

REVISTA DE MARINA

EDITADA EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERU
LA PUNTA, CALLAO.—PERU S.A.

CONTENIDO

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Un nuevo rol de la Marina en el Continente. — (Conferencia leída por el Sr. Capitán de Navío Dn. Enrique Monge en la Escuela de Artes y Oficios, el día 31 de Mayo) | 279 |
| Tablero de spotting para largas distancias. — Por el Capitán de Fragata A. P. Francisco Corrales Ayulo | 293 |
| Cambio en el comportamiento internacional. — (Traducido de "United States Naval Institute Proceedings" por S. Q. D.) | 301 |
| Organización del tiro contra aeronaves con cañones ametralladoras; obligaciones de control anti-aéreo y forma de conducir el fuego. — Por el Capitán de Corbeta A. P. Fernando Romero | 311 |
| Memorias Navales del Almirante Roger Keyes — (Traduc.) — Encroix. Artillería Anti-Aérea. — Capitán de Artillería, E. N., Armando Colina | 335 |
| <u>INFORMACION GENERAL DEL PERU Y DEL EXTRANJERO.</u> | 355 |

Se cumplen tres años de la ejecución del Plan Vial de nuestro país. — Perforaciones petrolíferas en Puno. — El problema militar del proyectado canal por Nicaragua. — ¿Una estación naval americana en Acapulco? — El problema militar del Mediterráneo. — El problema del Báltico.

NOTAS PROFESIONALES

383

Alemania. — Las nuevas adquisiciones. — Las construcciones navales. — Argentina. — El viaje inaugural de instrucción del crucero "La Argentina". — Canadá. — Programas navales. — Estados Unidos. — La pérdida del U. S. S. "Squalus". — Simon Lake expone un nuevo método de salvamento de submarinos. — Nuevas exclusas para el Canal de Panamá. — Estonia. — Reorganización de la Marina. — Francia. — La pérdida del "Phénix". — Las nuevas bases navales francesas en África del Norte. — El discurso de M. Campinchi, Ministro de Marina, al lanzamiento del "Richelieu" y la colocación de la quilla del "Clemenceau". — Presupuestos navales. — Lanzamiento de unidades ligeras. — Gran Bretaña. — La pérdida del H.M.S. "Thetis". — El incremento de la Marina Real en 1938. — La opinión inglesa sobre dotaciones de las unidades navales. — Holanda. — Construcción de torpederos. — Italia. — Nuevas construcciones. — Notas diversas. — Hacia la unión de las flotas germano-italica. — Nuevo submarino de 800 tons. — Japón. — La decisión de una guerra en manos del Japón. — Japón piensa sostener una flota igual a la mejor. — República Socialista de los Soviets Rusos. — Informes italianos sobre construcciones. — Estado de la Marina Rusa. — Turquía. — Las islas del Dodecaneso e Italia

CRONICA NACIONAL

443

Nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina. — Nuevo Director de la Escuela Naval del Perú. — Llegada de la VII División de Cruceros de la Escuadra de Estados Unidos de Norte América. — El Comandante Torrico y el Teniente León regresan del extranjero. — La Marina y el XI Campeonato Sudamericano de Atletismo. — Despedida a dos cadetes norteamericanos. — Sociedad Mutualista Militar del Perú: Movimiento de Caja de Abril y Mayo de 1939.

ANEXOS

Tablas útiles al departamento de Ingeniería. — Observaciones meteorológicas del mes de mayo. — Aviso de Redacción. — Avisos de Biblioteca del Centro Naval. — Distribución del Personal Superior de la Armada en actividad.

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A. P. Federico Díaz Dulanto

JEFE DE REDACCIÓN

Capitán de Corbeta A. P. Fernando Romero

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A. P. Alberto del Castillo Ll.

Condiciones de suscripción

| | | |
|---------------------------------------|------|-------|
| Al año..... | S/o. | 6.00 |
| Número suelto | „ | 2.00 |
| Suscripción anual en el extranjero. „ | „ | 12.00 |

Avisos

| | | |
|-----------------------------|------|-------|
| Al año por 1 página..... | S/o. | 70.00 |
| „ „ „ $\frac{1}{2}$ „ | „ | 45.00 |
| „ „ „ $\frac{1}{3}$ „ | „ | 35.00 |
| „ „ „ $\frac{1}{4}$ „ | „ | 30.00 |

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES.

Todo pago será adelantado

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA,

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.,

para todo lo concerniente a reclamos, avisos suscripciones y canjes.

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A. P. Federico Díaz Dulanto

JEFE DE REDACCIÓN

Capitán de Corbeta A. P. Fernando Romero

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A. P. Alberto del Castillo Ll.

Condiciones de suscripción

| | | |
|---------------------------------------|------|-------|
| Al año..... | S/o. | 6.00 |
| Número suelto | „ | 2.00 |
| Suscripción anual en el extranjero. „ | „ | 12.00 |

Avisos

| | | |
|-----------------------------|------|-------|
| Al año por 1 página..... | S/o. | 70.00 |
| „ „ „ $\frac{1}{2}$ „ | „ | 45.00 |
| „ „ „ $\frac{1}{3}$ „ | „ | 35.00 |
| „ „ „ $\frac{1}{4}$ „ | „ | 30.00 |

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES.

Todo pago será adelantado

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA,

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.,

para todo lo concerniente a reclamos, avisos suscripciones y canjes.

Un nuevo rol de la Marina en el Continente

(Conferencia leída por el Sr. Cap. de Navío Dn. Enrique Monge en la Escuela de Artes y Oficios, el día 31 de Mayo).

Después de las diversas conferencias que se han venido sustentando en esta tribuna por varios y distinguidos Jefes de la Armada Nacional, parecería que el tema se ha agotado para el público ajeno a nuestra profesión.

Sin embargo he aceptado la designación con que ha querido honrarme mi distinguido amigo el Comandante Erasmo Reyna, Director de esta Escuela, por considerar que es imperativo para todo marino aprovechar de cuantas circunstancias le sean dables para poner en evidencia el rol que la Armada está llamada a desempeñar en el Perú y en el Continente.

Hay un hecho evidente y tangible, y que sin embargo pasa desapercibido comunmente, o no es suficientemente apreciado en el Perú, y es la estrecha relación que existe entre la estructura física de nuestro suelo y el mar que baña nuestras costas, y con los ríos que surean la Cuenca Oriental. Pero si observamos cuidadosamente los fenómenos que se realizan entre los Andes y el mar, en sus relaciones de causa a efecto, verificamos de inmediato que en el Perú existen dos grandes zonas determinantes de nuestra economía comercial e industrial, perfectamente dilimitadas por la naturaleza: **la Zona Marítima y la Zona Fluvial**. Existe una tercera no menos importante — la Zona Lacustre —, pero sólo nos ocuparemos de la primera por falta de tiempo y por no cansar al auditorio;

La Cordillera de los Andes y, precisando más, la Cordillera Oriental, establece la línea divisoria que separa estas dos grandes zonas de influencia. Todo nuestro comercio de importación y exportación de este lado de los Andes se verifica por el Océano Pacífico; todo nuestro comercio del otro lado de la Cordillera se vierte por la Cuenca Amazónica hacia el Atlántico. En uno y otro caso, el mar es la fuente vital que alimenta y permite nuestro intercambio comercial con las demás naciones y, por consiguiente, es el agente natural de nuestra prosperidad económica.

En el estado actual del mundo, y pese a las tendencias a la autarquía, la interdependencia de los pueblos es cada vez más mayor. El desarrollo asombroso de la civilización ha estrechado las distancias en tal forma que esta interdependencia se vuelve más imperativa, más angustiosa podríamos decir, para la humanidad. Hoy que la Telegrafía Sin Hilos, la Perifonía, la Televisión, la Aviación Comercial, etc., nos hacen vivir en íntima comunión espiritual y material con Europa, con Asia, y con todo el planeta en una palabra; tratar de imponer a los pueblos la autarquía absoluta constituye una regresión voluntaria y absurda a los tiempos primitivos, y una negación de los esfuerzos del hombre hacia el perfeccionamiento y la cooperación.

Felizmente para la humanidad, existe una ley de equilibrio y compensación natural, que obliga a los pueblos a depender los unos de los otros. La naturaleza ha sido tan sabia o caprichosa que ha distribuído las materias primas en tal forma que los países se han visto obligados a auxiliarse mutuamente para satisfacer sus necesidades recíprocas, y es justamente esta necesidad de colaboración é interdependencia la que ha hecho posible los progresos alcanzados por el hombre en todos los ramos del saber humano. Más aún, aquellos mismos pueblos a los que la Naturaleza ha dotado tan pródigamente que les sería posible vivir de sus propios recursos, son los que con mayor ahinco tratan de acaparar los mercados favorables a la absorción de sus productos, y esto es comprensible, puesto que el origen de su prosperidad económica reside justamente en su intercambio comercial y especulativo; pero este afán especulativo ha

llevado a los países a la superproducción o la reproducción sintética de ciertas materias primas que antes se adquirirían en los mercados de producción natural, con la ruina consiguiente de las industrias en los pueblos afectados. Es así como perdimos nuestra industria cauchera, más tarde la azucarera, y quién sabe si dentro de poco corra igual suerte el algodón. El guano y el salitre son otras pruebas más de los efectos destructores y ruinosos de los métodos exagerados de proteccionismo y superproducción que en resumidas cuentas no han hecho sino provocar la confusión y el desorden en la economía mundial, sin más finalidad que el acaparamiento del oro por unos cuantos grupos de hombres en cada nación, que dirigen al mundo a su antojo.

Felizmente, de poco tiempo a esta parte, una reacción favorable se deja sentir en la América, con tendencias a una cooperación más estrecha y a una mejor comprensión de los verdaderos intereses comerciales y económicos entre las naciones.

Acuerdos, conferencias sucesivas entre los países productores, y la intervención estatal tienden a impedir los efectos deprimentes en la economía de los pueblos afectados. Así vemos que el Perú será considerado probablemente para formar parte de la Conferencia Internacional Algodonera que se llevará a cabo en Washington en el curso de este año a pesar de que las exportaciones del Perú, Brasil y Argentina reunidos sólo alcanzan a una milésima parte de la exportación mundial, según las estadísticas americanas y las declaraciones del Ministro de Comercio, Wallace, de los Estados Unidos, lo que indica la preocupación de los grandes hacia los pequeños, y el reconocimiento tácito del espíritu de cooperación y comprensión de los problemas en forma más equitativa para los pueblos en el concierto mundial.

La autarquía, nombre con el cual ha querido disimularse la competencia ruinosa, desleal y a la postre absurda de los mercados naturales, es la causante de todos los males que pesan hoy sobre la humanidad.

El proteccionismo, y la superproducción que es su corolario obligado, ha sido un arma de dos filos; se le puede comparar a un resorte que resiste tanto como se le permite su límite de elasticidad; en la misma forma,

rebasados los límites de los mercados favorables la superproducción ha traído consigo la desocupación y las tremendas crisis que vienen agitando al mundo periódicamente. Allí están para atestiguarlo las masas enormes de desocupados y hambrientos, precisamente en los pueblos más proteccionistas, superproductores y supertesorizados. Vienen a sancionar mis afirmaciones el discurso que el Ministro de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos, Mr. Cordell Hull, acaba de pronunciar el domingo último ante el Sunday Night Club de Chicago irradiado a toda la nación, y del cual extractaremos las siguientes líneas:

“Grandes como son los recursos materiales de que disfruta nuestro país, no son suficientes para que podamos, como nación, hacer frente a las necesidades que el nivel de bienestar de nuestro pueblo reclama y al que aspiramos. Hoy debemos complementar nuestros recursos propios con los productos que importamos del extranjero. Muchos de estos productos podríamos elaborarlos, pero a un costo más elevado que el que requiere la producción de aquéllos que exportamos, y por cuya venta obtenemos el valor de aquéllos. Al suprimir las importaciones, necesariamente perdemos los mercados extranjeros para la colocación de nuestros excedentes exportables. Aquellas ramas de nuestra producción agrícola, minera, e industria manufacturera, que se producen ahora en mayor escala que la capacidad de absorción de nuestro mercado interno, se verían obligadas a producir parcialmente su capacidad productiva, lo que se traduciría en una pérdida neta para el capital invertido y para la economía nacional. Millones de obreros se verían privados de sus medios de vida, por la pérdida de los mercados extranjeros. Además, el reajuste económico de la nación, para reducir la producción a las necesidades internas solamente, exigiría la intervención gubernamental y como consecuencia, de un largo, doloroso y costoso proceso financiero con peligrosos alcances en el orden social y político”.

No tenemos más que contemplar el ejemplo de los países que han intentado reorganizarse sobre la base de una autarquía tan sólo parcial, para darnos cuenta de

la gravedad y alcance de los resultados que se obtienen con esas tentativas de aislamiento”.

Cuando se cierran las puertas a la libertad del comercio, al libre cambio, y se levantan barreras aduaneras como nuevas murallas chinas, la economía se derrumba y trae consigo la lucha sorda entre los pueblos que pugnan por restablecer o adquirir su hegemonía económica y política, generalmente a expensas de los países débiles.

Casi a diario desde que el Japón ocupara la Manchuria en 1932, venimos asistiendo a esta enorme y extraña lucha de intereses antagónicos y a la conquista brutal de las materias primas donde quiera que se encuentren y con argumentos que sólo pueden valer para el usurpador y para pueblos en el vértigo de la demencia. Pero, si citamos lo que pasa en Asia y en Europa, es sólo como término de comparación para enjuiciar nuestra propia seguridad y posición en el mundo.

Estos pueblos de la América Latina, con sus ingentes riquezas naturales y materias primas, están llamados natural y lógicamente a tener una gran expansión económica; pero, de otro lado, debemos tener en cuenta que estas mismas riquezas naturales, sus escasas poblaciones, la inmensidad de sus tierras y su debilidad, constituyen una presa más codiciable y tentadora que todas las tierras explotables de los demás continentes, para los modernos “Conquistadores”. La guerra que se avvicina está llamada a tener repercusiones mundiales; la neutralidad que pudieron mantener estos pueblos en 1914, no será ya posible. Los intereses que se juegan esta vez abarcan al mundo entero y ya hemos podido apreciar en parte los efectos perturbadores de doctrinas políticas destinadas a introducir el germen de la discordia y el desorden en nuestras democracias, con miras a la conquista de parte del territorio americano..

La preocupación del coloso norteamericano para que estos territorios vírgenes no caigan en poder de otros países, sus voces de advertencia para que nos pongamos en guardia y la tendencia a formar un solo bloque político-continental, están marcando el derrotero que deben seguir estos pueblos.

No es suficiente la pontencialidad y los recursos de la gran nación americana para que su protección pueda ser efectiva contra una conflagración que nos amenazará al mismo tiempo desde Alaska y Terranova hasta el Cabo de Hornos.

En una guerra de continentes, cada sector, cada nacionalidad va a tener un rol obligatorio y sagrado que cumplir: **contribuir a la defensa del patrimonio nacional y continental.**

El problema de la defensa del Continente nos impone adquirir una potencialidad marítima mayor de la que hasta ahora hemos podido suponer.

Al redactar estas líneas, el cable nos entera de que Chile se apresura a enviar una Comisión Naval-Militar a Washington, para determinar el grado de preparación y concurrencia que debe aportar ese país a la defensa de su sector continental. Funda Chile su actitud en que a pesar de su lejanía y su situación al sur del Continente, durante la guerra de 1914-1918 sus aguas fueron teatro de batallas navales e incursiones de las marinas beligerantes, destinadas a apoderarse del control de las comunicaciones marítimas en el Sur-Pacífico. Estos hechos han venido a reforzar mis opiniones en el sentido de que el Perú tiene que desarrollar sus fuerzas navales, no sólo desde el punto de vista de la defensa nacional sino en el orden continental, puesto que Chile, la nación más alejada del Continente, se apresura a ponerse en contacto con Washington para estudiar y planear los recursos y las fuerzas que necesita poner en acción.

El Brasil, por su parte, ha entablado negociaciones con los Estados Unidos de Norteamérica, desde hace algún tiempo, las que han culminado con la presencia del Ministro de Hacienda, Aranha, en Washington y que son el prelude de los planes de cooperación continental y de la política de "buen vecino", introducida por el Presidente Franklin D. Roosevelt para bienestar del Continente. El envío por los Estados Unidos, a raíz de estas negociaciones, de una Misión de Estado Mayor Militar y Naval, presidida por el General Marshall, al Brasil, con el objeto de estudiar la capacidad militar y los recursos de este gran país sur-americano, es una

prueba más de la preocupación y del espíritu que reina a través del Continente.

A su vez, el Brasil envía a los Estados Unidos a su Jefe de Estado Mayor General, Goes Monteiro, presidiendo una Comisión Naval-Militar en retribución de la visita de la Misión Marshall.

Además, en los círculos militares de Washington se asevera que Colombia será invitada a enviar una Misión Naval-Militar, lo que obedece, sin duda alguna, a los mismos designios; sobre todo dada la importancia de su situación geográfica con respecto al Canal de Panamá.

En cuanto a la Argentina, su brillante actuación económica, la potencialidad de su escuadra, que todos hemos podido contemplar en parte, y sus vastos recursos, le aseguran una participación preponderante en el concierto continental americano, pues es indiscutiblemente el primer poder naval de la América del Sur, y el único que, hoy por hoy, puede aportar un contingente apreciable al vasto plan de defensa continental.

Todos hemos leído, durante estos últimos tiempos, el proyecto del Representante Izac del Parlamento Americano para la compra al Ecuador de las Islas Galápagos o Archipiélago de Colón. Después de diversas afirmaciones y desmentidos al respecto, se insiste nuevamente en el alquiler de esas islas para el establecimiento de una base naval y aérea americana. El hecho real es que desde hace algunos años la Marina American ha venido visitando estas islas, y que en 1936 se llevaron a cabo grandes maniobras aero-navales entre Panamá, Galápagos y la costa ecuatoriana, con permiso del Gobierno del Ecuador, en que tomaron parte gran número de buques de guerra y aeronaves.

Ahora bien, el grupo de Galápagos se encuentra a 800 millas del Canal de Panamá y 600 de la costa ecuatoriana; su posición domina toda la costa, desde Centro América al Perú. Cualquiera adversario que se apoderara de estas islas podría impedir la libertad del tráfico marítimo y militar en este lado del Pacífico; además, le permitiría acumular una masa de invasión, lista para operar un desembarque en las proximidades del Canal o en algún otro punto de la costa del Pacífico destinado a servir de apoyo a operaciones ulteriores.

Los Galápagos, por su posición en el Pacífico, constituyen el centinela avanzado del Canal de Panamá, que es a su vez la llave estratégica de los Estados Unidos entre el Atlántico y el Pacífico. El libre uso del Canal permite a la potencia naval americana acudir de un Océano a otro para destruir o contrarrestar los ataques de una coalición de marinas asiáticas y europeas. La destrucción del Canal de Panamá, por consiguiente, implicaría para sus escuadras,— **sobre las que reposa todo el poderío americano** — su fraccionamiento o su embotellamiento a uno ú otro lado del Continente.

El Canal de Panamá es, pues, la válvula reguladora de la potencia bélica de los Estados Unidos de Norteamérica. Es por esto que la consolidación de los **aproxches** del Canal, tales como las Galápagos y otros puntos de este lado del Pacífico, le son tan necesarios como las bases fortificadas que posee a través de las islas del Caribe. Y es por esto, también, que la construcción de un nuevo canal en Nicaragua se impone cada día.

La presencia del Primer Mandatario de Nicaragua, General Somoza, en Washington y la imponente recepción de que se le hizo objeto confirman nuestras apreciaciones sobre la importancia que conceden los Estados Unidos a la construcción de este nuevo Canal que permite asegurar el pleno dominio de ambos océanos (1).

