

A-CGN-1926 I-19

R.00203

ESTRATEGIA.

Carpeta n.º

~~3 (E)~~

Trabajo n.º

~~8~~

Nº 11

Características de la guerra de corso con buques de superficie.

Su empleo en el pasado, durante la gran guerra y sus posibles aplicaciones en el porvenir.

La guerra de corso por heros de superficie, guerra al comercio en todo tiempo, es una forma de guerra para los Estados el comercio hostilizado de interrumpido, cosa imposible de lograr por heros de superficie, y por consiguiente sin poder acción jurídica ser resolutiva nunca y únicamente medio a emplear por las naciones débiles para originar diseminación de buques vitales en el enemigo para la necesaria protección a su comercio y disminuir la moral por los posibles éxitos que alcanzasen en sus audaces acciones; es por otra parte anacrónico el uso en los tiempos actuales por únicamente es procedimental a emplear por las naciones débiles ya que por el otro hecho del dominio del mar en la nación más poderosa, en este elemento, suprimiría en absoluto el comercio marítimo enemigo y por tanto no habría lugar a este procedimiento de lucha.

Trataríamos de estudiar el corso en la antigüedad, en los tiempos de la gran guerra y lo que perdiera ser en el presente.

En la antigüedad el corso no era una modalidad de la guerra si no que ya se sabe se ejercía en todo tiempo y por ello estaba interrumpido constantemente, sería

a ser una industria onerosa y aun estimulada por
 los países todos que dignificaban y concedían merce-
 des a los corsarios famosos, ya que se beneficiaban de
 sus botines sin perjuicio alguno, puesto que no era
 "casus belli" esos actos ejecutados aun en patentes
 de corso del Estado y sin duda seguían la máxima
 que el "fin justifica los medios".

Por todo esto puede considerarse el gran desarrollo del
 corso en la antigüedad, cuyo origen era el lucro del mar
 puesto en la mar, que se intensificó notablemente con el
 descubrimiento de América para robar las galeras es-
 pagolas y apresar las distintas colonias, lo cual producía gran
 beneficio.

En esos tiempos el corso estaba favorecido por muchas circun-
 stancias; la mar era el medio de transporte de mercancías,
 de combustible, de permitía estar en la mar años enteros
 ya que también el fuste de municiones era impermeable a
 la actividad por los antiguos medios de hacer las pavesas,
 la falta de medios de comunicación que no permitía al
 enemigo indicar en forma alguna la situación del barco
 corsario y la semejanza de todos los barcos que si bien en
 falta de curso de velocidad les impedía hacer las pavesas
 rápidamente, al mismo tiempo era también más difi-
 cilitar ser corados por el enemigo. y les permitía una

3°

confiadamente hacer por el aduanero ya por no producir los actuales resultados.

Las dificultades para el corso en aquellos tiempos en relación con los actuales, es la diferencia tan escasa que entonces existía entre unos buques y otros ya por los mismos buques mercantes se arrendaban en plena guerra por precaución y de ahí por existir o podría existir lucha entre un buque corsario y un buque civil, prima mercante por estuviere con alguna preparación y aun con la victoria del buque corsario supiera pérdidas de consideración.

De todas formas aun en la antigüedad por unida, aun por cuando un gran propietario adquirió el corso, aun todo comparando lo que significaba un cierto número de toneladas en aquellos tiempos con los actuales, si bien es cierto que hubieron buques a milleros, es también exacto que la acción corsaria tampoco en esos tiempos fue resolutiva y si únicamente medio de distracción empleado por los fuertes y débiles y aun en un gran proporción por las naciones más fuertes por se empicaban con multitud de buques.

En los tiempos modernos el corso se encuentra dificultado por todos los adelantos de la ^{época por} guerra de superficie y por el comercio internacional por por consecuencia en la generalidad de los casos habrá por respe-

4º Esto ya se trata de las naciones mas debiles en el mar las que optarian por esta clase de guerra.

Supuesta la guerra de corso estrictamente como guerra al comercio, la T. S. H. es el adelanto mas perjudicial para ella ya que en situacion era un gran frecuencia conocida, la imposibilidad de mantenerse en el mar gran numero de buques sin hacer combustible que le obliga a entrar en puertos delatando en presencia o de hacerlos en la mar con preces que se obtendria el mismo resultado ya que a gran distancia serian conocidos sin necesidad de guerra y aun los armados en corso por unidos que fueran dispuestos sus silvotas.

Existen sin embargo inutilidades que favorecen el corso en los tiempos modernos, por un lado las grandes velocidades para hacer los preces y la diferencia enorme de poder que los permite en caso apurados destruyr rapidamente un buque y a grandes distancias.

