de 35,000 toneladas, límite establecido en el Tratado de Wáshington, no obstante que este Tratado ha expirado; pero aún así, estos buques tendrán mayor desplazamiento que otros acorazados americanos.

El Secretario Swanson dijo que no había sido aún decidido si los dos barcos serían construidos en los astilleros de la Marina. El plan presente es de construir uno en estos astilleros y aceptar ofertas de astilleros particulares para la construcción del otro. Las solicitudes de estas ofertas serán anunciadas probablemente el 15 de marzo, y el Secretario dijo que esperaba que las quillas podrían ser puestas a más tardar el 15 de junio.

Dentro de pocos días el Secretario solicitará del Congreso aumentar su presupuesto, para la construcción de un dique flotante. La nota autorizando el dique estipulaba que éste debería costar alrededor de diez millones de dólares; pero la Armada no ha podido encontrar quien se comprometa a construirlo por tal precio.

El Secretario Swanson dijo que después de meditar en la clase de dique que la Armada deseaba, éste no podría ser construido por menos de doce millones de dólares. Solicitará del Congreso la autorización de tal cantidad.

Tampoco ha sido decidida la política respecto a los aparatos más ligeros que el aire; pero se considera que al presente los acorazados prestarán mejores servicios a la Armada, que los dirigibles.

A menos de que sobrevenga alguna emergencia, no está dentro de los planes del Secretario solicitar autorización del Congreso para un tercer acorazado, aun cuando se ha reportado que la Gran Bretaña está construyendo tres buques de reemplazo. Las pretensiones actuales de la Armada son completar el presente programa de construcción para 1942.

Doce de los buques de diferentes tipos que actualmente se construyen serán lanzados este año, dijo el Secretario, y otro en febrero de 1938.

Preguntado respecto a la velocidad proyectada en los dos nuevos acorazados con relación a algunos de las marinas europeas, el Secretario contestó que el Congreso autorizó la construcción de acorazados y no de cruceros. Esto es, dijo, lo que necesita la Armada son barcos de potente artillería y resistente coraza.

FRANCIA

Empréstito para armamentos.

Desde los primeros días de marzo actual, el Gobierno francés comenzó a hacer una extensa propaganda para que se cubriera un empréstito de cinco mil millones de francos para atender a los gastos indispensables de la defensa nacional, viniendo a ser esto la respuesta que la gran República gala va a dar a los aprestos militares de sus vecinos.

El 11 de marzo el Presidente de la República, M. Albert Lebrún, hizo por radio un llamamiento a toda la nación para que diera un apoyo decidido a dicho empréstito, y el Ministro de Finanzas anunció que la primera parte de los bonos serían emitidos el día 12.

Este día 12 se anunció oficialmente que del mencionado empréstito habían sido cubiertos ya tres mil millones de francos, suscritos por capital inglés, americano, suizo y holandés.

El "Strasbourg." (Por J. B. Gautreau. "Naval and Military Record." Diciembre 24-36.)

El "Strasbourg" es algunas veces llamado, indebidamente, crucero acorazado, en relación a su alta velocidad; es verdad sabida que éste es un acorazado, y mejor protegido que muchos buques de línea en servicio. La coraza absorbe el 40% de su desplazamiento, cuando esta proporción llega a 33% en el buque inglés "Hood" (así designado originalmente), de 20.6% en el primer tipo de "Dreadnought," de 31% en el alemán "Baden," de 28,000 toneladas (1914), como en el inglés "Royal Sovereign." Además, hay grande diferencia en la distribución de la coraza a bordo. Las 11,000 toneladas de coraza en el "Strasbourg" están repartidas en la siguiente forma: 5,000 en los costados, 5,000 en cubiertas y torres y 1,000 repartidas en los mamparos estancos bajo la línea de flotación, para preservarlo de las explosiones submarinas. En la mayor parte de los buques de línea de la pre-guerra, la coraza de las cubiertas únicamente llegaba a tener la relación de un tercio de la total empleada. La cantidad de coraza distribuida para la defensa submarina parece ser escasamente suficiente, pero las enormes bases acorazadas de las torres cuádruples ayudan a la eficiencia de la protección antisubmarina, particularmente en las partes vulnerables del casco. Los experimentos con el sistema de "mamparos elásticos," ensayado hace veinte años en el "Normandie," de 25,300 toneladas, han confirmado la creencia de nuestros constructores en la capacidad del tipo "Strasbourg" para resistir algunos impactos de torpedos.

Cañones de buque de línea, asimismo, arman el tipo "Strasbourg;" primeramente, 8 de 13 pulgadas con caña de 52 calibres, proyectiles de 550 kilos y velocidad inicial de 1,000 metros. Sus características de alcance y aun de penetración no son inferiores a los cañones de calibres mayores montados en los barcos de la pre-guerra, aún en servicio en algunas Armadas. Las dos torres cuádruples en escalón a proa, verifican, por medio de los experimentos reales del "Dunkerque," las esperanzas confidenciales de nuestro expertos de artillería. Las salvas concentradas sobre un blanco serán, por tanto, fáciles de realizar. Además, considerando la calidad de las nuevas corazas y el espesor de las láminas que cubren las partes vitales de los grandes buques de línea actualmente en construcción, no pocos expertos "canonniers" se preguntan si no se comete la más grave equivocación al dotar aquellos navíos con calibres inferiores. Un simple impacto de 16 pulgadas podría ser de mayor importancia que media docena de proyectiles más ligeros para penetrar en el blanco. La acción de los cañones alemanes de 12 pulgadas, en Jutlandia, no arroja satisfactoria luz en la materia, en razón de que los defectos de las corazas, notados en esta guerra, han sido corregidos.