Y a este respecto, se nos va a permitir hacer una ligera digresión. Es curioso observar la carencia de planes coordinados entre los pueblos que forman la América Latina. Desde México hasta Tierra del Fuego todo este gran cuerpo vertebrado sobre la Cordillera de los Andes no ha pensado jamás en acometer las grandes empresas que aseguren nuestro bienestar é independencia económica en la misma forma que lo hacen los Estados Unidos del Norte. El Canal de Nicaragua ha podido y puede ser una creación latino-americana, un símbolo de unión, de fuerza y de riqueza entre los pueblos de la América Latina, un factor preponderante en el mundo y base de la confianza y respeto mutuo en el Continente. Desgraciadamente los problemas de este género se juzgan irrisorios generalmente por la magnitud de la

III.— Véase lo relativo al proyecto de canal por Nicaragua y a la base en Acapulco, en otra sección de esta "Revista".—N. de la R.

empresa por acometer, y sin embargo son factibles de llevarse a cabo con el esfuerzo combinado de estos pueblos. Aún más, cualquier sacrificio sería largamente remunerado al cabo de pocos años en la misma forma que lo fué el Canal de Panamá para los Estados Unidos.

Y en último caso, señores, pienso que el Canal de Nicaragua, debería ser un canal americano en el sentido continental y ser pagado y usufructuado equitativamente por todos los países del Continente, con iguales derechos y deberes.

Naturalmente de todo esto se desprende que los países que bordean el Canal van a tener que ser impulsados, más que ningún otro del Continente, a cooperar a la defensa y protección de esta arteria de comunicación, vital para toda la América y en especial para los países de este lado del Pacífico. Por consiguiente todos vamos a vernos obligados en mayor o menor escala a cooperar en su intangibilidad y protección permanente.

El Ecuador, con la cesión o alquiler de su hermoso Archipiélago tiene casi resuelto su problema militar y naval, pues es una excelente ocasión para que este pueblo pueda adquirir dentro de poco una marina y un ejército equipado a la moderna.

El Perú, en cambio, sólo tiene sus propios recursos, felizmente bastante extensos, con los cuales va a ser necesario adquirir los elementos indispensables a la guerra naval del porvenir.

Ahora bien, el enemigo sólo puede venir por el mar, miles de millas cubren el Pacífico, miles de millas separan nuestro Continente de la Europa y del Asia. La aviación, hoy por hoy, y desde un punto de vista intercontinental, no constituye todavía un instrumento de guerra suficientemente desarrollado para salvar estas enormes distancias en forma efectiva o comprometedora para la seguridad de América. Sólo las naves de guerra y los buques transportes pueden constituir una amenaza de invasión.

El mar es la gran arteria de comunicación internacional y aquélla en la que es imprescindible estar alertas y constantemente vigilantes.

El litoral marítimo es la llave del comercio de exportación e importación de la República; el mar es la

desembocadura obligada de las riquezas de nuestras montañas, de nuestros valles, de nuestro subsuelo y de la gran red vial que día a día cubre y se extiende más a través de nuestro territorio; une nuestros centros poblados, trepa hasta los Andes y desciende hacia la selva virgen, atrayendo nuestro Oriente hacia el Pacífico. Esta red vial, además de sus elevadas proyecciones hacia la civilización y cohesión del territorio nacional, tiene una doble finalidad: **Comercial y Militar**. Comercialmente ella permite el transporte de nuestros recursos, y la facilidad de exportarlos al extranjero, al mismo tiempo que recibir aquéllos que le son necesarios para su existencia e incremento de su producción. Militarmente, corresponde a una concepción estratégica que permite, en todo momento, movilizar y transportar nuestras fuerzas militares en caso de emergencia interna o externa con seguridad y rapidez.

En cuanto a la vía marítima, que como hemos dicho, no es sino la prolongación y continuación obligada de la gran red de caminos y aquélla que los reúne y liga a las demás naciones, diremos — con el Derecho Internacional Marítimo — que el mar es libre y común para todos los pueblos en tiempo de paz; pero en tiempo de guerra lo es sólo para las naciones que poseen flotas capaces de asegurar su dominio y libre tráfico. Si la construcción y conservación de la gran red vial representa ingentes sumas que el Estado cubre con el beneplácito ciudadano; (pues se necesitaría estar ciego para no darse cuenta de los enormes beneficios que reporta) en cambio, la vía marítima ha sido puesta por la naturaleza a nuestra disposición, sin más gastos que los que representan los medios destinados a asegurar el comercio marítimo.

El factor imprescindible para asegurar el comercio marítimo es la posesión de una marina mercante propia y homogénea que haga factible nuestra independencia marítimo-comercial y contribuya al desarrollo económico del país.

La Marina Mercante en el Perú, después de su brillante aparición en 1909-1910 con los 5 vapores, “Ucayali”, “Huallaga”, “Urubamba”, “Mantaro” y “Pachite” ha declinado notablemente hasta el punto de que

ya no quedan sino dos de estos buques, los que después de los treinta años transcurridos no pueden prestar servicios mayormente eficientes; otras tres naves, todas ellas anticuadas, tampoco contribuyen a formar una marina mercante apreciable.

Desde luego la falta de diques de carena, la carencia de una Escuela para Marineros Mercantes, las deficiencias de su organización y administración, y los efectos de las crisis mundiales durante la Gran Guerra, la post guerra, y finalmente la que comenzó en 1929, trajeron a la Compañía Peruana de Vapores al borde de la ruina, de la que sólo ha podido salvarse en parte, por las subvenciones con que el Gobierno ha procurado patrióticamente aliviar la precaria situación por la que ha atravesado esa institución, y hasta cierto punto por la inquebrantable tenacidad de su actual Gerente.

La construcción del Dique Seco, obra de aliento nacional para las necesidades de nuestra Marina de Guerra del futuro y del presente, ha contribuido también poderosamente a salvar un gran renglón de gastos para esta Compañía que se veía obligada a enviar sus buques a carenarse en el extranjero o permanecer con sus fondos sucios, lo que irrogaba perjuicios incalculables al material, y mayores gastos de conservación y reparación.

Si la utilidad de una Marina Mercante moderna es incalculable desde el punto de vista comercial, desde el punto de vista naval-militar es el auxiliar más poderoso con que cuenta la Marina de Guerra en caso de hostilidades. Es por esto que la Marina Mercante debe ser controlada en su desarrollo y organización por la Marina de Guerra, y sus adquisiciones navales y preparación del personal mercante deben ser orientados por la superioridad naval. La Escuela de Pilotos para el desarrollo futuro de la Marina Mercante se impone, pues desgraciadamente en 1909, cuando la formación de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, los buques fueron tripulados con personal extranjero por falta de marinos diplomados en una Escuela Especial, y porque no se preocuparon nunca de crear un personal de pilotos mercantes en la misma forma que lo ha llevado a

cabe la nación chilena, cuyas naves mercantes son todas tripuladas con personal chileno de Capitán a Paje.

Hemos trazado a grandes rasgos la necesidad de adquirir una marina mercante nacional apropiada para asegurar el comercio marítimo; vamos a tratar ahora de la entidad militar encargada de la respetabilidad de nuestra bandera en el mar.

Así como es necesario resguardar las rutas terrestres para proteger el comercio interno de la República, con mayor razón es preciso poseer una Marina de Guerra que asegure la libertad de nuestro comercio exterior y haga respetar nuestros derechos soberanos dentro de la gran ruta internacional marítima.

Sin embargo, la adquisición de elementos navales representa sacrificios para el país cuya utilidad no puede ser apreciada por la gran mayoría ciudadana con igual aceptación que cuando se trata de los demás institutos armados. ¿Por qué? La razón es muy sencilla: tanto el Ejército como la Aviación y la Policía, desarrollan sus actividades diarios en forma subjetiva e impresionante para la masa entera de la nación. El Soldado, el Aviador, etc., son conocidos, sentidos y vistos a través de todo el territorio, y cuando llega la ocasión su fuerza se deja sentir en todo el valor intrínseco. El ciudadano está así en contacto espiritual y físico con estas instituciones. He aquí la razón de su influencia y peso en todas las capas sociales y en todos los ámbitos de la República.

Por el contrario, la Marina es un cuerpo alejado por completo de las actividades de la vista corriente, y sus actividades se desarrollan en un medio físico ajeno a la masa ciudadana, una gran mayoría de la cual no ha visto un buque en su vida.

Todo esto constituye factores negativos al desarrollo y comprensión de la utilidad de nuestra Institución, y por ende, del problema marítimo. Además, el costo de las naves de guerra parece muy elevado, juzgado a priori, pero si se tiene en cuenta los largos servicios que ellas prestan y dividimos su costo por los años transcurridos, encontramos que las sumas gastadas en construcción naval son insignificantes comparativamente.

Y sin embargo, la influencia externa de la Marina es de tal naturaleza que establece, por decirlo así, el grado

de importancia y de influencia de un pueblo ante las demás naciones. En las conferencias mundiales del desarme, en Washington y Londres, en la Liga de las Naciones y en todas las conferencias de la Paz, son las grandes potencias navales las que han trazado y trazan el derrotero a seguir. Es así como por muchos siglos la Gran Bretaña ha conservado el cetro del mundo. Esta preponderancia ha venido un poco a menos en los últimos años de la post guerra por haber descuidado el dominio del aire. Los países europeos por su reducida extensión superficial, la densidad de sus centros poblados e industriales y su vecindad, permiten que la aeronáutica asuma en sus máximas proporciones toda su peligrosa efectividad. En Europa el dominio del mar y el dominio del aire son casi equivalentes e imprescindibles en la hora actual.

Pero Suramérica, con sus enormes extensiones territoriales, sus escasas aglomeraciones y centros industriales y la inmensidad de los océanos que nos separan de los demás continentes, nos permite todavía afirmar que el poderío marítimo preponderará sobre el poder del aire. Esto en ninguna forma quiere decir que supongamos por un sólo instante que nuestra Aviación es innecesaria o que no tenga cabida dentro de un plan de armamentos.

En diversos artículos y conferencias he mantenido siempre como lema que todas las armas son necesarias pero que deben responder a los mandatos de un plan coordinado que abarque a todos los institutos armados, y que señale a cada cual los elementos de que debe disponer.

Sentado lo anterior, en descargo de mis opiniones, vuelvo a repetir que la Marina en el Perú y en toda la América —**desde el punto de vista continental**— es el factor primo que hay que desarrollar, y que su mayor o menor importancia militar marca una verdadera gerarquía diplomática e internacional. En otras palabras, una nación es tanto más escuchada y tenida en cuenta cuanto más poderosa es su Marina. De nada sirven los esfuerzos y habilidades diplomáticas si no están sustentadas por la fuerza, y la fuerza entre las naciones se mide por su Poderío Naval.

Si Alemania poseyera una flota moderna igual en número a la que poseyó durante la Gran Guerra, a estas horas Alemania e Italia habrían marchado a la guerra, o hubieran ya obtenido sus demandas decupladas.

El Perú en sus 119 años de existencia independiente nunca tuvo más fuerza en sus decisiones que en tiempo del Gran Mariscal Castilla.

En ninguna otra época tuvo más fuerza la diplomacia peruana; en ninguna otra época la Marina fué más numerosa y potente que en la década de 1856 - 1866.

CONCLUSIONES.—

De todo lo expuesto llegamos a las siguientes conclusiones:

- 1o.—Que el mar es libre sólo para las naciones que poseen marinas capaces de asegurar su libre tráfico.
 - 2o.—Que el mar tiene una influencia decisiva en el desarrollo de nuestra economía y de nuestros destinos.
 - 3o.—Que el mar convierte todos nuestros medios de comunicación terrestres en una vía única e internacional.
 - 4o.—Que el Perú está llamado a asumir un nuevo rol continental, cuya influencia y preponderancia está en razón directa de su potencialidad naval.
 - 5o.—Que una marina moderna es absolutamente necesaria para hacer respetar nuestra soberanía nacional y continental.
-

Tablero de spotting para largas distancias

**Por el Cap. de Fragata A. P.
Francisco Corrales Ayulo**

El presente trabajo, arreglado por su autor hace algún tiempo para su aplicación fué generosamente entregado a un miembro de la Redacción para ser utilizado prácticamente. Nada mejor que hacerlo conocer mediante las páginas de la "Revista", por su gran interés y los servicios que puede prestar en manos de nuestros oficiales.

La construcción de un tablero de spotting para largas distancias debe ser hecha en forma que represente con la mayor fidelidad y a una escala reducida, la extensión necesaria de la superficie del mar, teniendo en cuenta los factores que determinan tanto la perspectiva que ofrezca cuanto la separación aparente de los objetos situados cerca del horizonte. Dichos factores son: (a) la curvatura terrestre y (b) la refracción.

Lo ideal y más simple sería construir un tablero de spotting con la curvatura correspondiente a la distancia que representa y la extensión de horizonte correspondiente a la altura del observador, reducidos a escala. Pero requeriría dimensiones que harían imposible guardarlo a bordo.

Veamos cómo se ha resuelto en la práctica el problema. Recordemos que en la apreciación de distancias el elemento directamente medido es el valor angular de separación de los objetos. En la mar, la línea de referencia es el horizonte su distancia entre él y el observador es determinada por la diferencia entre el valor de los respectivos ángulos de depresión, afectados del valor de la refracción. El mismo procedimiento se emplea para estimar la separación entre dos objetos situados cerca del horizonte. Ahora bien, debido a las dimensiones reducidas

que debe adoptarse en un tablero de spotting, no es posible darle la curvatura terrestre de que debería estar afectado; y como, por otra parte, el valor de la refracción en dicho tablero es cero, no será posible tampoco por simple escala de reducción marcar en este último las distancias efectivas en el mar, las cuales están afectadas de curvatura y refracción.

Las graduaciones o marcas del tablero, deberán estar, pues, cargadas de dos correcciones:

- a).—Corrección por falta de refracción.
- b).—Corrección por falta de curvatura.

La primera se traduce por un aumento en el valor del ángulo de depresión que emplearemos para calcular la extensión lineal, que en el tablero corresponde a una distancia real dada.

La segunda significa un aumento en la altura del ojo del observador que nos permita, sin grandes errores, sustituir en la curvatura terrestre la cuerda por el arco.

CORRECCION POR FALTA DE REFRACCION.

El ángulo de depresión (no afectado de refracción) del último punto visible del horizonte, S_1 está dada por la fórmula:

$$\operatorname{tg} D U = \frac{A C}{C S} \quad (\text{Ver Figura 1}).$$

Este ángulo de la depresión no refractada del último punto S_1 , será la corrección constante que habrá que sumar a las diferencias de los ángulos de depresión, afectados de refracción que corresponden a las distancias dadas, para tener el valor angular que corresponde a las mismas en el tablero.

CORRECCION POR FALTA DE CURVATURA.

Esta corrección es la altura correspondiente a la depresión no refractada del último punto visible del horizonte.

Su valor está dado por la fórmula:

$$i B C = \left(\frac{B S_1}{1.0634} \right)^2,$$

BS_1 , expresado en millas, y BC , en pies. Dicha corrección se sumará a la altura del Spotter, AB , y tendremos la altura de spotting corregida, AC , que será la que emplearemos para el cálculo de la corrección por falta de refracción y que nos permite tomar sin error sensible BS_1 , por la cuerda CS_1 .

CALCULO DE UN TABLERO DE SPOTTING.

Calcularemos:

1º.—Distancia al último punto visible del horizonte correspondiente a la altura del spotter:

$$\alpha = 1.15 \sqrt{h},$$

donde d se expresa en millas y h , en pies.

2º.—Los ángulos de depresión para cada cuatrocientos metros cortos, mediante la fórmula:

$$D = 4247 d + .5654 \frac{h}{d},$$

en la que:

D = Depresión en minutos.

d = distancia en millas.

h = Altura del Spotter en pies.

3º.—La corrección por depresión no refractada del último punto visible del horizonte. Fórmula:

$$\text{tg } DU = \frac{AC}{CS_1},$$

donde AC y CS_1 se expresan en pies.

4°.—La extensión del tablero correspondiente a la distancia del último punto visible del horizonte. Mejor dicho, la escala del tablero y de acuerdo con ella, la altura de los anteojos del Spotter sobre dicho tablero.

5°.—Determinada así en el tablero la distancia correspondiente al horizonte, se trabajará con los primeros cuatrocientos metros cortos, del siguiente modo. Empleamos la fórmula:

$$CS = AC \cotg \{DU + (D_2 - D)\},$$

en la cual:

D_1 = depresión afectada de refracción del último punto visible del horizonte.

D_2 = depresión afectada de refracción del punto situado a 400 metros cortos de la distancia.

Luego habría que proceder en la misma forma para los demás puntos del tablero, de 400 en 400 metros, hasta 5000 metros.

TABLERO DE SPOTTING PARA LARGA DISTANCIA PARA UN CASO CONCRETO.

1°.—Altura de la cofa:

$$20 \text{ mts.} = 66'$$

Distancia al último punto visible del horizonte:

$$9' 29 = 18.830 \text{ yds.} = 17.105 \text{ mts.}$$

Depresión del horizonte:

$$7' - 56''$$

2°.—Depresión cada 400 mts. (Ver las tablas I y II).

3°.—Corrección por falta de curvatura, BC, y falta de refracción, DU:

$$BC = \left[\frac{BS_1}{1.0634} \right]^2 \quad BS_1 = 9' 29$$

| | | | | | | |
|-----|-------|-------------------|---------|-----|------|--------|
| | log | BS ₁ = | 0.96802 | | BC = | 76' 4 |
| | colog | 1.0634 = | 0.02628 | | AB = | 66' |
| | | | 0.94174 | × 2 | AC | 142' 4 |
| log | | BC = | 1.88348 | | | |
| | | BC = | 76' 4. | | | |

Cálculo de (DU):

| | | | | | |
|--------|-------------------|-----------------|-------|---|--|
| | | AC | 142 | | |
| tg | DU = | CS ₁ | 56490 | = | |
| log | AC = | 2.15229 | | | |
| colog | CS ₁ = | 5.24803 | | | |
| log tg | DU = | 7.40032 | | | |
| | DU = | 8.34 | | | |

4°.—Escala del tablero:

1 m|m = 1 metro

Extensión total: 17.105 m|m.

5°.—Graduación del tablero:

$$CS = AC \cotg \{DU + (D_2 - D_1)\}$$

12.200 mts.

| | | |
|----------------|---|-------|
| D ₂ | = | 8' 45 |
| D ₁ | = | 7' 93 |

| | | |
|---------------------------------|---|-------|
| D ₂ - D ₁ | = | 0' 52 |
| Du | = | 8' 34 |

| | | | | | |
|-----------------------------------------|---|-------|--|---------|-----------|
| (Du + D ₂ - D ₁) | = | 8' 86 | | log cot | = 2.58929 |
| | | | | log AC | = 2.15229 |

| | | |
|--------|---|---------|
| log CS | = | 4.74153 |
| CS | = | 55.150 |

= 16712 mts.