En la gran guerra 1914 a 1918 teniendo en cuenta la situacion privilegiada de Inglaterra sobre Alemania ya que su poderio naval era considerablemente mayor y que por tanto era un hecho el embotellamiento de la costa de Alemania, teniendo tambien presente que luchaba con el mundo entero y un acceso literal para refugio y provision de sus buques de superficie, es sorprendente las repetidas heridas de estos si bien nada significaban, las perdidas por ellos ocasionadas al trafico maritimo

5^o existente; juzgando a posteriori ya que no combatie-
ran tantas unidades, cabe pensar el daño tan consi-
derable que pudieron causar al comercio todos sus cruceos
y los efectos morales por perdidos de transportes. ya que es
un hecho indudable que dominios absolutos no existían, ni
en la superficie, si bien no por ello se multiplicaría en lo
más mínimo la falta absoluta del comercio marítimo
absoluto. Así y todo opinamos juzgando que únicamen-
te sería un gran entorpecimiento del comercio y que no
obstante no podía ser venturosa la guerra de corso si no
por el fin sería destruidos los comercios todos, pero hacien-
do un daño más considerable que el producido al fin
por su destrucción.

Terminado presente las circunstancias en que se decretó el
corso durante la guerra, solo ocho buques corsarios ale-
manes consiguieron destruir más de seiscientos mil to-
neladas, que si bien es cierto es una cantidad considerable,
es insignificante para el tráfico de aquellos tiempos;
pero cabe suponer que en la misma proporción de un buque
de toneladas, con un gran número de buques corsarios y
en algunas mejores condiciones, si por posibles alian-
zas que les hubieran proporcionado estimo litros in-
posible de bloquear continuamente en estos tiempos, o por
otras razones, que ya entonces fuera considerable la pérdida
y que los transportes se hubieran hecho un gran difícil.

6º todo creyendo tal protección por parte de los buques la dispersión de buques en el enemigo. Es un principio evidente que para batir un convoy bastan menos buques que en combate ya que tienen libertad de movimientos y todos los ventajas tácticas.

El comercio marítimo visitado por unos y otros en esta guerra ya que se trataba de los unos poderosos, favorecidos y perjudicados en ocasiones el otro, lo primero por una vez tiempo del señalado en puertos neutrales y lo segundo siendo destruidos en aguas jurisdiccionales de cualquiera nación neutral.

Haciendo un resumen aproximado de las pérdidas ocasionadas por cada uno de los combates, el tráfico enemigo arroja la siguiente suma:

Enaden - "Killin", "Jedus", "Diplomat", "Juffdale",
"Zwabook", "Fummeie", "King Lud", "Fogle", "Rivers", "Buresk",
"Fovilus", "Clan Grant", "Bennet", "Chilhaus", "Pouabshel",
"Osford" y "Saint Lebert" = Desplazamiento total 92.360
Fue rescatado el "Buresk" por el "Sidney", además de
unos no fueron capturados por los buques tan crudamente la guerra entera y juzgar el lute por el estado de la mar no permitía el abordaje del pereje.

Restricción "Brandes", "Madple", "Strathony", "Hopen",
"Jedrami", "Highland", "Rio Jerray", "Forn",

7° "Prickett", "hu² de Lorington", "Levantos", "Linnish City",
"Pant", "Lindor", "Lyonswan", "Van Dick", "Glanton", "Hass",
"Lete", y Rio Negro. Total 35,480 toneladas.
Al mando del T. de N. Von Hurst refirió el "Rio Negro"
a Alemania.

Kaiser Wilhelm der Grosse. "Furalesau", "Kaiper",
"Pyauye", Total = 11140 toneladas.

Leitzig: "Usmore", "Parkfields", "Vine Branch", Total
10,300 toneladas

Komprinsky Wilhelm "Judian", "Lorentino", "Anne
Marie", "Front Apel", "Belleure", "Alcain", "Grade-
boure", Total 23,200 toneladas

Preener: Vapor de 4350 tons, 11 millas y dos cañones 15 $\frac{1}{2}$

tres pulgadas en casarís en instalación p² poder unirse
Lido dos viajes de Debe 1815 a Mayo de 1816 y de
Sete de 1816 a Mayo de 1817. Destruyo al "King Edward"
por una mina hundida al Norte de Beria y
regreso por total de 181000 toneladas.

Wolf = Vapor de 6000 tons, 12 millas, iete de 15 $\frac{1}{2}$
y cuatro tubos, condujo un hidro como explo-
rador, buceo de Norte del 16 a Fbo del 18 = 85 bu-
ques en 210,000 toneladas.