Los 32 nudos que son esperados, serán obtenidos económicamente. Hay tan sólo seis calderas a bordo, en lugar de 34, para los acorazados de 21 nudos, de la clase "Bretagne." La potencia indicada normal es solamente de 100,000 h. p.; pero como se ha dado el caso en todos los cruceros y buques de línea de la post-guerra, la máxima potencia no será inferior a 130,000 h. p. Las líneas del casco han sido diseñadas para altas velocidades por especialistas que tienen a su crédito larga y sucesiva experiencia. En tanto como es posible, las líneas de las torres y super-estructuras siguen las tendencias aerodinámicas, inspiradas en el buque inglés "Nelson", lo cual da lugar a algunas críticas. El extenso radio de acción, sobre 7,000 millas a 15 nudos, convertirá a esos barcos en cruceros del Océano.

Los estudiantes de guerra naval sobre este lado del Canal se encuentran ligeramente turbados por el desarrollo de la guerra aeroquímica. Aquellos pintorescos duelos de artillería de la era de vela, desarrollándose por horas a toda intensidad o aun por algunos días, y hasta los de gran alcance, como en Coronel, Jutlandia y las Falkland consideran, y con tristeza, como cosas del pasado. El "Hide and seek" (1) en una tenebrosidad natural o artificial serán las características de las operaciones del mañana. Los alemanes, que incontestablemente son los maestros del arte de la Química, se dice que están preparando un lote de sorpresas desagradables en esta materia. Los fran-

(1) Juego del escondite.

ceses, por consiguiente, aun lamentando los métodos clásicos del pasado, no pueden permitir que se les rebase demasiado, con el resultado de que los choques entre fuerzas adversarias serán semejantes, a menos en tiempo de calma, para tomar lugar en corto alcance bajo circunstancias sin precedente; la ventaja permanecerá del lado mejor entrenado en el uso táctico de cortinas de humo y que a la vez posea el volumen más potente de fuego.

Consideraciones de esta especie son las que han influenciado la selección de cuarenta cañones de tiro rápido para el "Strasbourg," de los cuales 16 son piezas de 5.5 pulgadas, disparando granadas especiales de 32 kilos a una velocidad de 16 proyectiles por minuto y un alcance de 20,000 yardas. Los proyectiles químicos, cayendo verticalmente sobre una cubierta enemiga, no necesitarán tener capacidad penetrante para obstaculizar seriamente la acción de las torres y la eficiencia combativa del buque. Estos 16 cañones de tiro rápido, montados en torres gemelas y cuádruples, son poderosas armas de combate.

INGLATERRA

Presupuesto para armamentos.

Un mensaje de Londres, de fecha 3 de marzo, indica que los cálculos relativos a los egresos de la Marina de la Gran Bretaña, correspondientes a 1937, ascienden a 105.065,000 libras esterlinas, o sea un aumento de 27.776,000 libras.

La cláusula para construcciones navales fue aumentada en 14.033,215 libras. La partida relativa al sostenimiento de la flota, incluyendo la modernización de los barcos principales, fue aumentada en 9.081,985 libras. También se ha fijado un aumento de 516,500 libras en la partida correspondiente a nuevos aparatos de aviación y al sostenimiento de la misma.

Los cálculos incluyen cerca de nueve mil hombres más, que se necesitan, de acuerdo con el aumento en los programas de construcciones correspondientes al período 1936-37, incluyendo la ampliación de la aviación.

Por otra parte, en la sesión de la Cámara de los Comunes, efectuada el 11 de marzo, el Primer Lord del Almirantazgo, Sir Samuel Hoare, al presentar los cálculos de la Marina, dijo que se había pedido a la Cámara de los Comunes que votara más de 100 millones de libras esterlinas para la construcción de 80 nuevos barcos de guerra que harán que el total de los que están en construcción llegue, al finalizar el año, a 148.

Hoare también manifestó lo siguiente, durante la sesión de la Cámara de los Comunes: "Nos hemos visto obligados a realizar en dos o tres años el programa que, normalmente formulado, se debería llevar a cabo en diez".

El nuevo programa naval.

El nuevo programa de construcciones navales británicas acaba de ser adoptado después de laboriosas discusiones. Se trataba principalmente de saber si se debía incluir a los acorazados en el programa de estas construcciones nuevas, siendo el precio de esta clase de buques tan elevado. (*) Además, ellos peligran, más que los otros buques, de ser muy particularmente escogidos como blancos para el torpedo. (**)

Por último, el desenvolvimiento prodigioso de la aviación en lo que va de estos tres últimos años, constituye un peligro tremendo para los barcos de línea, a causa de la vulnerabilidad de éstos.