TABLA I

| Distancia en metros | Distancia en millas | h/d |
|---------------------|---------------------|-------|
| 12200 | 6.59 | 10.01 |
| 11800 | 6.37 | 10.36 |
| 11400 | 6.15 | 10.73 |
| 11000 | 5.93 | 11.13 |
| 10600 | 5.71 | 11.55 |
| 10200 | 5.49 | 12.02 |
| 9800 | 5.27 | 12.52 |
| 9400 | 5.05 | 13.06 |
| 9000 | 4.83 | 13.66 |
| 8600 | 4.61 | 14.31 |
| 8200 | 4.39 | 15.03 |
| 7800 | 4.17 | 15.81 |
| 7400 | 3.95 | 16.71 |
| 7000 | 3.73 | 17.69 |
| 6600 | 3.51 | 18.80 |
| 6200 | 3.29 | 20.06 |
| 5800 | 3.07 | 21.49 |
| 5400 | 2.85 | 23.15 |
| 5000 | 2.63 | 25.09 |

DEPRESIONES CADA 400 METROS

TABLA II

| | | |
|-------|---|-------|
| 12200 | — | 8'45 |
| 11800 | — | 8'56 |
| 11400 | — | 8'67 |
| 11000 | — | 8'81 |
| 10600 | — | 8'95 |
| 10200 | — | 9'12 |
| 9800 | — | 9'31 |
| 9400 | — | 9'53 |
| 9000 | — | 9'77 |
| 8600 | — | 10'04 |
| 8200 | — | 10'36 |

| | | |
|------|---|-------|
| 7800 | — | 10'71 |
| 7400 | — | 11'08 |
| 7000 | — | 11'58 |
| 6600 | — | 12'12 |
| 6200 | — | 12'73 |
| 5800 | — | 13'45 |
| 5400 | — | 14'30 |
| 5000 | — | 15'30 |

GRADUACION DEL TABLERO

| | | |
|-------|-------|---------|
| 12200 | 16710 | metros. |
| 11800 | 16516 | » |
| 11400 | 16298 | » |
| 11000 | 16060 | » |
| 10600 | 15825 | » |
| 10200 | 15545 | » |
| 9800 | 15237 | » |
| 9400 | 14898 | » |
| 9000 | 14542 | » |
| 8600 | 14172 | » |
| 8200 | 13750 | » |
| 7800 | 13300 | » |
| 7400 | 12833 | » |
| 7000 | 12337 | » |
| 6600 | 11816 | » |
| 6200 | 11262 | » |
| 5800 | 10676 | » |
| 5400 | 10062 | » |
| 5000 | 9420 | » |

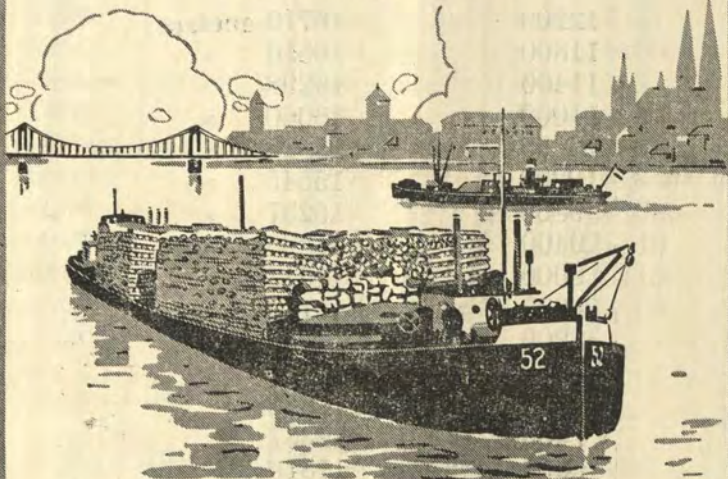
Sulzer

MOTORES MARINOS DE DOS TIEMPOS

sin compresor y con cámara de aire de barrido

Tipos especiales para la navegación de cabotaje

*Son los motores de petróleo crudo más sencillos
y más económicos de la actualidad*



*Consulte Usted nuestra lista de referencias. Nuestros talleres
se encargan de montar las máquinas y entregarlas en servicio. Tenemos
a disposición personal técnico de montadores e ingenieros de la fábrica*

"EL VULCANO" C. A. L. -

UNICOS REPRESENTANTES DE

SULZER HERMANOS

SOCIEDAD ANÓNIMA

WINTERTHUR (SUIZA)

Cambios en el comportamiento internacional

(Traducido de "United States Naval Institute Proceeding").

Desde la Creación, el hombre ha estado empeñado en luchas por la existencia. Contra los elementos primero; contra sus vecinos después. Los individuos se reunieron en grupos para su mejor protección o para reforzar su poder ofensivo. Las tribus rapaces arrasaban las aldeas pacíficas para saquearlas y tomar lo necesario para su sustento. Mientras un bando luchaba por conseguir aquéllo de que carecía, el otro peleaba en defensa de sus pertenencias. Con el transcurso de los siglos las tribus se agruparon para formar Estados, llegando algunos a convertirse en poderosas y ricas naciones, mientras otras, al quedar débiles e indefensas, fueron presa fácil para las más ambiciosas y agresivas. La única ley reconocida era la fuerza; el poder imponía el derecho.

Las naciones se acercaron, a medida que crecían, por mar o por tierra; las invenciones y los descubrimientos pusieron fin al aislamiento de las comarcas distantes. La civilización trajo consigo la necesidad del lujo; aumentó el comercio, se descubrieron nuevas tierras y se acumularon riquezas. Gradualmente se llegó al reconocimiento de la necesidad de establecer medios para la realización de mutuos negocios y para resolver amigablemente las disputas y malos entendidos, sin necesidad de recurrir a derramamientos de sangre. Para actuar como representantes de sus respectivos gobiernos, se intercambiaron embajadores, ministros y cónsules; se negociaron tratados y se ratificaron solemnemente. Las naciones se reunieron en conferencias para resolver las

cuestiones de interés para todas y que afectaban intereses particulares; también para eliminar las causas de guerras y para arbitrar las controversias existentes. Se hicieron alianzas entre naciones para contrarrestar las posibilidades de otros grupos que habían llegado a alcanzar un poder amenazador.

Además, existía un acuerdo general para que en caso de guerra entre dos naciones, élla estuviera sujeta a ciertas normas de comportamiento obligatorias, no solamente para las partes entre sí, sino también con respecto a los estados neutrales, los que, reteniendo ciertos derechos reconocidos, estaban también sujetos a restricciones determinadas.

A despecho de los esfuerzos de los más esclarecidos personajes del mundo, los conflictos armados persisten, con la asombrosa particularidad de que ya no está de moda la declaratoria de guerra. Se han realizado campañas y conquistado territorios estando ostensiblemente en relaciones de paz los países oponentes. La Convención de La Haya de 1907 determina:

Las Potencias contratantes reconocen que las hostilidades entre éllas no deben comenzar sin un previo y explícito aviso, ya sea en forma de una fundamentada declaración de guerra, o en forma de ultimátum con declaratoria de guerra condicional.

En el pasado se han presentado casos en que las naciones han comenzado las hostilidades sin una formal declaratoria de guerra, pero las no declaradas de los últimos años **han continuado sin que los beligerantes o los neutrales reconozcan que existe el estado de guerra.**

Las razones para estas nuevas condiciones pueden ser muchas, pero la probable consideración determinante es el temor de la opinión colectiva expresada mediante instrumentos tales como la Liga de Naciones que podría calificar como agresor a cualquier nación que declare la guerra y, tal vez, imponerle alguna forma de sanción colectiva. Este recurso de las sanciones no ha sido suficientemente fuerte en algunos casos para evitar que ciertas naciones se empeñen en guerras no declaradas, pero sí ha servido para disuadirlas de formular la declaración justificando su acción con excusas y subterfugios.

La continuación de estas guerras ilegales, sin formal declaración, ha tenido muchas repercusiones, dando lugar a serias confusiones en la conducta no solamente de contendientes, sino también en la de las naciones que no están directamente mezcladas, y a las que se hace referencia como "terceras partes". No hay un procedimiento patrón para guiarse cuando dos naciones aparentemente en paz están realmente empeñadas en combate; sin corresponderles el estado de beligerantes y sin que los otros países puedan asumir el rol de neutrales.

Exite además, otra fuente de confusiones: la introducción de las nuevas armas de combate. La Ley Internacional fué estructurada para la lucha en las superficies de los mares y las tierras. No se tuvo la visión de los submarinos y aeroplanos y en consecuencia no se establecieron reglas para su empleo. En la actualidad hay que contemplar este problema especialmente teniendo en cuenta que ambos son incapaces de realizar la guerra en igual forma que lo hacen las fuerzas de superficie de mar o tierra.

Durante la Guerra Mundial el submarino fué el principal violador de la Ley Internacional. Los métodos empleados para hacer la guerra a los buques mercantes violaban los preceptos del Derecho Internacional de dos maneras: Primero.—Como podían operar en áreas controladas por el enemigo, Alemania declaró zona de guerra una vasta extensión de mares en la cual tanto el comercio neutral como el enemigo, podía ser hundido sin previo aviso; dentro de este margen tan amplio, se intentó un bloqueo total de Inglaterra, contrariando el principio de que todo bloqueo debe ser efectivo. Segundo.—Debido al emplazamiento de cañones en los buques mercantes, y al empleo de los barcos "Q", el submarino no estaba en aptitud para visitar y examinar sin correr el peligro de su destrucción; además, no podía llevar dotaciones de presa para los buques capturados, ni proveer elementos de salvataje para pasajeros y tripulaciones en casos de destrucción.

Después de la guerra varias naciones, entre ellas Estados Unidos, Inglaterra, Alemania y Rusia, han convenido en usar los submarinos solamente de acuerdo con

el Derecho Internacional. Al estudiar este convenio salta a la vista la manifiesta imposibilidad de su observancia; surgen a su respecto algunas preguntas cuyas respuestas fluyen sin lugar a contradicción. ¿Se adherirán a este convenio las naciones que no lo suscribieron durante la Conferencia Naval de Londres? Si no lo hacen, ¿quedan libres de su cumplimiento las naciones que lo suscribieron? ¿Será posible para un submarino mandar personal para abordar un buque mercante armado? ¿En caso de ser hundido el buque cómo podría el submarino asegurar la vida de pasajeros y tripulantes?

Los bombardeos desde el aire están ahora reconocidos como un medio importante de ofensiva, a pesar de que al realizarse la Segunda Conferencia de La Haya sólo era posible hacerlo con cañones terrestres y marítimos, la redacción del artículo relativo a la prohibición de bombardear ciudades no fortificadas ha permitido su subsistencia al consignar que no debería efectuarse "por ningún medio". En los últimos años, sin embargo, se han realizado bombardeos de ciudades no fortificadas, alegando que sólo se atacaban objetivos militares tales como estaciones ferroviarias, instalaciones radiotelegráficas, factorías y edificios del Gobierno; pero estos ataques han producido buen número de bajas entre los civiles.

Sin asomo de duda este método de guerra se extenderá al mar en los futuros conflictos. Contra los buques de guerra, desde luego, es un arma legal; pero su empleo contra los barcos mercantes implicará un conjunto de dificultades mayor aún que el producido por los submarinos. Para ambos medios los problemas son los mismos, pero más intensificados para la aviación. Para realizar una guerra al comercio sujetándose a las actuales normas del Derecho Internacional, un avión tendría que bajar a la superficie, enviar una comisión a examinar el barco mercante, trasladar a lugar seguro a los pasajeros y tripulantes y enseguida tomar altura para bombardear y hundir el buque. ¿Cómo entónces podría realizarse una guerra aérea al comercio con elementos que con ser tan poderosos en el aire son en la superficie débiles e indefensos? La respuesta a este enigma surge fácil en la forma de un dilema: o se abandona esta clase de guerra, o se adoptan nuevas reglas que permitan el bombardeo

desde el aire sin necesidad de aviso y sin que sea preciso preocuparse por el salvamento de las personas que existan en el barco mercante atacado.

No hace falta argumentar más para establecer que ni el submarino ni el aeroplano pueden efectuar la guerra en el mar de acuerdo con las actuales leyes; y lo que es peor aún, las características de estas armas, la velocidad para el aeroplano y la invisibilidad para el submarino, son poderosos incentivos para su empleo inescrupuloso, no solamente en tiempo de guerra sino también durante la paz. Volvemos al mismo dilema: o se hunde los barcos mercantes violando las reglas aceptadas, o se abandona la guerra comercial. Por otro lado, consideremos el caso de un combatiente que, con el apremio de la guerra, cuando está más próximo a la derrota que a la victoria, o como se dice vulgarmente, entre la espada y la pared, se sentirá obligado a no emplear métodos que están a su alcance para variar el curso de los acontecimientos, especialmente cuando el Derecho Internacional regula tan defectuosamente, o no regula en absoluto, los medios que puede emplear?

Hoy, por consiguiente, los elementos que están actuando en contravención a los principios aceptados de procedimiento internacional. En este artículo no se pretende moralizar sobre los derechos y los abusos de ningún caso, sino examinar algunas dificultades surgidas por la no observancia del procedimiento reconocido entre las naciones en guerra y en paz y por la introducción de nuevas armas.

Una de las más antiguas y fuertes de las políticas externas de los Estados Unidos ha sido la de mantenerse libre de embarazosas alianzas. Después de la Guerra Mundial se ha reforzado la determinación de permanecer neutral ante los choques entre otros países; pero ese anhelo de mantener la neutralidad es de una realización muy difícil, como se demostró palmariamente en la dicha Guerra Mundial, a la que fuimos arrastrados por la interferencia a nuestro comercio marítimo y por el grave ataque a las vidas en alta mar. Como medios de evitar la guerra, EE.UU. se ha adherido al Pacto de Paris, firmado prácticamente por todas las naciones del Mundo, en el cual se rechaza la guerra como instrumento de po-

lítica nacional; al Pacto de las Nueve Potencias para garantizar la integridad territorial de la China y a diversas conferencias de desarme que intentaron regular la dilapidación de enormes sumas de dinero en una loca carrera por la supremacía naval. A la fecha, cada uno de estos tratados y pactos ha sido abrogado o roto.

El Congreso ha aprobado una serie de leyes destinadas a precaver nuestra neutralidad durante los conflictos extraños. De acuerdo con esas leyes el Presidente está autorizado para declarar que existe estado de guerra cuando dos naciones comienzan las hostilidades con o sin declaratoria formal de guerra. En tales casos debe declarar el embargo de armas, municiones e implementos de guerra. Desde ese momento, también, se declara ilegal el transporte en barcos americanos de esos abastecimientos a los países beligerantes, ya sea directamente o mediante trasbordos en países neutrales. También se han dictado disposiciones para evitar que los puertos de EE. UU. sean usados para aprovisionar a los barcos beligerantes de tripulaciones, de combustibles o de otros abastecimientos. Todos los ciudadanos que viajen en buques beligerantes lo harán a su propio riesgo. Por último, no se facilitarán empréstitos a los países complicados.

Se ha hecho mucha crítica y oposición a estas previsiones; realmente, por más que se esfuerce la imaginación no se concibe cómo pueden inmunizarnos contra los incidentes que podrían precipitarnos a la guerra. Sin embargo, en casos de conflicto de importancia, tendrían efecto para restringir los elementos que pueden ser causa de ruptura de relaciones; prohibiendo a los ciudadanos viajar en buques beligerantes, se previene la repetición del caso del "Lusitania"; la prohibición de empréstitos tiende a evitar la propaganda sentimental en favor de cualquiera de los bandos; los caminos hacia la guerra no se recorrerán por influencias de la banca. Pero hay muchas particularidades que no están consideradas en las actas de neutralidad y que en el futuro podrían arrastrarnos a la guerra. Actualmente es imposible prever todas las futuras transgresiones de la neutralidad.

Cuando la guerra se extiende a los mares, surgen las primeras perturbaciones con los neutrales cuando sus barcos mercantes penetran en aguas controladas por cual-

quiera de los contendores. Las zonas de control se extendieron mucho durante la Guerra Mundial y se extenderán más en la próxima guerra. Los modernos elementos de combate han puesto término al bloqueo cerrado; en lo sucesivo, las escuadras mantendrán líneas de bloqueo muy alejadas de las costas enemigas y las extensas áreas comprendidas no prestarán seguridad para los barcos neutrales, en el caso problemático de que se les permita atravesarlos. Recordemos los resultados que se obtuvieron durante la Guerra Mundial con motivo de navegar en las zonas de conflicto: en el entero mar del Norte, Inglaterra interceptó y desvió a sus puertos, para examen, al comercio marítimo; Alemania declaró que las aguas alrededor de las Islas Británicas eran zona de guerra en la que los buques neutrales podrían ser hundidos sin previo aviso. Como consecuencia, se argumentó mucho con Inglaterra, pero la implacable guerra submarina con las consiguientes pérdidas de vidas y propiedades condujo al resentimiento contra Alemania en vez de Inglaterra.

Excepción hecha de algunos pocos países no se ha reconocido derechos de beligerancia a los nacionalistas en España. Ambos bandos han obtenido ayuda de los titulados neutrales, no sólo en forma de abastecimientos sino también en forma de tropas. La navegación neutral ha sufrido muchos perjuicios como consecuencia de la turbia situación internacional; muchos barcos han sido capturados e hundidos frente a las costas españolas; no solamente se ha apresado y llevado a puerto a barcos mercantes de varias nacionalidades, sino que se ha llegado hasta atacar y causar daños en alta mar a los barcos de guerra de países neutrales. Estos ataques se han realizado con buques de superficie, submarinos y aviones. Las sospechas y acusaciones recíprocas han enturbiado los esfuerzos de las naciones para aclarar la situación. Han vuelto los días de la piratería desde que, en tiempo de paz, los barcos mercantes y de guerra están sujetos en alta mar a los asaltos de submarinos disfrazados y de aviones no identificables.

En el otro lado del Mundo los japoneses declararon el bloqueo de la costa China con el propósito evidente de evitar la obtención de abastecimientos militares por este

país. El comercio neutral fué exceptuado de este bloqueo con la salvedad de que podría ejercerse acción contra los buques extranjeros que llevasen artículos de guerra. El Japón cuenta con poder naval para realizar un bloqueo efectivo, pero como no ha habido declaratoria de guerra, no puede apresar legalmente el comercio extranjero. Inglaterra aceptó la detención de sus barcos mercantes por los de guerra japoneses, para fines de identificación, siempre que no estuviese en las cercanías un barco de guerra inglés. Los Estados Unidos desviaron el tráfico de sus buques a los puertos chinos después del bombardeo del "Presidente Hoover". El mismo país prohibió también el transporte de elementos militares en buques en que el Gobierno poseía algún interés. En total, Japón no ha interferido grandemente en el comercio neutral, a pesar de ser bien conocido el hecho de que los abastecimientos llegaban a China en barcos neutrales. Sin embargo, los barcos mercantes han estado expuestos a considerables peligros en el área de las hostilidades, tanto por efecto de la artillería como por los bombardeos aéreos. Pero mientras los barcos mercantes pueden apartarse de las áreas peligrosas, las fuerzas navales, con el fin de evacuar a sus nacionales, necesitan estar presentes en los lugares en los que se está luchando. En Shangai, por tiempo algo extenso, el U. S. S. "Augusta", estuvo expuesto a los peligros de las baterías terrestres y al bombardeo aéreo y fuego antiaéreo.

¿Qué ha hecho el mundo con respecto a las violaciones del procedimiento internacional que acabamos de señalar? La opinión general ha sido dirigida hacia la condenación de agresiones no provocadas, de ruptura de tratados y de guerras ilegales. La Liga de Naciones ha calificado como agresores a ciertas naciones y una vez intentó con poco éxito la imposición de sanciones. La acción concertada de los miembros de la Liga no resultó eficaz por diversas razones, especialmente por la incapacidad de llegar a un acuerdo y por la posibilidad de verse envueltos en el conflicto ante la necesidad de respaldar sus decisiones con la fuerza armada.

Puede afirmarse que la diplomacia ha fracasado al tratar de prevenir conflictos, de terminar las guerras y detener agresiones. No por que no haya obtenido resul-

tados, sino por no haber sido suficientemente fuerte para restringir todas las infracciones de la conducta internacional. En la época actual el mundo tiende hacia la política más real de no intervención.

Los Estados Unidos han adoptado el procedimiento de no reconocer los territorios adquiridos y Estados nacidos como productos de conquistas, poniendo en vigencia las actas de neutralidad en algunos casos, la estricta neutralidad en los conflictos externos y la condenación de las agresiones (mediante discursos, artículos y notas).

La acción de las otras Potencias ha optado rumbos muy divergentes; algunas han seguido el ejemplo de los EE. UU. y otras han ayudado subrepticamente a uno u otro bando y, por último, no han faltado las que, a pesar de conservar una actitud de neutralidad, proveyeron abiertamente a los contendientes de materiales de guerra y personal militar.