Leadler: Velos en metros de 8750 tons = 2 cañones 10 $\frac{1}{2}$
y ametralladoras = cuatro cañones y once velos en

8º Fotel tricolada

Dresden - Fotel tricolada 40.40 00

Konigsberg - Fotel " 66 00

Painz Littel Friedrich 15 bufnos un fotel de tricolada 27 00

Arrojamos un fotel como decíamos de una de sesenta mil tricoladas sin tener en cuenta la carga y sin que sea posible dar gran exactitud a estos cifras ni conocer su clase de desplazamiento u otras. Hay que tener presente que siendo contrario con todo, tener facilidad en unirse los corserios ya que si no era necesario todo bufno que usen la uria en seguridad de compra miento, pero también es cierto que muchos bufnos aun en compra miento respetados fueron respetados.

Resumiendo el caso durante la prueba, aunque creemos que fueron ciertos parciales de cada uno de los casos, no de tratamos el comercio aliado objetivo único del medio y que sin duda fue tan poco empleado para que en esta pesare a un caso del error subterfugio, como sin duda una apropiada para esta clase de prueba y que sabemos algunas propiedades nostrosas, de gran eficacia, si bien también modifica en forma alguna la penalización absoluta de su propio tráfico.

9.^o Que los mayores rendimientos los obtuvieron los
barcos mercantes armados en corso, por un mayor ca-
lido de acción y ser unos capaces aun a pesar de un
mayor rebeldía de escapar el enemigo ya que aun
al fin tales barcos mercantes y por a pesar de aun
un esfuerzo tan considerable no pudieron vencer
a los antiguos corsarios ya que hoy por tener presen-
te las relaciones entre el trabajo actual y los anti-
guos trabajos.

Que con los esfuerzos a los enemigos se ha hecho imposible
por unidades unidas al corso en superficie y se hace
necesaria la acción para ejercerlo perdiendo con ello
la facilidad de no ser visto, a fin ya consiguiendo la
diseminación de buques vitales por los cuales se con-
diciones menos desfavorables.

Que no se comete error no se examinan más buques
mercantes y equiparon para el corso, pues creemos que
superaron a todo en la distinción del trópico y hubiera
sido un error predominante en la guerra submarina
y que las condiciones geográficas de Alemania
no permiten deducir conclusiones definitivas espec.
to a esta clase de guerra empleada por las naciones
debiles por posesión esteiro literal, ya que el bloqueo
de Alemania era sumo sencillo aunque ejercido
a gran distancia por tener a los submarinos.

1.º En el porvenir creemos subsistirá el corso como un medio de guerra ~~se~~ emplear por la nación mas débil en el mar ya que por la imposibilidad de someter una ofensiva abierta, será el único medio en el mar de obrar en guerra ofensiva puesto que no otra cosa significa el corso aunque sea en acciones parciales y el medio principal se mantendrá a la defensiva en espera de por el repetido curso, por los pueros que se necesitan distraer para combatirlos, la proporcione circunstancia adecuada de el curso una pequeña de proporción para librarse a la ofensiva. Es decir creemos que el corso será siempre empleado por las naciones débiles para interrumpir el comercio en la mayor proporción posible y en dividir los pueros entre ellos y ~~aprovechando~~ por lo tanto una acción defensiva ofensiva para nación. Los diversos dificultades e inconvenientes para ejercer el corso en el porvenir son los mismos ya citados en la actualidad y los mismos sus ventajas que para naciones de por litras creemos producirán grandes rendimientos.

Particularizando el ~~cor~~ para nosotros y en una disyuntiva sería posible de considerar; en la imposibilidad de un bloqueo continuo a la costa toda, siempre será posible y pronto fácil la salida y regreso de los buques de superficie y sus frentes abridores los permitirán a las destrucciones que también por ser artillería se.

11º verificaria a grandes distancias sin poder fijar el
numero del barco y a grandes elevaciones numero sailed
cuando entro podria interrumpir grandemente el co-
municacion y distraer en unas cantidades de puerros para ser
custodias ya que podria ocurrirse en los dos meses un
embarcacion interrumpido de curso segun el ejemplo en prau-
das probabilidades de exito.

Quisiera la aeronautica naval, sea el mismo tiempo pu-
da podria auxiliar del curso, un medio para embar-
tado en el presente si bien en la actualidad no es de
gran eficacia como procedimiento de embargo pero si
de exploracion y por tanto de descubrir el curso.

Juan Pardo

dicto.

S. J. de las Uñas

Tratado n.º

Cel. bet. n.º

1111

I - 14

4-000-1456

80500-239