Como resultado de una investigación emprendida a este respecto, el informe inglés que acaba de aparecer concluye que si ciertas circunstancias favorecen al avión, la ausencia de experiencias reales en el curso de una guerra, así como las precauciones tomadas en la construcción, justifican toda vía la puesta de astilleros de buques de línea.

Estos serán, pues, grandemente protegidos contra las bombas de aviación (descargas de gases calientes puestas al abrigo de un impacto directo), lo que implica no solamente el acorazamiento de las cubiertas, sino un plan nuevo para el establecimiento de las chimeneas. La cubierta acorazada debe estar, en efecto, obligatoriamente perforada para el escape de los gases calientes y, en los acorazados actuales, una sección importante de la superficie del buque (en el centro mismo) pone al barco a la merced de una bomba ordinaria. En el nuevo tipo de acorazado británico, las chimeneas serán, por lo contrario, protegidas por un blindaje horizontal que, sin formar cuerpo con el resto de la cubierta acorazada (para permitir al gas escaparse contorneándolo) impida en todo caso el acceso directo por las cubiertas de un buque, a una bomba aérea, aun cuando ésta sea bien dirigida.

Sin embargo, la defensa del buque de línea está asegurada no solamente por el grosor de las corazas, sino también por el tiro antiaéreo. En efecto, desde hace dos años, este tiro ha sido perfeccionado, tanto en sus métodos como en su aplicación. Además, el navío de línea está acompañado de otros buques que participan en su defensa, y cuyos cañones antiaéreos vienen a agregarse (en número) a los del buque grande, para efectuar tiros de ba-

(*) A este respecto se puede hacer notar que estos son los barcos que resultan menos caros por tonelada, y los que duran más tiempo.

(**) Se debe subrayar aquí que es preciso más de un impacto acertado de torpedo para justificar esto y que el acrecentamiento de las velocidades interviene en favor del buque grande.

rrera. Por otra parte, las consideraciones estratégicas han tenido una gran participación en la decisión tomada. En efecto, la defensa del Imperio Británico implica la protección de las rutas marítimas en todos los océanos. La mayor parte de estas líneas están fuera del alcance eficaz de la aviación de un enemigo posible, pero no de sus cruceros de superficie. Es necesario, pues, reducir su marina a la impotencia, lo que exige de parte del adversario la presencia de buques de línea superiores en número, y de real valor militar.

La vigilancia propiamente dicha de la mar no puede hacerse por aviones solamente, a causa de las circunstancias meteorológicas, de la obscuridad, de las dificultades para la situación en la mar, etc. He aquí, por categoría los buques del programa británico de 1936.

Dos acorazados: "King George V" y "Prince of Wales," de una clase nueva llamada "clase King George V." La construcción de estos dos acorazados ha sido ya ordenada.

Además, dos portaaviones ("Illustrious" y "Victorious") serán encargados a continuación (de tonelaje conforme al tratado de Londres de 1936).

He aquí dos tipos de cruceros: el primero del tipo "Southampton," mejorado (de 9,000 a 10,000 toneladas); la construcción de estos dos barcos ha sido ya ordenada.

Los del segundo tipo son pequeños cruceros de la clase "Dido" (5,000 toneladas). De éstos habrá cinco en total. Señalemos todavía los conductores de flotilla y los destructores (diecinueve en total).

En cuanto a los nuevos submarinos, son de tres tipos: un submarino siembra minas de la clase "Porpoise"; cuatro submarinos de la clase "Triton"; cuatro submarinos de una clase nueva llamada clase "Unity".

Por último, tres avisos dragaminas de la clase "Haleyon"; dos escoltas de la clase "Bittorn" y diez buques de tipos diversos.

En total, 180,000 toneladas que serán puestas en grada a partir del 1º de enero de 1937; pero todas las construcciones son preparadas o hechas de tal manera que los materiales se encuentren listos para ser llevados a los astilleros para que cada buque permanezca en éstos un tiempo mínimo. Son, en efecto, los ingleses y los alemanes los que construyen más rápidamente sus navíos

(Traducido de "La Science et la Vie.")

I N D I C A D O R

Publicación mensual.

Dirección:

Departamento Autónomo de Prensa y Publicidad.

Redacción:

Comisión de Estudios Militares.
Moneda Núm. 4.

Administrador:

Jesús E. Ferrer Gamboa.
Bucareli Núm. 12. Eric. 3-45-01.

Circulación y Venta:

General Prim Núm. 15.

Precios:

Subscripción por 1 año	\$ 3.00
Número suelto	0.25

Esta Revista solicita canje con las publicaciones similares que se editan en otros países. Se ruega dirigirlas a la Comisión de Estudios Militares, Moneda Núm. 4. México, D. F.

Toda correspondencia debe remitirse a REVISTA NAVAL MILITAR. Comisión de Estudios Militares. Moneda número 4. México, D. F.

La Revista no se hace solidaria de las opiniones emitidas por los autores.

No se devuelven originales aunque no se publiquen.

DAPP