Hasta ahora ninguna nación ha recurrido a la intervención armada para proteger sus derechos en los casos de conflictos no declarados, en los que se ha causado daños a sus propiedades y a sus ciudadanos. Es interesante señalar las actitudes tomadas en los últimos años, por los estados perjudicados. Alemania se desquitó del ataque aéreo a uno de sus barcos de guerra bombardeando inmediatamente un puerto de la España Gobiernista. Inglaterra ha sufrido más que cualquiera otro país neutral en el conflicto español; sus buques han sido atacados y bombardeados en alta mar y en los puertos españoles; algunos han sido capturados. La presión diplomática y la amenaza han obligado a poner en libertad a los barcos mercantes apresados; sin embargo, no se han tomado represalias por los daños causados a sus naves de guerra o mercantes. Se estableció una patrulla anti-submarina en el Mediterráneo con orden de disparar sobre cualquier atacante y sobre todo submarino encontrado en la zona. Las potencias han enviado numerosas notas de protesta al Japón por daños a la propiedad, maltratos a sus ciudadanos e infracciones a los derechos de los neutrales. Del bombardeo del U. S. S. "Panay", resultó una disculpa del Japón y una indemnización por las pérdidas. Los daños recibidos por el H. M. S. "Ladybird" y la herida anterior al Embajador Británico

en China, por fuego de ametralladora desde el aire, fueron arreglados por procedimientos diplomáticos.

En tiempos pasados las naciones han ido a la guerra por mucho menos, lo que da la apariencia de que actualmente con o sin gusto, están aceptando una nueva interpretación del procedimiento internacional. Con todo, siempre subsiste el problema de qué debe hacerse ante el estado de los asuntos en que el mundo está envuelto; si no se toma alguna acción, las agresiones y daños a los neutrales continuarán embarazando más y más los derechos de éstos.

La solución podría obtenerse de dos maneras: primero, que los neutrales defiendan sus derechos oponiendo la fuerza a la fuerza, método que, como ha demostrado la historia, da lugar a más guerras; segundo, restableciendo las buenas normas mundiales, reafirmando las leyes internacionales y adicionando las que gobiernan el empleo de las nuevas dos armas: submarino y aeroplano.

E. Q. D.





Memorias navales del Almirante Roger Keyes

CAPITULO X

DESTRUCCION DE LAS FORTIFICACIONES EXTERIORES

Mi viaje hasta Malta para asumir el puesto de Jefe de Estado Mayor, bajo las órdenes del Almirante Carden.—Después a Tenedos.—El Almirante Carden asume el Comando de la Flota Aliada en los Dardanelos.—Ataque a las defensas exteriores.—Demoras por causa del mal tiempo.—Destrucción de los fuertes exteriores, debido al bombardeo de los buques de guerra y fuerzas de desembarco.—Llegada del General Birwood.

En la tarde del 9 de Febrero de 1915, hice la travesía del Canal de la Mancha, mientras se dejaba sentir los efectos de un fuerte temporal, que duró hasta mi llegada al Continente.

Desde ese puerto continué viaje por tierra, cruzando Francia, en demanda de Marsella embarcándome en el vapor "Australia", de la Compañía Messageries Maritime, que tenía 24 años de servicios, llegando a Malta el 14 de Febrero, después de haber estado el buque al garete tres veces y una vez varias horas, debido a averías de consideración. Felizmente, no habían todavía submarinos enemigos operando en el Mediterráneo.

Viajaban como pasajeros, el General Pau,—veterano de la guerra Franco-Prusiana,— y su Estado Mayor, que se dirigían a Rusia en misión especial, así como también, dos Jefes de la Marina Francesa, siendo uno de ellos el Capitán de Fragata Herr, a quien había conocido el año 1904 en Paris.

En aquella época, el Comandante Herr era Ayudante del Almirante Fournier, que presidió una Junta Internacional de Almirantes, designada con objeto de investigar el ataque de la Flota Rusa del Báltico a los bu-

ques pesqueros ingleses, en las proximidades de Hull, y yo fuí asesor naval de la Delegación de Abogados y Diplomáticos Ingleses, que actuó por nuestra parte en esa oportunidad.

El Comandante Herr, era portador de una comunicación para el Comandante en Jefe (francés) de la Escuadra Aliada en el Mediterráneo, Almirante Boué de Lapeyrère, con los detalles del proyecto de ataque a los Dardanelos, debiéndose destacar según las órdenes transmitidas cuatro acorazados y algunos destroyers franceses, para actuar bajo las órdenes del Contralmirante Carden.

Después que el Comandante Herr se enteró de la naturaleza de mi misión, o sea, del nuevo puesto que iba a desempeñar, lo invité para servir como oficial de enlace en el Estado Mayor del Almirante Carden, siempre y cuando fuera posible tal arreglo. Dicho jefe me contestó, que con mucho gusto aceptaría mi oferta, pero como había sido designado al Estado Mayor del Almirante francés, creía difícil un nuevo cambio de puesto tan pronto.

Posteriormente, cuando conseguí la aprobación del Almirante Carden, fué designado "oficial de enlace", el otro oficial francés que viajó conmigo a bordo del "Australia", Teniente de Navío C. Millot, quien prestó sus servicios en nuestro Estado Mayor, durante 16 meses, siendo un excelente camarada que actuó con gran sagacidad en la misión de establecer vínculos estrechos entre el personal de las Escuadras de Inglaterra y de Francia.

Mi Almirante, que había sido Superintendente del Arsenal de Malta al iniciarse las hostilidades, fué designado en Setiembre para comandar la Flota que debía establecer el bloqueo de los Dardanelos, después de la entrada de los cruceros alemanes "Goeben" y "Breslau", en el Mar de Mármara; en su lugar fué nombrado el Contralmirante Limpus, que había sido jefe de la Misión Naval Británica en Constantinopla, hasta la ruptura de relaciones con los Turcos.

Cuando llegué a Malta, hacía algunos días que estaba allí el Almirante Carden, siendo agradablemente sorprendido al conocer que el Almirante de Robeck se

encontraba ya en el lugar de las operaciones, con todos los buques que debían actuar en el ataque a los Dardanelos.

El Almirante Carden vivía en Valetta, en la casa del Almirante, utilizando su pequeño Estado Mayor las oficinas respectivas, aprovechando que estaba vacante el puesto de Comandante en Jefe debido al arreglo acordado, que establecía que los buques de guerra aliados serían puestos bajo el comando de un Almirante inglés en el Atlántico y de un Almirante francés en el Mediterráneo. Formaban parte del Estado Mayor, el Capitán de Fragata Hon Alexander Ramsay, como Jefe de Armamento y el Capitán de Navío W.W. Godfrey, de la infantería de Marina, con quienes trabajé en íntimo contacto durante toda la Campaña. Estos jefes eran responsables de los detalles del plan de ataque a los Dardanelos propuesto por el Almirante Carden y aprobado por el Almirantazgo, cuya ejecución se estaba iniciando desde hacía pocos días.

En el fondeadero de Malta, se había reunido cierto número de acorazados anticuados y cruceros, por lo que el club era muy visitado por una gran cantidad de oficiales de marina, ingleses y franceses y aunque la expedición a los Dardanelos era todavía un riguroso secreto, se notaba en el ambiente un estado de excitación anormal y de expectación. Cuando paseaba por los salones del club, después de la comida, fui saludado por el Comandante de uno de los acorazados, en los siguientes términos: ¿“Hola pájaro de tempestad, qué viento lo ha traído por aquí?””. Cinco semanas después, el acorazado bajo su comando, se hundía en las proximidades de Gallípoli, con el pabellón al tope, siendo éste buque el primero de los cinco acorazados que perdimos en esta zona de operaciones.

Las flotillas de submarinos de la defensa local de Malta y Gibraltar estaban actuando en el bloqueo de los Estrechos. Como cada flotilla era comandada por un jefe submarinista antiguo, pude arreglar de manera que el Teniente-Comandante C. G. Brodie, Jefe de la flotilla de Gibraltar, fuera adscrito al Estado Mayor y el Teniente-Comandante Pownall, Jefe de la flotilla de Malta, se hiciera cargo de las dos flotillas. En esos días ha-

bía en Malta tres submarinos reaprovisionándose o en reparaciones, siendo uno de ellos el "B-11", cuyo Comandante, Teniente-Comandante Norman Holbrook, fué condecorado con la V. C., (Victory Cross) por la notable proeza de hundir al crucero turco "Messoudieh", en el fondeadero de la bahía Sari Siglar, más adentro de los "Narrows", no obstante estar protegido dicho buque por cuatro líneas de minas submarinas.

Una noche, invité a comer a los oficiales de los submarinos, habiendo tenido la oportunidad de hacerles conocer las hazañas de estos buques en las aguas territoriales y de oír lo acontecido a cada uno de los presentes.

El 16 de Febrero, zarpó para los Dardanelos el "Albión", (Capitán de Navío A. Heneage) yendo en este buque el Almirante Carden y su Estado Mayor. Con anterioridad se había divulgado la noticia, que el "Albión" iba a Nápoles y después a Gibraltar por lo que a distancia conveniente de Malta, se cambió de rumbo al Este y al obscurecer el buque navegaba en demanda de la zona donde se realizaría nuestra gran aventura. El paisaje iluminado por la Luna en creciente y la constelación Orión destacando con gran brillo en un cielo estrellado, me pareció un feliz augurio, recordando que nunca como aquella noche; me sentí tan alegre y confiado.

Cuando yo era guardiamarina, a bordo del "Ra-leigh", el capellán del buque, un ferviente adorador del Cielo, entretenía con frecuencia mis guardias nocturnas durante una o dos horas, relatándome la historia de las constelaciones, lo cual me sirvió mucho para identificarlas con facilidad, prefiriendo desde ese entonces, para mis cálculos, a la constelación de Orión, que consideré siempre como precursora de mis éxitos. Cierta día, en conversación con el Primer Lord, le expresé que la constelación de Orión era la estrella que regía mi destino y por eso era muy satisfactorio para mí, distinguir brillando en los cielos esa constelación, la víspera del día de operaciones en la Bahía de Heligoland. Entonces Winston Churchill me replicó: "Su estrella, también es la mía". Después de muchos años tuve el placer de leer en su libro "My Early Life" una referencia sobre su fé en Orión.

Sea como fuere, no deseo discutir la exclusiva de esa constelación con un luchador tan denodado, como Winston Churchill, que con el apoyo del Primer Lord Naval y de sus colegas del Ministerio, hubiera obtenido seguramente la victoria, al llevar a cabo su gran plan estratégico.

El 18 de Febrero, después de fondear el "Albi6n" en la Isla de Tenedos, el Almirante y Estado Mayor se trasladaron al "Inflexible", (Capitán de Navío R. Phillimore). Después de la Batalla de Coronel, el "Inflexible" y el "Invencible", habían sido destacados para dar caza a los cruceros alemanes "Scharnhorts" y "Gneisenau" y vengar el hundimiento del "Good Hope" y "Monmouth"; después de cumplir esa misión, el "Inflexible" reemplazó al "Indefatigable", como buque insignia de la Flota de los Dardanelos.

Fué muy interesante para mí, enterarme con toda exactitud de todos los detalles de la batalla de las Islas Falkland, en la cual el "Inflexible" recibió dos o tres impactos, que causaron la muerte de un tripulante y tres heridos. El "Invencible" fué tocado varias veces por los proyectiles enemigos, pero no hubo ninguna baja. En resumen; nuestros cruceros de batalla no tuvieron la menor dificultad para batir a los cruceros alemanes "Scharnhorst" y "Gneisenau", exactamente con la misma facilidad que estos buques, a su vez, hundieron en Coronel, al anticuado "Good Hope" y mal armado "Monmouth".

Durante el día, los buques de la Escuadra que operaban en los Dardanelos, fondeaban al Norte o al Sur de la Isla Tenedos, teniendo en cuenta el viento reinante y el estado del tiempo, navegando toda la noche, para disminuir o evitar el riesgo del ataque con torpedos y de los torpederos y destroyers turcos que actuaban en el Mar de Mármara. De acuerdo con ésta práctica, el buque insignia y demás unidades, zarparon del fondeadero, en la noche, dirigiéndose hacia la entrada de los Dardanelos, donde se llegó al amanecer del 19 de Febrero, procediendo los buques a ocupar los puestos respectivos para llevar a cabo el ataque a los fuertes de la defensa exterior, o sea, la primera etapa del plan del Almirante Carden.

Se había ordenado que cierto número de acorazados, cruceros, destroyers y draga-minas (1), debían estar en esa zona para iniciar las operaciones, pero, todavía no habían llegado todos los buques designados para actuar en las operaciones preliminares. Sin embargo, era abrumadora la superioridad de nuestra artillería de grueso calibre con respecto a la de los fuertes de las Defensas Exteriores, que consistía en dos anticuados fuertes construídos de adobes, cuyos cañones de 11", 10.2" y 9.4", tenían un alcance limitado de 8000 yardas. Además existían dos fuertes modernos, con dos cañones de 9.4" cada uno, siendo el alcance máximo de 11.000 yardas (2).

Se había previsto, iniciar el bombardeo desde una gran distancia, fuera del alcance de los cañones de los fuertes o en marcación de seguridad para no recibir impactos, continuando después el bombardeo a alcance medio, utilizando la batería secundaria; por último, se dispararía con toda la potencia artillera, a la distancia reducida de 2.000 a 4.000 yardas.

El 3 de Noviembre de 1914, los cruceros de batalla "Indefatigable" e "Indomitable" y los acorazados franceses "Suffren" y "Verité", habían efectuado un corto bombardeo de los fuertes, habiendo pasado a una distancia de 13.000 yardas, aproximadamente. El enemigo contestó el fuego casi inmediatamente y aunque sus cañones estaban fuera del alcance de tiro, continuaron disparando hasta que nuestros buques terminaron la corrida, habiéndose observado que unos cuantos proyectiles de los Fuertes N° 1 y 4, cayeron relativamente cerca de los buques. Por supuesto, los buques tiradores practicaron un buen ejercicio de combate, que ocasionó la explosión de la santa bárbara del Fuerte N° 3 y por informaciones posteriores se supo, que el número de bajas en el personal de los fuertes, había sido muy elevado.

Evidentemente, el enemigo aprovechó las enseñanzas deducidas de este ataque prematuro, pues el 19 de

(1).—Apéndice 1, anexo.

(2).—En la figura están señalados todos los fuertes y baterías de las Defensas Exteriores. Los detalles sobre el armamento, se mencionan en el Apéndice 2, anexo.

Febrero todo el personal estaba a cubierto de los efectos de nuestros proyectiles y los fuertes estuvieron sin disparar, hasta que los buques atacantes entraron dentro del radio de alcance de los cañones respectivos.

Las condiciones de luz, dificultaron la iniciación de las operaciones hasta las 10 a.m., cuando el Sol tenía cierta altura sobre el horizonte.

El "Cornwallis", después disparó sobre el Fuerte 4, empleando tiro rasante, desde una posición que no podía ser batida por el Fuerte 6.

El "Triumph", atacó al Fuerte N° 1, con tiro indirecto, manteniéndose protegido por las tierras altas de Tekke Burnu.

El "Suffren", cuyo "spotting" se controlaba a bordo del "Bouvet", disparó con tiro indirecto contra el Fuerte 6 desde una posición muy cerca de tierra, en las proximidades del pueblo Yeni Kreui, fuera del alcance de los cañones de los Fuertes No. 4 y 6. El "Gaulois", a pequeña distancia de estos buques, estaba listo para repeler cualquier ataque de artillería móvil, del lado de la playa.

Después de media hora de "fuego" se ordenó "fondear" a todos los buques tiradores. El "Vengeance", buque-insignia del Contralmirante de Robeck, ocupó el puesto del "Cornwalis" debido a una falla en el cabrestante de este buque, que impedía largar el ancla en aguas de mucha profundidad.

Hasta las 11 y 45, el "Triumph" no había podido hacer impacto en el Fuerte N° 1. A esa hora, el "Inflexible" disparó también sobre ese fuerte, a una distancia de 13.000 yardas y a la 1 p. m., después de haber obtenido muy buenos impactos, cambió de blanco disparando con todo éxito contra el Fuerte 3, que recibió varios impactos seguidos.

Los buques continuaron disparando lentamente, de acuerdo con las instrucciones, hasta las 2 p. m., cuando el Almirante creyó suficiente el efecto del bombardeo a larga distancia, para poder "cerrar distancias", continuando el tiro, a un alcance medio, manteniéndose los buques en movimiento, dentro de la zona batida por los cañones de los fuertes 1 y 4, pero éste último fuerte no disparó.

A las 4 y 10 p. m., habiendo cesado el "fuego" de los fuertes, el Almirante ordenó al "Vengeance" y "Cornwallis", disminuir la distancia de combate, para utilizar la batería secundaria.

A las 4 y 40 p.m., los fuertes estaban envueltos por nubes de humo y polvo, no dando señales de vida, por lo que el Almirante ordenó al "Suffren" y al "Vengeance", "alto el fuego" y reconocer los fuertes.

A las 4 y 45 p. m., cuando el "Vengeance" se encontraba en la entrada de los Estrechos, los Fuertes N^o 1 y 4, dispararon con artillería de grueso calibre, principalmente contra este buque, que felizmente no sufrió ninguna avería grave. Entonces, el "Inflexible", "Agamemnon" (que había llegado de Malta, con el "Queen Elizabeth") y tres buques franceses, ayudaron al "Vengeance" y "Cornwallis" en su tiro de castigo. Poco a poco, el "fuego" de los cañones de los fuertes fué esporádico y por último terminó. A las 5 y 20 p.m., como la visibilidad era reducida y casi no se distinguían los fuertes entre el humo y el polvo de los disparos, se ordenó "alto el fuego". El Almirante de Robeck, solicitó autorización para continuar el combate, que fué denegada, teniendo en cuenta además de las pésimas condiciones de visibilidad hacia tierra, que las siluetas de los buques se proyectaban nítidamente en el "rielar" del Sol poniente y como era absolutamente imposible terminar el plan proyectado para ese día, antes de la noche, el Almirante Carden resolvió esperar hasta que hubiera unas cuantas horas de buena visibilidad.

Como resultado del combate entre los buques y los fuertes, se constató que el bombardeo a gran distancia de las fortificaciones modernas, no producía sino daños de escasa importancia. Los Fuertes Nos. 1 y 4, que se suponía habían recibido muchos impactos de 12", reiniciaron el "fuego" con los cuatro cañones respectivos, en cuanto los buques disminuían la distancia de combate. No obstante lo anterior, tenía la absoluta confianza de que el plan del Almirante Carden significaba la solución integral del problema y que podía ser llevado a cabo con todo éxito; los cañones y fortificaciones del enemigo podían ser batidos por el fuego de los cañones de grueso calibre de nuestros buques, desde una posición

situada fuera del alcance de los cañones de los turcos, mientras que otros buques se aproximarían a distancia efectiva de combate o pasarían sin ser molestados por el "tiro" del enemigo.

Cuando fui Agregado Naval en Turquía, en los años 1906, 1907, me dediqué a observar durante varias horas y en diversas oportunidades, mediante un telescopio de gran aumento, lo que sucedía en el interior de los fuertes del Bósforo y de los Dardanelos, siendo mi labor de mayor rendimiento en los Dardanelos, debido a las facilidades otorgadas por el Capitán de un vapor de salvataje, que operaba desde Chanak, quien me embarcó en su buque, yendo a todos los puntos importantes, donde podía obtener los datos que necesitaba para el estudio de las fortificaciones. No tenía absolutamente ninguna duda respecto a la destrucción de los fuertes, una vez que los buques hubieran pasado y pudieran atacarlos desde el lado de adentro de los Estrechos. "No obstante", como lo escribí en aquella época, "desde el principio, tenía la firme convicción, que" "la ocupación militar de Gallipoli, era indispensable," "aún en el supuesto, —que admitía nuestro Gobierno," "—del derrumbamiento de la moral de los turcos, al" "llegar la Flota Aliada a Constantinopla. Mi opinión" "era, que en cualquier caso, debíamos estar prepara" "dos para llevar a cabo operaciones militares en gran" "escala, para asegurar la libertad de navegación en los" "Estrechos, teniendo presente que nuestros buques ten" "drían que actuar en el Mar de Mármara, si la presen" "cia de la Flota Aliada victoriosa en las proximidades" "de la Capital de Turquía, no producía el efecto de" "desmoralización que se esperaba. Del 20 al 24 de Fe" "brero, se discutió este aspecto del problema, con el" "Almirante de Robeck, Comandante Phillimore, Co" "mandante Godfrey, cuya opinión era semejante a la" "mía, y por supuesto con el Almirante Carden, que ha" "biendo vivido todo un invierno en los Dardanelos, es" "taba por consiguiente perfectamente capacitado para" "apreciar las grandes dificultades que se debía afron" "tar para aprovisionar un ejército, teniendo en cuen" "ta las condiciones normales del tiempo, en esa esta" "ción; por este motivo, el Almirante se opuso a la e"

“jecución de operaciones militares, exceptuando lo más”
“indispensable”.

El Almirante tenía la intención de continuar las operaciones proyectadas en los días siguientes, pero comenzó a soplar viento fuerte del Sur y las condiciones del tiempo y visibilidad fueron desfavorables para el tiro de cañón y observación desde hidroaviones, siendo conveniente también, evitar el consumo de munición, en una acción indecisa.

El 21, el Almirante Carden remitió un telegrama al Almirantazgo, informando de la suspensión de las operaciones debido a una tempestad del Sureste y a la mala visibilidad reinante, pero que creía posible que los acorazados anticuados podían aproximarse más a los fuertes para combatir a distancia reducida, protegidos por un bombardeo desde larga distancia.

El 22 de Febrero, fuimos enterados que se había ordenado al General en Jefe en Egipto, alistar 10,000 hombres, para utilizarlos en operaciones en los Dardanelos. El 24, después de un intercambio de telegramas con ese jefe, el Almirante propuso, por telégrafo, al Almirantazgo, que en el caso de enviar sólo 10.000 hombres, este contingente fuera transportado a Mudros y con objeto de engañar al enemigo, los buques harían escala en el Golfo de Xeros, pero sin desembarcar a nadie. Si fuera necesario, con objeto de evitar la seria interferencia que representaba para la Flota, el tiro de los cañones ocultos, esa Fuerza Militar podía desembarcar en Sedd el Bahr, para apoderarse de la Península, hasta la línea del Río Suan Dere — Chana Ovasi, siendo apoyada en ambos flancos por los buques aliados. Como el desembarco en Sedd el Barh y el reaprovisionamiento ulterior de las tropas, dependía de las condiciones del tiempo, el Almirante sugería llevar a cabo esa operación solo en el caso de urgente necesidad; también se solicitó que las tropas fueran enviadas a Mudros lo más pronto posible y que en el supuesto de utilizar también la “Royal Marine Brigade” debía completarse este Cuerpo con los Batallones de Portsmouth y Deal.

El Contralmirante Rosslyn Wemyss, llegó el 22, en el “Dartmouth”, para asumir el puesto de jefe más caracterizado en Mudros, siendo este puerto la base

principal de las fuerzas navales y militares que actuaron en las operaciones.

El Primer Lord, después de iniciar su gran proyecto, estaba naturalmente muy impaciente y ansioso de noticias al respecto, siendo evidente que los telegramas dando cuenta de nuestra aparente iniciación, era causa de inquietud en el Almirantazgo, por lo que el Almirante Carden ante esa situación, decidió, según mi sugerencia, transmitir el telegrama siguiente, que sin duda, sería muy apreciado y comprendido por el Primer Lord:

128 Remitido 11.44 a. m. 24 Febrero.

“Tiempo lo mismo que ayer. No intento rei”
“niciar operaciones con mal tiempo objeto evitar”
“resultado indeciso constatado experiencia primer”
“día, pues estoy convencido que si condiciones del”
“tiempo son favorables la destrucción de cañones”
“de los fuertes de la entrada puede completarse”
“en un día, de acuerdo con proyecto mi telegrama”
“del 21”.

En la tarde, mejoró el tiempo y en la mañana del 25, las condiciones eran favorables para el tiro de artillería, aunque todavía había mar gruesa que impedía las operaciones de reconocimiento y exploración de los hidroaviones. A las 10 a. m., los buques “Queen Elizabeth”, “Agamemnon”, “Irresistible” y “Gaulois”, al ancla, comenzaron a bombardear desde gran distancia, a los Fuertes 3, 1, 4 y 6 respectivamente. Desgraciadamente el “Agamemnon” largó el ancla 1.000 yardas más cerca de tierra de lo ordenado, recibiendo en muy poco tiempo hasta siete impactos, antes de que pudiera ocupar la posición exacta asignada. El tiro de los buques fué excelente y a la 1 p. m., el “Vengeance” y “Cornwallis” se aproximaron a los Fuertes 1 y 4, disparando a distancia reducida, no contestando los cañones de estos fuertes. Los fuertes 3 y 6 dispararon algunos proyectiles con mala puntería. El Almirante De Robeck, informó que todo hacía suponer que los dos cañones del Fuerte 1 estaban fuera de combate y que en el Fuerte 4 no había personal para manejar los cañones.

A las 2 p. m., el "Suffren" y "Charlemagne" "cerraron la distancia" para combatir con los Fuertes 3, 4 y 6.

A las 3 p. m., siendo evidente que había terminado el "fuego" de los fuertes y que los cañones no podían disparar más, se ordenó la entrada de los destroyers y draga minas en el Estrecho, para iniciar las operaciones de rastreo de minas, debiendo el "Albión" y "Triumph", apoyar esas fuerzas, aproximándose a los fuertes hasta una distancia de 2.000 yardas de la orilla norte y sur, respectivamente.

Los Fuertes 1, 4 y 6, dispararon todavía, con un solo cañón, pero fueron silenciados rápidamente y a las 4 p. m., parecía que todos los fuertes habían sido abandonados. A esa hora se iniciaron las operaciones de "rastreo" apoyadas por el "Vengeance", "Albión", "Triumph" y seis destroyers, bajo el comando del Almirante de Robeck. El resto de la Flota regresó a Tenedos, para evitar el riesgo de un ataque nocturno.

Cuando cesó el combate, el Almirante Guépratte a bordo del "Suffren", hizo desfilar a todos los buques de su división por delante de nuestro buque insignia, saludando militarmente durante el desfile, mientras las bandas tocaban el "God save the King" y el "Tipperary" que fué contestado con la "Marsellesa" y entusiasmas vítores y "hurrahs" en honor de nuestros valientes aliados, cuyo excelente tiro había contribuído tanto al éxito final.

Desde nuestra posición a bordo del buque insignia, a cubierto de los proyectiles enemigos debido a la distancia de tiro, habíamos seguido con gran admiración y ansiedad los movimientos de los Almirantes de Robeck y Guépratte, quienes condujeron a sus divisiones respectivas a los puestos designados, frente a los fuertes enemigos, pues sabíamos por la experiencia de lo sucedido al "Vengeance" el día 19, que después del bombardeo sólo se había puesto fuera de combate a unos cuantos cañones. En esa oportunidad, se ordenó "alto el fuego" antes de tiempo. El 25, nuestro dominio fué absoluto y tal como se esperaba, el tiro enemigo fué ineficaz, no registrándose bajas sino a bordo del "Aga-

memnon", que como se ha expresado anteriormente, fondeó, por equívoco, más adentro de la posición asignada.

Después del bombardeo, el "Inflexible" se dirigió a Tenedos, regresando yo en un destroyer a la entrada de los Estrechos, para arreglar con de Robeck las operaciones subsiguientes, que se harían bajo su comando directo. Toda la noche estuve a bordo del "Vengeance" y al amanecer del 26, utilizando el destroyer "Grasshopper", inspeccioné las flotillas de draga minas y observé al "Majestic" apoyando a éstos buques, en una situación tal como para disparar en caso necesario, por retaguardia de los fuertes. Decidí regresar al "Vengeance", para insinuar a de Robeck el envío a tierra de los grupos de desembarco, apoyados por dos batallones de Infantería de Marina y los cañones de los buques, con objeto de completar la destrucción de los cañones y proyectores ubicados a la entrada de los Estrechos; este Almirante aprobó mi sugerencia. Inmediatamente después utilizando al "Grasshopper", me dirigí a Tenedos, para informar al Almirante Carden de los sucesos y sugerirle el desembarco inmediato de las fuerzas respectivas.

Toda la mañana se había estado esperando la llegada de hidroaviones, pero no se avistó ninguno; en mi viaje de regreso a Tenedos, tuve oportunidad de ver a dos de estas máquinas, haciendo evoluciones en el agua, en las proximidades del "Ark Royal" sin haber podido volar desde el 19, debido al mal tiempo y en la actualidad la "calma" reinante impedía que pudieran "decollar". En estas condiciones, cuando "decollaban" los hidroaviones, los valerosos pilotos estaban imposibilitados de alcanzar gran altura, sufriendo las consecuencias del tiro de fusil del enemigo.

Mientras tanto, de Robeck había solicitado autorización por radio para enviar inmediatamente a tierra las fuerzas de desembarco, pero como el Almirante Carden deseaba que los hidroaviones efectuaran un prolijo reconocimiento de la zona, antes de ordenar el desembarco de las tropas, cuando se recibió la información de los aviadores, era ya demasiado tarde para desembarcar las fuerzas que estaban a bordo de los transportes, surtos en el fondeadero de Tenedos. Por ese mo-

tivo, el Almirante decidió postergar el desembarco, hasta la mañana del día siguiente.

El destroyer "Grasshopper" me trasladó a mi y a Ramsay (Jefe de Armamento del Estado Mayor de la Flota) hasta el interior de los Dardanelos, con objeto de escoger un lugar adecuado para situar un buque desde donde pudiera observar el tiro indirecto del "Queen Elizabeth", sobre la Península, contra los fuertes de los "Narrows". Cuando llegamos, el "Majestic" y el "Albión" precedidos por varios draga minas, se habían internado cuatro millas dentro de los Estrechos; el "Albión" disparaba desde 12.000 yardas, teniendo como blanco el Fuerte N° 8 y desde las tierras altas algunos cañones ocultos y howitzers disparaban contra los buques interfiriendo los movimientos y molestando al personal, pero sin mayor peligro para los buques con coraza.

A la entrada de los Estrechos, el "Vengeance" y el "Irresistible" apoyaban a las fuerzas de desembarco de estos dos buques, que incursionaban en tierra, en Kun Kale y Sedd el Barh respectivamente, cumpliendo órdenes del Almirante de Robeck; que se había decidido a proceder sin esperar la respuesta del Almirante Carden, con objeto de aprovechar la ventaja de la ausencia probable momentánea de las tropas enemigas, que habían huído al constatar que el "Majestic" y el "Triumph" batían a los fuertes por retaguardia. Esta retirada de las fuerzas del enemigo, había sido mencionada en el informe de los aviadores, a que ya me he referido y fué por eso que se postergó el envío de las fuerzas de desembarco, hasta el día siguiente. Después que Ramsay ubicó el sitio desde donde se debía observar el tiro indirecto del "Queen Elizabeth", ordené al "Grasshopper" navegar hacia donde estaba el "Vengeance", pero al pasar cerca del "Majestic", éste buque recibió dos o tres impactos y nuestro destroyer fué tocado dos veces, con proyectiles de 6 pulgadas, que inutilizaron la radio y una embarcación que estaba alistándose precisamente para llevar a Ramsay y a mi al "Vengeance". Estos proyectiles habían sido dirigidos seguramente contra el "Majestic". En ese momento, el enemigo comenzó a bombardear a los buques draga minas y como se trata-

ba de evitar desde el principio, averías en estos buques, se ordenó la retirada hasta la noche; pero ya se había explorado un amplio canal de cuatro millas de longitud dentro de los Estrechos, sin encontrar ninguna mina submarina.

Después me trasladé al “Vengeance” y desde a bordo de este buque, con auxilio de mi excelente telescopio, observé lo que sucedía en la orilla asiática, pudiendo distinguir claramente a los turcos de estatura reducida, tratando de impedir el avance de nuestra pequeña fuerza, que se mantenía en comunicación directa por señales, con el “Vengeance”, indicando donde se debía disparar.

El Teniente Comandante Robinson, a cargo del grupo encargado de los trabajos de demolición, fué perfectamente identificado por el Almirante y por la dotación del buque, cuando ubicó a su gente en un lugar protegido y él corrió hacia adelante, solo con una carga explosiva, desapareciendo dentro del Fuerte N° 4. A continuación se oyó una explosión, regresando el Teniente Comandante Robinson por otra carga explosiva, con objeto de destruir el otro cañón (1).

El grupo de desembarco del “Vengeance”, destruyó una nueva batería muy bien oculta en las proximidades de la tumba de Aquiles, que había molestado bastante, así como también varios cañones de tiro rápido y ametralladoras. En los fuertes No. 4 y 6 destruyeron varios cañones que parecía habían sido inutilizados parcialmente por nuestro bombardeo del 25 de Febrero (2).

El grupo de desembarco del “Irresistible” procedió en forma semejante, en Sedd el Bahr, pero no pudo llegar hasta el Fuerte N°. 1, debido a la resistencia que opuso un destacamento turco que no podía ser batido por los cañones de los buques. En el Fuerte No. 3, fueron inutilizados varios cañones y se oyó la explosión de una santabárbara. Cada uno de los grupos de desem-

(1)—Por este acto de valentía y otros, de los cuales se tratará después, el Teniente Comandante Robinson fué condecorado con la Victoria Cross (V. C.)

(2)—De acuerdo con las informaciones de origen turco, obtenidas después de la guerra, todos los cañones de los Fuertes N°. 1, 3, 4 y 6. fueron puestos fuera de combate o inutilizados, como consecuencia del bombardeo del día 25 de Febrero. «Historia oficial de las operaciones navales».—Vol. II, pág.

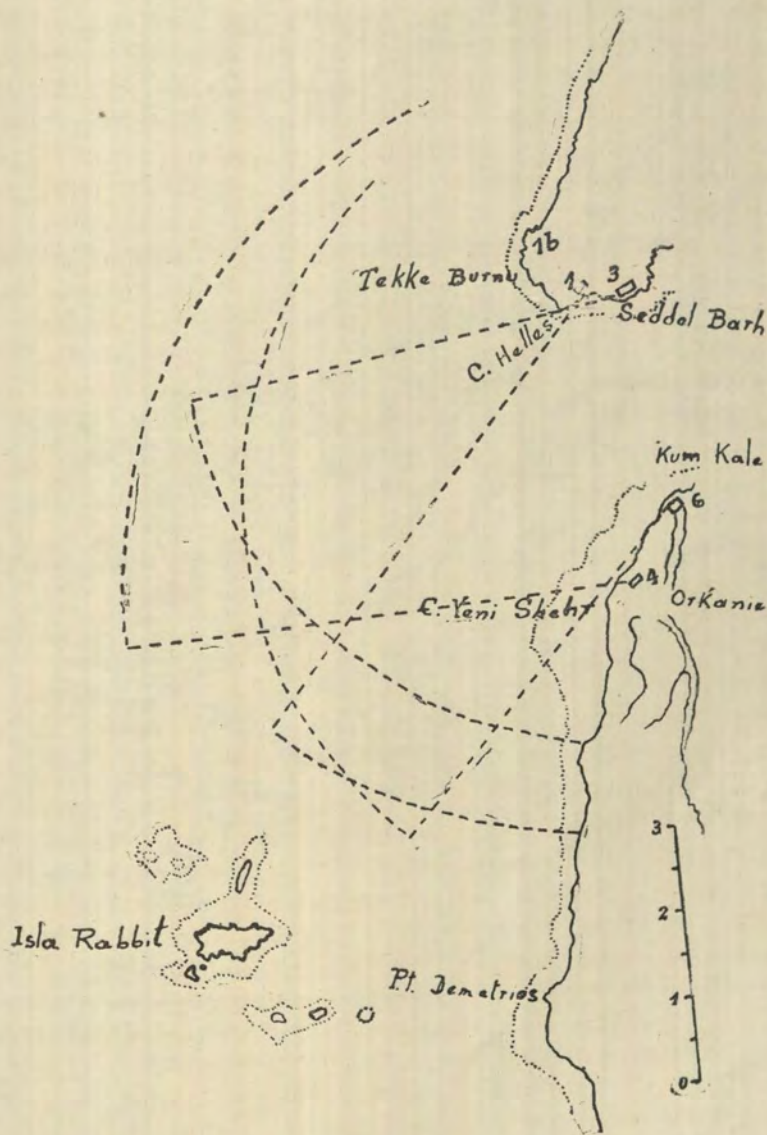
barco, que actuaron con tanto éxito, estaba constituido por unos 50 hombres de infantería de marina y 30 marineros, los que después de inutilizar los cañones de los fuertes, se retiraron hacia los buques de origen, siendo las bajas en total, 1 muerto y 3 heridos del "Vengeance" y 3 heridos del "Irresistible".

El "Dublin", "Basilisk" y "Racoon", apoyaron muy bien a los grupos de desembarco, contribuyendo al éxito de las operaciones.

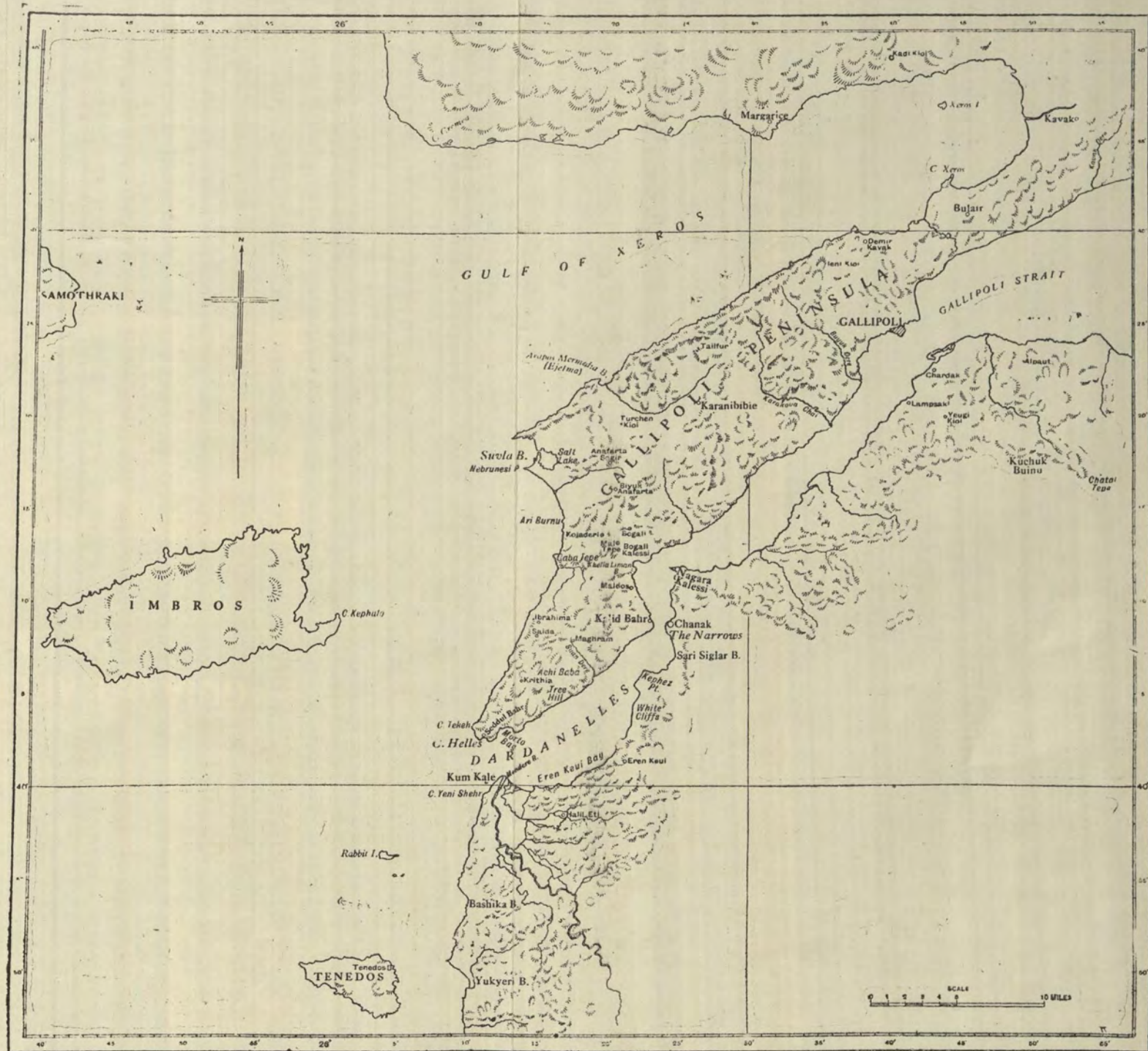
Debido a la hora que se efectuó el desembarco, fué imposible llevar a cabo una exploración prolija de las dos zonas fortificadas, antes de la llegada de la noche, por lo que el Almirante Carden decidió, que al día siguiente, fueran a tierra otra vez, los grupos de desembarco apoyados por el batallón "Royal Marine".

Durante la noche del 26 al 27 de Febrero, los draga minas apoyados por los destroyers, continuaron su labor dentro de los Estrechos, hundiendo cierto número de boyas para mediciones telemétricas y otros usos, sin encontrar ni una mina. Desgraciadamente, el 27, el tiempo cambió, iniciándose una tempestad del Noreste, con bastante lluvia y visibilidad reducida, que impidió proseguir con las operaciones hasta el 1º de Marzo, que mejoró el tiempo y se reanudaron las actividades de nuestros buques dentro de los Estrechos.

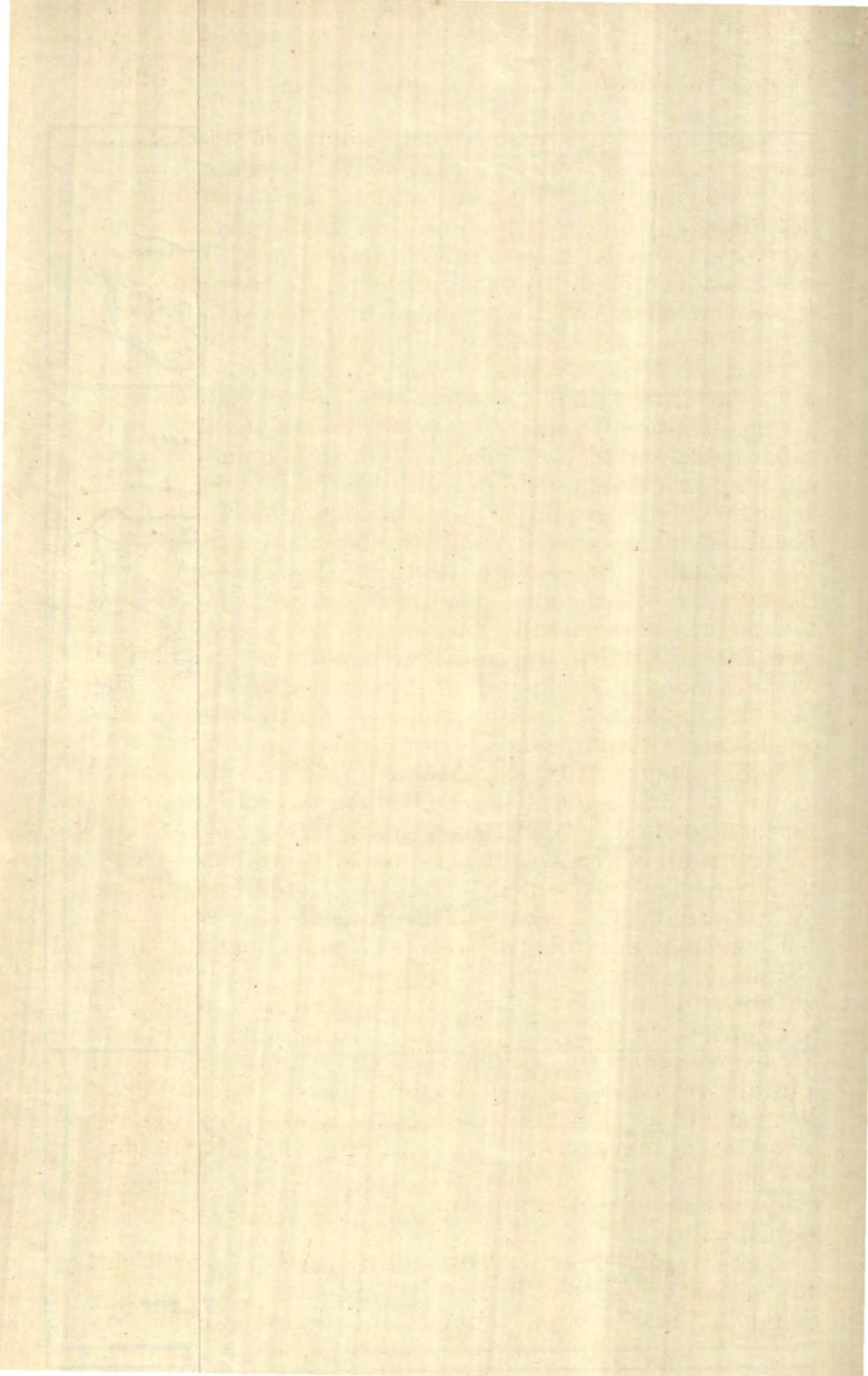
El 26 de Febrero se recibió un telegrama — respuesta del Almirantazgo al telegrama remitido por el Almirante, a 11.40 a. m. del 24 y cuyo contenido se ha dado en los párrafos anteriores, indicando que el Ministerio de Guerra consideraba que la ocupación de la y extremidad sur de la Península hasta la línea Suan Dere — Chana Ovasi, no era una operación que debía hacerse obligatoriamente, para asegurar el éxito, en el primer objetivo principal, o sea, la destrucción de las baterías fijas; sin embargo, podrían haber siempre tropas listas para actuar en operaciones de menor importancia, en ambos lados de los Estrechos, ya sea para destruir los cañones y baterías ocultas, o combatir contra las fuerzas enemigas que se opongan a esa misión. El grueso de nuestro Ejército, podía permanecer concentrado en Lemos, hasta que fuera vencida la resistencia



Plano de las defensas exteriores a que se refieren las Ordenes de Operaciones para los combates de los días 19 y 25 de Febrero. Los buques dispararon estando al ancla, desde puntos ubicados afuera de las líneas punteadas y completamente a salvo de los proyectiles enemigos, hasta que fueron silenciados los cañones de los Fuertes. Inmediatamente después, los buques de guerra anticuados, se aproximaron para combatir a distancia reducida.



GALLIPOLI Y LOS DARDANELOS



y el paso de los Estrechos fuera controlado por los aliados, siendo necesario quizá, posteriormente, ocupar las trincheras de Bulair, con objeto de interrumpir la llegada de aprovisionamientos a la Península. Sin embargo, se aceptaba la posibilidad de poder utilizar grandes contingentes de fuerzas militares, en el supuesto de ser necesario proceder así, como consecuencia de nuestro éxito y poder alcanzar la victoria definitiva.

La división "Royal Naval" de 8.500 hombres, dos divisiones australianas con un total de 30.000 hombres y una división francesa de 18.000 hombres, se preparaban para ser trasladadas a un lugar próximo a la zona de operaciones, siendo posible que la división No. 29 de 18.000 hombres pudiera ser enviada desde Inglaterra. En el telegrama se confirmaba la llegada a Mundros de 10.000 hombres procedentes de Egipto, que podían ser utilizados en operaciones eventuales no previstas, lo que favorecería el desarrollo más rápido del plan en ejecución. No se admitía que esta tropa pudiera ser empleada para apoyar, en las circunstancias actuales, las operaciones navales, que eran independientes y estaban suspendidas momentáneamente, por causa mayor.

El General Birwood, designado para asumir el comando del cuerpo de Ejército, estaba en viaje desde Egipto, a bordo del "Swiftsure", para tratar del plan con el Almirante Carden, quien estaba dispuesto para proponer ciertas recomendaciones, en el supuesto de que dicho jefe, creyera conveniente que el Ejército podía coadyuvar al desarrollo de las operaciones navales.

El telegrama a que se refiere en los párrafos anteriores, fué remitido por el Almirantazgo antes de tener conocimiento del éxito de nuestro ataque a los fuertes exteriores y fué recibido en el instante preciso en que dos pequeños grupos de desembarco, con cerca de 200 marineros cada uno, se habían apoderado, casi sin lucha, de la mayor parte de los fuertes ubicados en ambas orillas de la entrada al Estrecho de los Dardanelos y se habían retirado después, sufriendo pérdidas insignificantes.

El Major General William Birwood llegó a Tenedos, a bordo del "Swiftsure", el día 1º de Marzo, pero debido al mal tiempo reinante, no pudo desembarcar

hasta el siguiente día, en compañía de Wemyss, para asistir a una cita con el Almirante. Aunque yo no estuve allí, fui informado de lo sucedido, siendo al principio, la opinión de Birwood, en el supuesto de ser necesario el desembarco de tropas, que las fuerzas debían desembarcar en Bulair, pero cuando se le hizo notar que dicho punto quedaba a 30 millas de los "Narrows", que había que vencer las formidables defensas de los turcos para llegar hasta allí y que, además, tendría una flota hostil en el flanco oriental, se decidió por utilizar Helles con tal objeto, aceptando la sugerencia del Almirante a ese respecto. Nosotros supimos que el "Major General" Birwood informó a Kitchener de lo acordado con el Almirante.

Yo no fui enterado, sin embargo, hasta que leí la "Historia oficial", que en la entrevista de Birwood con el Almirante, el "Major General" sufrió tan penosa impresión de nuestra situación y perspectivas que, con fecha 5 de Marzo, informó así: "qué no creía que la" "Flota, únicamente, pudiera forzar el paso del Estre-
"cho de los Dardanelos. En cualquier caso, las operacio-
"nes demorarían mucho tiempo. Los fuertes exteriores"
"habían sido una presa fácil, debido a que los buques,"
"situados fuera del alcance de los cañones enemigos,"
"podían bombardear sin peligro de recibir ningún im-"
"pacto. Una vez dentro de los Estrechos esta ventaja"
"desaparecía y los buques eran batidos desde bate-"
"rías que no se podían localizar. El tiempo era por lo"
"general muy malo y como consecuencia las operacio-"
"nes tuvieron que ser postergadas en varias oportu-"
"nidades."

Birwood añadía: "Con anterioridad al desembar-"
"co de las tropas, es absolutamente indispensable tener"
"la seguridad del estado del tiempo, siendo indiferen-"
"te el lugar que se escoja para llevarlo a cabo, pues-"
"to que no se podría desembarcar ni una pequeña fuer-"
"za, por temor a la interrupción de las operaciones de-"
"bido a un temporal."

Sin embargo, como en aquella época, Lord Kitchener no tenía la intención de emprender operaciones de desembarco en vasta escala, remitió a Birwood, el 4 de Marzo, el siguiente telegrama: "El Almirantazgo, a-"

“preciando la situación existente, espera que la Flo-”
“ta ingrese al Mar de Mármara el día 20 de Marzo. El”
“cuerpo de Ejército de Anzac, la división francesa y la”
“división “Royal Naval” serán concentradas en Mu-”
“dros antes del 18, pero no hay intención de utilizar”
“estas tropas en la conquista de la Península de Gallí-”
“poli, salvo que el Almirantazgo reconozca la imposi-”
“bilidad de forzar el paso de los Estrechos sin el auxi-”
“lio de esas fuerzas militares; el objetivo principal”
“de su concentración, es llevar a cabo las operaciones”
“que se requieran, en las proximidades de Constanti-”
“noplá. Mientras que el Almirante continúa con todo”
“éxito la labor de silenciar los cañones de los fuertes,”
“no se necesitaría sino pequeños grupos de desembar-”
“co para operaciones secundarias, pudiendo Birwood”
“utilizar con ese objeto, el personal de la Brigada resi-”
“dente en Mudros. Para llevar a cabo operaciones de”
“mayor importancia, es indispensable pedir órdenes”
“a la Superioridad y en ese caso, se enviarían más tro-”
“pas desde Inglaterra”. Lord Kitchener no hacía men-
“ción de la posibilidad de un desembarco de tropas en
gran escala y se expresaba así: “Será lo más probable,”
“únicamente por ser necesario, utilizar una poderosa”
“expedición militar, lo suficientemente fuerte como pa-”
“ra mantenerse en la zona fortificada de Bulair, cuan-”
“do los turcos abandonen la Península, de acuerdo con”
“lo previsto al respecto”.

Birwood contestó: “Creo que el plan del Almiran-”
“te es demasiado optimista y dudo de la posibilidad de”
“forzar el paso de los Estrechos sin auxilio militar. . . .
. “No tengo la intención de acometer”
“ciegamente la empresa de operar en la Península de”
“Gallípoli, puesto que conozco perfectamente que mis”
“movimientos dependen íntegramente de lo que haga”
“la Marina”. Y añadía, “. aun en el supuesto de”
“que la Flota lograra forzar el paso de los Estrechos”
“sin el auxilio del Ejército, los transportes al seguir a-”
“delante, estarían expuestos a recibir los impactos de”
“los cañones enemigos ocultos, que no pudieron ser”
“destruidos por el bombardeo preliminar de nuestros”
“buques, siendo esa situación lo que me indujo a su-”

“gerir el desembarco de un fuerte contingente de tropas en Helles” (1).

En aquella época, nosotros no sabíamos nada de lo expuesto anteriormente, pero eso explica un telegrama recibido el 6 de Marzo, dirigido por el Comandante General en Egipto, al Almirante, en los términos siguientes: “Hasta nueva orden, se ha resuelto alterar” “el plan original sugerido por Birwood, debiendo desembarcar una fuerza militar en las proximidades de” “la posición fortificada de Bulair, con objeto de atacar dicho punto. Se efectuará un intento de desembarco en Cabo Helles, para tratar de engañar al enemigo, respecto al lugar donde se hará el desembarco efectivo. En la próxima entrevista, Birwood propondrá a Ud. todos los detalles referentes a las operaciones proyectadas”.

Nosotros los marinos, no podíamos admitir sino como algo casi imposible después de vencer las grandes dificultades que se presentaban, llevar a cabo el desembarco de nuestras fuerzas del Ejército, en las proximidades de Bulair, entre los ejércitos turcos de Europa y Gallípoli, teniendo el enemigo una zona muy bien fortificada de 30 millas hasta los “Narrows” y la libertad de movimiento de la flota turco-alemana, que aseguraba las comunicaciones marítimas entre ambos ejércitos y el transporte de refuerzos, a voluntad.

Si lo anterior constituía el plan del Ejército, era indispensable que la Flota tuviera el control del paso de los Estrechos, antes de intentar el desembarco de tropas, estando completamente de acuerdo al respecto, los dos Almirantes, Carden y de Robeck; esta condición fué la que predominó en todos los actos y operaciones que se efectuaron durante la quincena siguiente.

(1) = “Military operations, Gallípoli”. Vol. 1, pág. 84 y 85.

APENDICE I

Relación de los buques que actuaron en el Mediterráneo (Este), durante las operaciones navales.—Febrero y Marzo de 1915.

Acorazados.

Armamento

| | | | |
|------------------------|---|---------|--------------------------------|
| «Queen Elizabeth» | 8 | cañones | de 15''—12 de 6''. |
| «Lord Nelson» | 4 | » | » 12''—10 de 9.2''. |
| «Agamemnon» | 4 | » | » 12''—10 de 9.2''. |
| «Cornwallis» | } | | 4 cañones de 12''—12 de 6''. |
| «Irresistible» | | | |
| «Ocean» | | | |
| «Albion» | | | |
| «Canopus» | | | |
| «Vengeance» | | | |
| «Majestic» | | | |
| «Prince George» | | | |
| «Swiftsure» | } | | 4 cañones de 10''—14 de 7.5''. |
| «Triumph» | | | |

Crucero de batalla

Armamento.

«Inflexible» 8 cañones de 12'' — 16 de 4''

Cruceros

Armamento

| | | | |
|----------------------------------------------|----|---------|-----------------|
| «Dartmouth» | 8 | cañones | de 6''. |
| «Dublin» | 8 | » | » 6''. |
| «Doris» | 11 | » | » 6''. |
| «Amethyst» | 12 | » | » 4''. |
| «Sapphire» | 12 | » | » 4''. |
| «Blenheim» (Depósito de destroyers) | 4 | » | » 6''—2 de 4''. |

Destroyers.

- 8 clase «Beagle».
8 » «River».

Submarinos.

- 5 clase «B».
1 » «E». (AE — 2 Australia).

Draga-minas.

35 buques.

Porta-aviones.

- 1 «Ark Royal».

 APENDICE II

Relación de los cañones de los turcos, ubicados en la zona de los Dardanelos.

Defensas exteriores.
Costa de Europa.

| | | | |
|----------------------|--------------|--------|------------|
| 1.—Cabo Helles..... | 2 cañones de | 9.4'' | Krupp. |
| 1B.—Tekke Burnu..... | 4 » » | 4.7'' | Howitzers. |
| 3.—Sedd el Bahr..... | 2 » » | 11'' | Krupp. |
| | 2 » » | 10.2'' | » |
| | 2 » » | 9.4'' | » |
| | 4 » » | 3.4'' | » |

Defensas exteriores.
Costa de Asia.

| | | | |
|------------------|--------------|--------|--------|
| 4.—Orkanie..... | 2 cañones de | 9.4'' | Krupp. |
| 6.—Kum Kale..... | 2 » » | 11'' | » |
| | 2 » » | 10.2'' | » |
| | 2 » » | 9.4'' | » |
| | 1 » » | 8.2'' | » |
| | 2 » » | 5.9'' | » |

*Defensas moderna**Costa de Europa:*

- 48 howitzers, morteros y cañones de sitio de 2.9'', 5.9'', incluyendo 3 cañones de largo alcance de 5.9'' (tiro rápido), montados en la Batería N.º 7.
- 10 howitzers de 8.2'' y algunos cañones de campaña.

Costa de Asia.

- 16 cañones de 5.9'' y 8 cañones de 8.2'', howitzers.
- 6 cañones de 5.9''; 3 modernos de largo alcance y tiro rápido, en la Batería N.º 8 y 3 Krupp ubicados en una batería nueva más arriba de White Cliffs. Además algunos cañones de campaña.

Defensas anticuadas hasta el 3 de Noviembre 1914.

Costa de Europa: 10 cañones pequeños de campaña.

Costa de Asia: 2 cañones de 5'' de tiro rápido y largo alcance (Batería N.º 8).

10 cañones de 2.2'' a 3.3'' de tiro rápido.

*Defensas interiores.**Costa de Europa.*

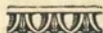
| | | | | | |
|--------------------------|----|------------|-------|--------|------------|
| 22.—Derma Burnu. | 6 | cañones de | 9.4'' | Krupp. | |
| 17.—Namazieh | 1 | » | » | 11'' | » |
| | 1 | » | » | 10.2'' | » |
| | 11 | » | » | 9.4'' | » |
| | 3 | » | » | 8.2'' | » |
| | 3 | » | » | 5.9'' | howitzers. |
| 16.—Hamidieh. | 2 | » | » | 14'' | Krupp. |
| 13.—Rumili Medjidieh.. | 2 | » | » | 11'' | » |
| | 4 | » | » | 9.4'' | » |
| 9.—Yildiz | 6 | » | » | 5.9'' | » |

Costa de Asia.

| | | | | |
|------------------------|---|------------|--------|------------|
| 33.-Nagara..... | 2 | cañones de | 10.2'' | Krupp. |
| | 5 | » | 9.4'' | » |
| | 5 | » | 5.9'' | » |
| 24.-Anadolu | 3 | » | 11'' | » |
| 00.-Medjidieh..... | 4 | » | 10.2'' | » |
| | 2 | » | 9.4'' | » |
| | 2 | » | 8.2'' | » |
| | 3 | » | 5.9'' | » |
| 23.-Medjidieh Avan ... | 6 | » | 8.2'' | modernos |
| 20.-Chemelik | 2 | » | 14'' | Krupp. |
| | 1 | » | 9.4'' | » |
| | 1 | » | 8.2'' | » |
| | 4 | » | 5.9'' | Howitzers. |
| 19.-Hamidieh I..... | 2 | » | 14'' | Krupp. |
| | 7 | » | 9.4'' | » |

División francesa.

| | | |
|----------------|---|------------------------------------------------|
| «Suffren». | } | (Buque insignia del Contralmirante Guépralte). |
| «Charlemagne». | | |
| «Gaulois». | | |
| «Bouvet». | | |
| | | 4 cañones de 12'' — 12 de 5.9''. |



Artillería anti-aérea

Traducido por el
Cap. de Artillería E. N.

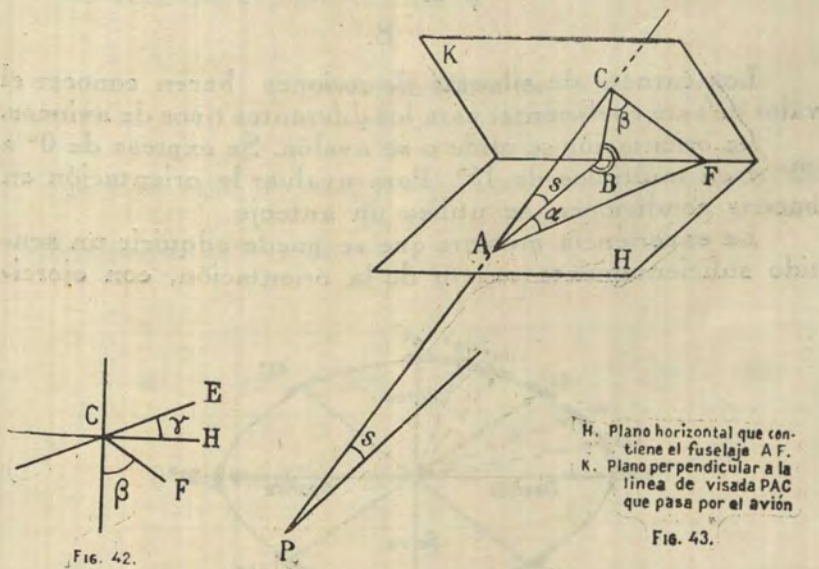
A. Colina

ARTICULO CUARTO

ORIENTACION

93.—El ángulo de orientación α ha sido definido en el N.º 24.

Se designa por (ver figuras Nos. 42 y 43):



Angulo aparente del fuselaje, al ángulo agudo β comprendido entre el plano vertical de visada y la perspectiva, C F, del fuselaje.

Angulo aparente de la envergadura, al ángulo agudo γ comprendido entre la perspectiva del plano de situación CH y la perspectiva de la envergadura CE (la orientación α está ligada a los ángulos s y γ por la fórmula:

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{\operatorname{tg} \gamma}{\operatorname{sen} s}$$

Fuselaje aparente es el ángulo f_a bajo el cual se vé el segmento $F = CF$.

Semi-envergadura aparente, al ángulo ea bajo el cual se vé el segmento $E = CE$.

Deriva de fuselaje al ángulo $f = f_a \operatorname{sen} \beta$ bajo el cual se vé la proyección de CF sobre la horizontal CH .

Deriva de la envergadura, al ángulo $e = e_a \cos \gamma$ bajo el cual se vé la proyección de CE sobre la horizontal CH .

Coficiente de característica, a la relación entre el fuselaje aparente y la semi-envergadura aparente, es decir a la relación:

$$r = \frac{F}{E}$$

Los carnets de siluetas de aviones hacen conocer el valor de este coeficiente, para los diferentes tipos de aviones.

La orientación se mide o se avalúa. Se expresa de 0° a 90° y en múltiplos de 15° . Para avaluar la orientación en buenas condiciones, se utiliza un antecjo.

La experiencia muestra que se puede adquirir un sentido suficientemente exacto de la orientación, con ejerci-

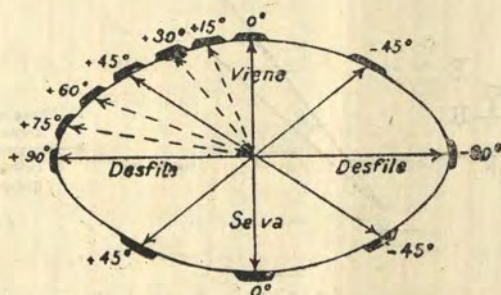


Fig. 44.

cios diarios ejecutados sobre aviones reales o sobre aviones en miniatura.

Todos los oficiales, todos los clases y un cierto número de soldados especializados, deben entrenarse diariamente

en avaluar la orientación. Se ejercitarán, ante todo, sobre aviones vistos bajo grandes ángulos de situación, examinando los casos siguiente (ver figura N.º 44):

| | | |
|-----|-------------------------|-----------|
| 1.º | Avión que viene o se vá | 0. |
| 2.º | » » » » » » | ± 45° (1) |
| 3.º | » » » | ± 15° |
| 4.º | » » » » | ± 75° |
| | » » » | ± 30° |
| 5.º | » » » » | ± 30° |
| 5.º | » » » | ± 60° |
| | » » » » | ± 60° |

Una forma bastante rápida de determinar la orientación, consiste en comparar los ángulos f i e definidos anteriormente.

Se tiene en efecto:

$$\frac{f}{e} = r \operatorname{tg} . \alpha,$$

de donde se saca el cuadro siguiente, con los valores correspondiente de α y de $\frac{f}{e}$:

| α | 0° | 15° | 30° | 45° | 60° | 75° | 90° |
|---------------|----|-----------------|-----------------|-----|----------------|----------------|----------|
| $\frac{f}{e}$ | 0 | $r \times 0.27$ | $r \times 0.58$ | r | $r \times 1.7$ | $r \times 3.7$ | ∞ |

Otro procedimiento, aunque menos práctico, consiste en comparar los ángulos que hacen con la horizontal perspectiva del plano de situación, las perspectivas del fuselaje y de la envergadura, respectivamente.

(1) —En la mayor parte de los modelos actualmente en servicio, la extremidad de la cola y la extremidad de la envergadura se encuentran sobre la misma vertical.

(Ángulos β' y γ' de la figura N.º. 45). Esos ángulos están ligados al ángulo de orientación, por la fórmula siguiente:

$$\frac{\operatorname{tg} \gamma}{\operatorname{tg} \beta'} = \operatorname{tg}^2 \alpha.$$

La orientación, es pues determinada por la relación de las tangentes de los ángulos aparentes.

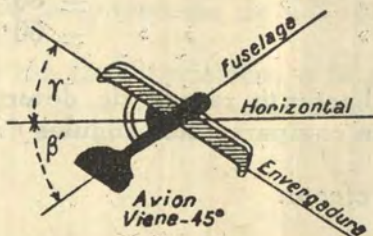


FIG. 45.

Si se toma la relación de la más pequeña a la más grande, se encuentra:

| | |
|---------------|---------------------------------------------|
| 0 | para las orientaciones entre 0 y ± 90 . |
| $\frac{1}{4}$ | » » » » 0 y ± 15 y ± 75 . |
| $\frac{1}{3}$ | » » » » 0 y ± 30 y ± 60 . |
| 1 | » » » » 0 y ± 45 . |

La evaluación, con anteojo o a simple vista, de la orientación de un dirigible, no es susceptible de ninguna precisión.

Medida de la orientación

Anteojo de orientación Modelo 1917.

94.—Este anteojo da en su plano focal una imagen fija del avión (ver figura N.º. 46). Una lámina prismática l colocada delante del objetivo y cuya arista es perpendicular al eje óptico del anteojo, da una segunda imagen ligeramente desplazada. Haciendo girar el cuerpo c del anteojo, se arrastra al plano de simetría del conjunto objetivo - lámina prismática, y la segunda imagen se

(Ángulos β' y γ' de la figura N.º 45). Esos ángulos están ligados al ángulo de orientación, por la fórmula siguiente:

$$\frac{\operatorname{tg} \gamma}{\operatorname{tg} \beta'} = \operatorname{tg}^2 \alpha.$$

La orientación, es pues determinada por la relación de las tangentes de los ángulos aparentes.

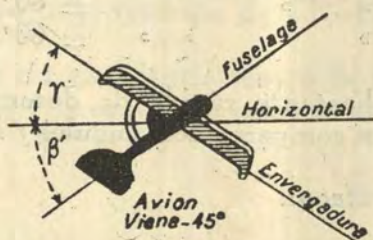


FIG. 45.

Si se toma la relación de la más pequeña a la más grande, se encuentra:

| | |
|---------------|---------------------------------------------|
| 0 | para las orientaciones entre 0 y ± 90 . |
| $\frac{1}{4}$ | » » » » 0 y ± 15 y ± 75 . |
| $\frac{1}{3}$ | » » » » 0 y ± 30 y ± 60 . |
| 1 | » » » » 0 y ± 45 . |

La evaluación, con anteojo o a simple vista, de la orientación de un dirigible, no es susceptible de ninguna precisión.

Medida de la orientación

Anteojo de orientación Modelo 1917.

94.—Este anteojo da en su plano focal una imagen fija del avión (ver figura N.º 46). Una lámina prismática l colocada delante del objetivo y cuya arista es perpendicular al eje óptico del anteojo, da una segunda imagen ligeramente desplazada. Haciendo girar el cuerpo c del anteojo, se arrastra al plano de simetría del conjunto objetivo - lámina prismática, y la segunda imagen se

ARTICULO QUINTO

VELOCIDADES ANGULARES

Medida de las velocidades angulares.

95.—Estas velocidades son medidas por medios mecánicos (contadores de vueltas o revoluciones por segundo) o por medios eléctricos (voltímetros o integradores).

Los aparatos siguientes, utilizan las velocidades angulares, para la resolución de las fórmulas que dan las correcciones.:

Doble visor taquimétrico;
Corrector taquimétrico R. A.

En cada uno de estos aparatos, se sigue al avión en situación y en dirección por medio de dos anteojos manejados cada uno por un apuntador.

En el doble visor taquimétrico, cada anteojo arrastra un magneto que proporciona una corriente cuya fuerza electro-motriz es proporcional a la velocidad de rotación del anteojo.

En el corrector taquimétrico R. A. cada anteojo está ligado a un contador de vueltas mecánico, cuya aguja registra el valor del desplazamiento angular medio, durante un tiempo dado.

CAPITULO II

TIRO DIRECTO

PRINCIPIO EN QUE SE FUNDAN Y ENUMERACION DE LOS APARATOS QUE RESUELVEN LAS FORMULAS

I.—METODO "VELOCIDAD PROPIA - ORIENTACION".

96.—Las fórmulas que dan las correcciones de deriva y de situación han sido indicadas en el N.º. 63. Es necesario poderlas resolver rápidamente y de una manera continua. Para ello hay que notar que éllas no dependen

en definitiva, sino de 4 variables V , α_0 , h y B que se las puede poner, las unas directamente, las otras después de hacer algunos reemplazos por fórmulas sensiblemente equivalentes, bajo la forma general:

$$\gamma = f(\alpha_0) f_1(V) f_2(h, B)$$

en la que: f , f_1 y f_2 son funciones diferentes según las fórmulas resueltas.

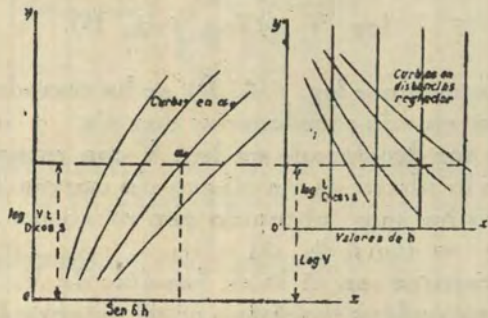


Fig. 48.

Las fórmulas puestas bajo la forma que acabamos de indicar, son calculadas en los materiales de artillería anti-aérea por medio de aparatos llamados "goniógrafos" y "sitogoniógrafos" cuyo principio se indica en los números siguientes.

Principio de los goniógrafos.

97.—Supongamos que se trata de resolver la siguiente fórmula:

$$\text{sen } \delta h = Vf(h, B) \text{ sen } \alpha_0$$

con

$$f(h, B) = \frac{t}{D \cos. s}$$

Se elijen dos ejes de coordenadas ox y oy . Sobre ox se llevan valores de $\text{sen } \delta h$, y sobre oy valores iguales a los logaritmos de $Vf(h, B)$ (ver fig. N.º. 48). Para cada

sistema de valor de $\log. Vf (h, B)$ y de α_0 , se encuentra un solo valor de $\text{sen } \delta h$.

Se llama α_0 el punto de coordenadas:

$$\log. Vf (h, B) \text{ y } \text{sen } \delta h.$$

Uniéndolos entre ellos todos los puntos α_0 del mismo valor, se obtiene un abaco en orientación. Puesto que:

$$\log. Vf (h, B) \text{ es igual a:}$$

$$\log. V + \log. f (h, B).$$

Para determinar $\log. f (h, B)$ se ha trazado un segundo abaco cuyos ejes de coordenadas son $o'x'$ y $o'y'$; pero susceptible de ser desplazado en $\log. V$ con relación al eje ox . Este segundo abaco es un abaco de curvas B de las que cada punto ha sido obtenido por su abscisa $x' = h$ y su ordenada $y' = \log f (h, B)$.

Se encuentra $\text{sen } \delta h$ en función de V, B, h, α_0 desplazando una regleta paralela a oz de manera que ella ocupe la curva B en el punto de abscisa h , y leyendo la abscisa del punto de intersección de esta regleta con la curva α_0 .

Croniógrafo y sitogoniógrafo del auto-cañón. (1)

98.—Son del modelo cilíndrico en los que los abacos han sido enrollados sobre dos cilindros de desigual longitud y que tienen como eje, un mismo árbol horizontal. Pueden ser desplazados a la mano, el uno con relación a otro. El cilindro pequeño lleva el abaco en B y el cilindro grande, el abaco en α_0 .

Los goniógrafos puestos recientemente en servicio llevan en realidad tres cilindros, a fin de tener un abaco para cada una de las granadas de los modelos 1900 y 1917.

(1).—Para simplificar el lenguaje, la presente instrucción, emplea para designar los materiales de artillería anti-aerea, las expresiones auto-cañón, remolque y plataforma; pues sus designaciones reglamentarias son como sigue: cañón automovil de 75 anti-aéreo, cañón sobre remolque de 75 anti-aereo, cañón sobre plataforma de 75 anti-aéreo y cañón sobre plataforma de 105 anti-aéreo,

Goniógrafo.—(ver fig. N.º 49).

99.—El índice principal está ligado al anteojo de puntería, de suerte que al llevarlo delante de la curva α_0 (por

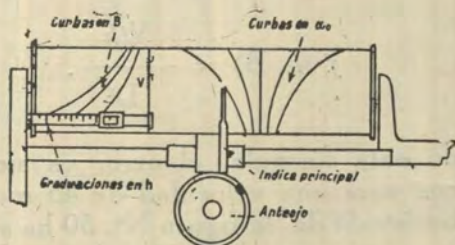


FIG. 49.

maniobra reglamentaria del aparato) desplaza automáticamente la línea de fé, en el sentido y la cantidad deseada.

Sitogoniógrafo.—(ver figura N.º 50).

100.—El desplazamiento del índice al llevarlo delante de la curva en α_0 hace también automáticamente el desplazamiento del prisma móvil del anteojo.

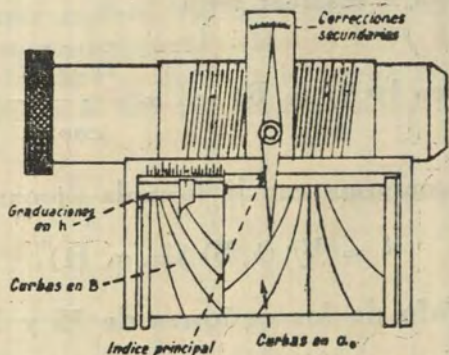


FIG. 50.

Este arrastre, diremos así, necesita el empleo de un mecanismo cardan que dá un error de transmisión, de suerte que el sitogoniógrafo debe estar arreglado de tal manera que pueda dar no solamente σ_h , sino $\sigma_h + \epsilon$; siendo ϵ el error de cardan.

En el hecho, este aparato resuelve la siguiente fórmula aproximada:

$$\sigma h + \epsilon = Vf (h, B) (\cos \alpha_0 + 0,12 \operatorname{sen}^2 \alpha_0) - 0,006,$$

en la cual

$$f (h, B) = \frac{Vth}{D^2}.$$

Aplicando esta fórmula, el error es siempre inferior a 10 milésimos para una velocidad de 45 metros.

El sitogoniógrafo de la figura N.º 50 ha sido construído de la misma manera que el goniógrafo; es decir, abaco de curvas en B, sobre el cilindro pequeño, y abaco de curvas en α_0 sobre el cilindro grande.

Sistema de deriva en el plano de situación.—(ver figura N.º 51).

101.—Los materiales que utilizan este sistema de deriva son:

Cañón sobre remolque de 75 y cañones sobre afuste de plataforma, de 75 y 105.

La fórmula a resolver sería:

$$\operatorname{Sen} \delta = Vf (h, B) \operatorname{sen} \alpha_0 \frac{\cos s_0}{\cos s}$$

Pero se conforma con la fórmula aproximada:

$$\delta = Vf (h, B) \operatorname{sen} \alpha_0 \quad (1)$$

Goniógrafo de los cañones de 75 y 105.—(ver figura N.º 51).

102.—Sobre un platillo P, se ha construído un abaco de curvas de igual orientación.

(1)—Esta fórmula es suficientemente aproximada mientras que la situación no sobrepasa 50°. Para una situación de 60°, los errores son del orden de 15 milésimos; y para una mayor que 60° los errores son muy fuertes. (Ver el N.º 191 y el anexo II. Art. II, el cuadro de errores),

Esas curvas tienen por coordenadas polares δ y por radio vector: $\log. V f (h, B)$.

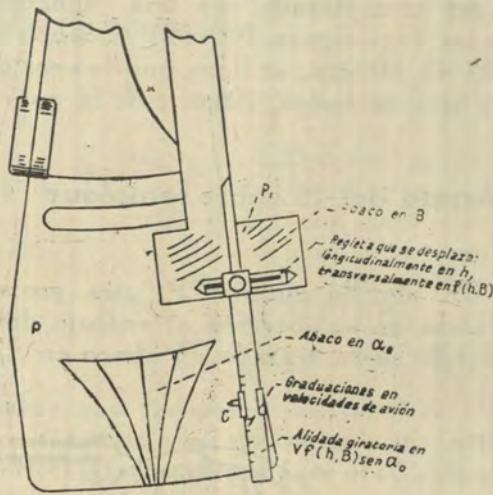


Fig. 51.

Un cursor móvil c , se desplaza sobre una regleta, delante del platillo P . La regleta lleva graduaciones en $\log V$.

Esta misma regleta, recibe, diremos así, un segundo desplazamiento proporcional a $\log. f (h, B)$. A este efecto, un segundo platillo P_1 , lleva un abaco en B teniendo por abcisas los valores de h y por ordenadas $\log. f (h, B)$.

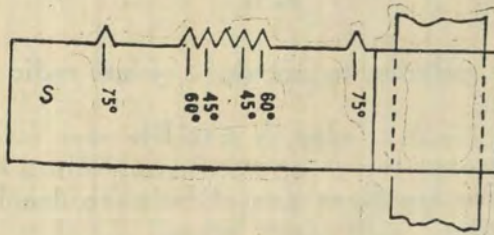


Fig. 52.

El platillo P_1 es arrastrado en su movimiento de rotación, por la alidada, de suerte que llevando la punta del índice C delante de la curva en α_0 , se dá al antejo el desplazamiento correspondiente a la corrección de deriva.

Para tener en cuenta los errores de la fórmula, ya que se ha tomado una aproximada, o mas bien dicho para corregirlos, el índice C que se desliza delante del abaco en α_0 , puede ser reemplazado por una planchita que tenga varios dientes (ver figura N.º 52). Cuando la orientación es igual a 30, 45, 60, etc., se lleva uno de esos dientes, según la situación que se tenga, delante de la curva de orientación.

Goniógrafo del 75 sobre remolque (ver figura N.º 53).

103.—Un platillo circular P , gira proporcionalmente a δ arrastrando en su rotación al anteojo de puntería. Sobre este platillo se ha trazado un abaco en α_0 teniendo por

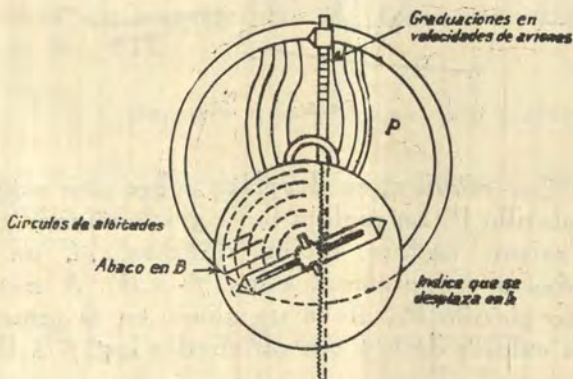


FIG. 53.

coordenadas polares un ángulo δ y un radio vector proporcional a:

$$\log. V f (h, B).$$

Un índice que lleva una alidada se desliza delante de este platillo.

Por desplazamiento del índice, se dá un desplazamiento igual a $\log. V$.

El segundo movimiento, proporcional a $\log. f (h, B)$, se obtiene por un abaco en distancia-reglador, teniendo por coordenadas polares un ángulo proporcional a $\log. f (h, B)$ y un radio vector proporcional a h .

La altitud es marcada por medio de un índice que se desliza a lo largo de un radio del platillo.

Corrección de situación.

104.—Se resuelve la fórmula aproximada:

$$\sigma = Z \frac{\cos \alpha_0 - 2,25 Z \operatorname{sen}^2 \alpha_0}{1 + 0,1 \cos \alpha_0}$$

en la cual:

$$Z = \frac{V_{th}}{D^2} = V_f (.hB).$$

Los aparatos que permiten resolver esta fórmula son absolutamente idénticos a los descritos anteriormente, sea para el 75 sobre plataforma, o sea para el 75 sobre remolque.

II.—METODO TAQUIMETRICO

105.—El principio de este método ha sido expuesto en el título I—Artículo II, números 64 y 65.

Los aparatos actualmente reglamentarios son:

- 1º.—El doble visor taquimétrico;
- 2º.—El corrector taquimétrico R. A.

1º.—Doble visor taquimétrico

106.—Con este aparato, se hace aplicación del método de los gonio-taquímetros. (ver figura N^o. 54).

En el Puesto Central se sigue al avión con dos anteojos L₁ O₁ y L₂ O₂, ligados entre ellos, uno para la dirección y otro para la situación (doble visor).

Los dos anteojos en su movimiento, hacen girar los inducidos de dos magnetos. La fuerza electro-motriz producida, es proporcional a la velocidad de rotación de los inducidos.

La corriente es enviada a las piezas pasando por un reóstato circular R graduado en h y B. Las resistencias

son proporcionales a las duraciones de trayecto, consideradas como función de h y de B .

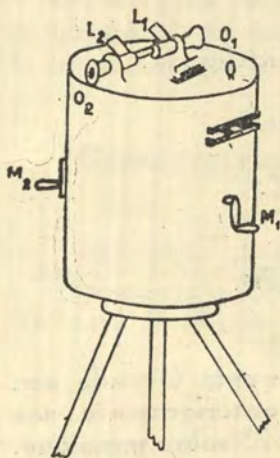


Fig. 54.

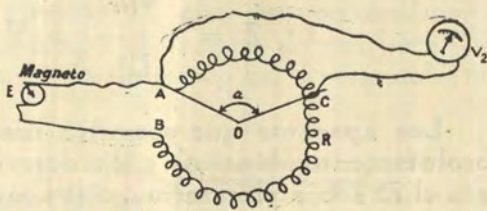


Fig. 55.

Dos voltímetros V_1 y V_2 permiten medir la diferencia de potencial entre el origen y la extremidad de la resistencia y por consiguiente los productos

$$\delta_1 = \omega_d \times t \quad \text{y} \quad \sigma_1 = \omega_s \times t .$$

δ_1 y σ_1 se leen en los voltímetros.

Utilizando los elementos σ_1 y δ_1 , las fórmulas de corrección se transforman en las siguientes:

$$\text{sen } \delta h = \delta_1 \frac{\Delta'^2}{\Delta_0 \Delta} = \delta_1 f(h, \sigma_1) ,$$

$$\text{sen } \sigma h = \sigma_1 \frac{D'^2}{D_0 D} + u = \sigma_1 f(s) + u$$

en las que:

$$u = f(s_0, \delta h) \quad (1)$$

(1). Como se ha dicho en el No. 100, no es σ_h sino $\sigma_h + \epsilon$ lo que debe dar el sitogoniógrafo. En razón del montaje del antejo del autocañón, se encuentra que el error de cardan ϵ , compensa sensiblemente el término correctivo u . La corrección $\sigma_h + \epsilon$ se encuentra por consiguiente igual a $\sigma_1 f(s)$.

δh siendo función de 3 variables: δ_1 , σ_1 y h , se obtiene por el gonógrafo, utilizándolo como goniotaquímetro.

Los cilindros del goniógrafo están dispuestos de una manera invariable el uno con relación al otro. Sobre el pequeño cilindro se ha trazado un abaco en σ_1 (ver figura N.º 56).

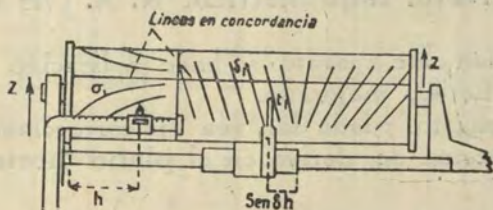


FIG. 56.

Marcando una altitud sobre la regleta de altitudes y llevando la punta del índice delante del valor de σ_1 , leído en el voltímetro V_1 , se desplaza el antejo en una cantidad igual a la corrección de deriva en el plano horizontal.

Corrección de situación.—(ver figura N.º 57).

107.—La fórmula a resolver es:

$$\sigma_h + \epsilon = \sigma_1 f(s).$$

(Ver la llamada del número 106).

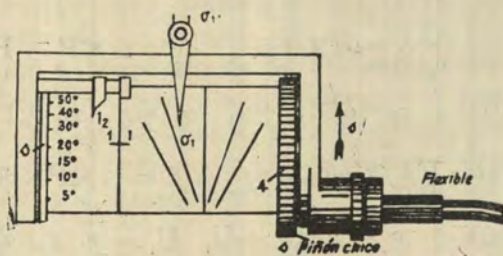


FIG. 57.

Depende esta fórmula de dos variables, σ_1 y s . Para resolverla, se utiliza el sitogoniógrafo. Los dos cilindros de este aparato están dispuestos de una manera invariable el uno con relación al otro. El cilindro grande lleva un abaco en σ_1 .

Un dispositivo especial permite hacer girar al sitogoniógrafo al mismo tiempo que a la cuna y por consiguiente la situación es registrada automáticamente.

Transportando el valor de σ_1 , leído sobre el voltímetro V_2 , se dá al prisma una separación igual a la corrección de situación.

2º. Corrector taquimétrico. R. A. (ver fig. N.º 58).

108.—Con este aparato se hace aplicación del método del tiempo ficticio mejorado.

Este aparato puede dar, sea las correcciones que convienen al sistema de deriva en el **plano horizontal**, sea

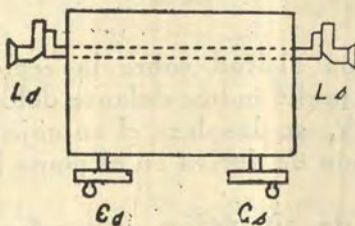


Fig. 58.

aquéllas que convienen al sistema de deriva en el **plano de situación**. Resuelve, por consiguiente, las siguientes fórmulas:

$$\text{Deriva en el } \left. \begin{array}{l} \delta_h = \omega d \times t f \quad t f = t_0 \times P \quad P = f(s', \sigma_h) \\ \text{plano horizontal} \end{array} \right\} \left. \begin{array}{l} \sigma_h = \omega_s \times t_0 + u_1 \quad u_1 = f(s_0, \delta_h) \end{array} \right\}$$

$$\text{Deriva en el pla- } \left. \begin{array}{l} \delta = \omega d \times t' f \quad t' f = t_0 \times P \times \cos s_0 \\ \text{no de situación} \end{array} \right\} \left. \begin{array}{l} \sigma = \omega_s \times t_0 + U_1 \quad U_1 = f(s_0, \delta) \end{array} \right\}$$

Realización.

Se sigue al avión en dirección y en situación con los anteojos L_d y L_s unidos entre ellos. Este movimiento se obtiene con la ayuda del volante C_d para la dirección, y del volante C_s para la situación.

Las velocidades de rotación son proporcionales a las velocidades angulares ω_d y ω_s .

Enregistramiento de tf .

Se ha planteado:

$$tf = t_0 \times P.$$

Por consiguiente, es necesario medir la duración de trayecto t_0 . El examen de un gráfico de trayectorias muestra que t_0 se conoce, una vez que h y s_0 han sido fijados.

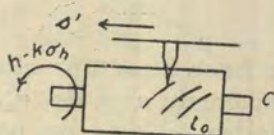


Fig. 58 bis

Entre el momento en que se calcula la duración de trayecto y la partida del disparo, transcurre un tiempo muerto que es del mismo orden de magnitud que el tiempo muerto de maniobra.

La situación del avión en el momento en que se mide la duración de trayecto es pues s' en lugar de s_0 . Las curvas de igual t siendo muy vecinas de las curvas de igual B en los alrededores de un mismo punto, un raciocinio análogo al que se hizo a propósito de la distancia-reglador (ver los números 82 y 86) conduce a considerar o a tener en cuenta la diferencia de situaciones s' y s_0 , haciendo una corrección proporcional a la corrección de situación sobre la altitud.

Se tiene por consiguiente, t_0 en función de s' y de $h - K \sigma_h$.

Un cilindro gira en función de $h - K \sigma_h$, un índice se desplaza en función de s' . Se lee t_0 delante de un índice (ver figura N.º 58 bis).

De otra parte:

$$tf = t_0 \times f(s', \sigma_h)$$

El tiempo ficticio, siendo función de tres variables: t_0 , s' , y σ_h , es obtenido por un aparato análogo a un gionógrafo (ver figura N.º 59).

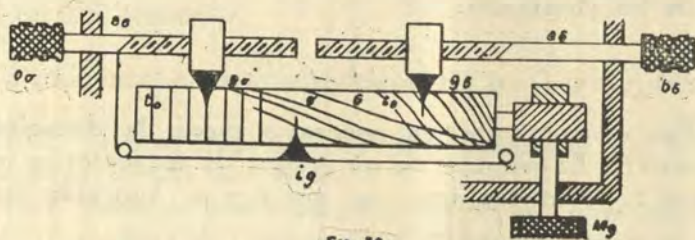


Fig. 59.

Primeramente se hace girar un cilindro G, por medio del botón M_g , en función de s' y de σ_h . Para ello, se han trazado sobre el cilindro curvas de igual σ_h , y de otra parte el índice ig se desplaza longitudinalmente en proporción a s' ; luego se hace girar el cilindro hasta que la curva σ_h llegue delante del índice.

Hacia la derecha del cilindro G, se ha trazado también un abaco en t_0 (teniendo por abscisa tf y por ordenada $f(s', \sigma_h)$).

Habiendo sido efectuada la rotación de la que se acaba de hablar, el valor de tf se mide llevando por medio del botón $b\delta$ cuyo índice es g^δ , delante de la curva t_0 deseada.

Para la situación, el tiempo a inscribir es t_0 . Para ello, un índice g^σ se desplaza con la ayuda del botón $b\sigma$ delante de una red de rectas t_0 trazada en la parte izquierda del cilindro.

Existen dos cilindros que difieren entre ellos por la red de curvas en correcciones de situación. El uno sirve para el sistema de deriva en el plano horizontal, y lleva curvas en σ_h ; y el otro para el sistema de deriva en el plano de situación y lleva curvas en σ .

No queda sino multiplicar las velocidades angulares ω_d y ω_s , por los tiempos tf y t_0 e inscribir los desplazamientos correspondientes. A este efecto, las rotaciones ω_d y ω_s arrastran cada una un platillo sobre el cual se encuentra colocado un cambio de velocidad que dá el producto:

$$\omega_d \times tf \quad \text{y} \quad \omega_s \times t_o$$

El árbol del cambio de velocidad está ligado a un contador de vueltas. Se inscribe, por consiguiente, el producto:

$$\omega_d \times tf \quad \text{y} \quad \omega_s \times f_o$$

Los contadores empleados son los del tipo Jaeger (ver figura N.º. 60). Estos no inscriben sino el valor absoluto

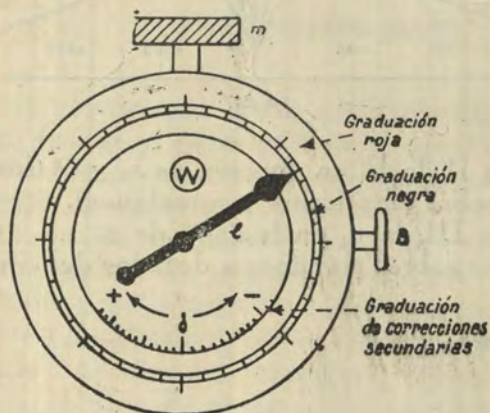


Fig. 60

del desplazamiento. Un dispositivo especial permite tener el sentido de la corrección.

Se tiene finalmente, sobre los contadores, los productos siguientes:

$$\omega_d tf \quad \text{y} \quad \omega_s t_o$$

No resta sino para la corrección de situación, tener en cuenta el término en U (negativo).

Hay abacos (ver fig. N.º. 61) que permiten leer el valor de u_1 o de U_1 según el sistema de deriva utilizado, en función de s_o y de δ_h (plano horizontal) o de s_o y de δ (deriva en el plano de situación) (ver figura Nos. 61).

Información general del Perú y del extranjero

Se cumplen tres años de la ejecución del Plan Vial de nuestro país

La extraordinaria labor vial iniciada en el año 1936, según la pauta contemplada en el Plan Vial del Supremo Gobierno, permite que en el transcurso de estos pocos años se haya alcanzado un alto nivel de progreso caminero que se traduce en la sucesiva construcción e inauguración de nuevas carreteras, así como la reconstrucción y mejoramiento de las antiguas.

Desligado en absoluto de cualquier favor regional y conforme a la finalidad nacionalista que se le señaló anticipadamente, el plan de caminos ha seguido su pauta ininterrumpidamente, consiguiendo que en la actualidad el Perú haya incrementado en forma conveniente la vinculación terrestre entre todos sus pueblos y contribuido en forma notable al establecimiento de la Gran Carretera Panamericana, que también enlaza numerosos e importantes puntos de la costa nacional.

Aun cuando no existieron desde los primeros instantes los elementos indispensables para iniciar y llevar a cabo la intensa y acelerada labor vial que se ha cumplido y viene cumpliéndose actualmente, el organismo técnico oficial ha ido robusteciendo su organización y adquiriendo junto con una mejor técnica todos los implementos más modernos que, facilitados oportunamente por el Estado han permitido el alto rendimiento constructivo que hoy se aprecia en todos los sectores de nuestro territorio tan caracterizado por su disimilitud topográfica y variedad de climas y terrenos, en su costa, sierra y montaña.

El abaco I da u_1 en función de s_0 y δ_h (tiro indirecto en dirección y en altura).

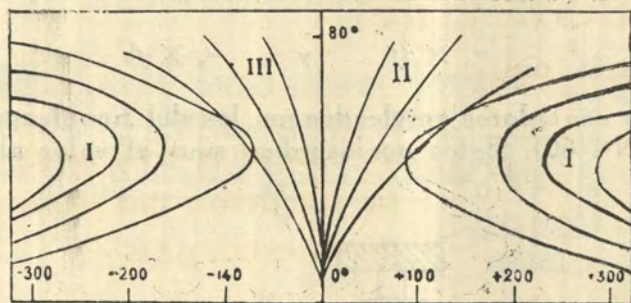


Fig 61.

El abaco II da U_1 en función de s_0 y δ (tiro directo de los cañones sobre plataforma y remolques).

El abaco III da u_1 en función de s_0 y δ (tiro directo de los cañones sobre plataforma dotados del cilindro-abaco).



Así, ha sido posible llevar nuevos caminos adonde eran más necesarios, adonde una fuente de riqueza esperaba el cauce que permitiera su mejor explotación. Hacia centros densamente poblados que ansiaban encontrar la arteria que los vinculase con sus semejantes, facilitando el intercambio de su cultura y comercio.

Una relación sucinta de los trabajos ejecutados, facilitará la mejor apreciación de las obras cumplidas, en las que han intervenido cientos de miles de trabajadores peruanos y más de cien equipos mecánicos de construcción caminera.

CARRETERA PANAMERICANA

Sector de Lima hacia el Norte.—El día 4 de Junio se inauguró una amplia sección asfaltada de la Carretera Panamericana de Lima hacia el Norte, con el tramo Lima-Paramonga de 200 kilómetros de longitud. Sin embargo, inmediatamente después del río Paramonga, donde se halla un puente en construcción, existen asfaltados alrededor de 20 kilómetros más. Así mismo, desde la punta de los asfaltados hacia el puerto de Huarney, hay una gran extensión de carretera con trabajos muy avanzados y que en el curso de los meses de junio y julio quedarán asfaltados. Quiere decir, entonces, que a fines de julio, o sea para las Fiestas Patrias, quedará asfaltada la carretera entre Lima y el puerto de Huarney, con una longitud de 300 kilómetros.

Al Norte de Huarney y hacia los puertos de Casma, Chimbote y Salaverry, también se trabaja activamente en varias secciones. Ha quedado terminada la sección comprendida entre el alto Salaverry y el río Virú, con una extensión de 40 kilómetros, existiendo además varias decenas de kilómetros en la sección Salaverry-Chimbote, que debe quedar terminada dentro de pocos meses.

De Salaverry hacia Trujillo ya está la carretera asfaltada desde el año pasado. De Trujillo hacia el Norte, con dirección a Chiclayo el asfaltado, también avanza rápidamente. Este tramo tiene alrededor de 200 kms. de

longitud, de los cuales casi el 50 %, sumando varias secciones, se encuentra con capa asfáltica. Toda esta sección deberá quedar asfaltada a fines de noviembre próximo. Es así como puede asegurarse que a fines de este año quedará asfaltado el gran tramo de la carretera Panamericana, comprendido entre Lima, Trujillo y Chiclayo, con una extensión aproximada de 800 kms.

De Chiclayo hacia Piura, Tumbes y la frontera norte, se trabaja también activamente en diferentes secciones. La sección de Chiclayo al Portachuelo de Olmos, cerca del límite departamental entre Lambayeque y Piura, se halla ya en tráfico en una extensión de más o menos 100 kms.

Así mismo, el Día del Camino se inaugurarán los terraplenes ya parcialmente asfaltados entre Piura y Sullana. Dentro del Plan Vial del Gobierno también se considera dejar en tráfico y con buenas condiciones de afirmado la carretera de Chiclayo a Piura, Sullana, Talara, Tumbes y la frontera norte con algunas secciones asfaltadas.

Sector Sur de la Carretera Panamericana.—Desde Lima hacia el Sur la Carretera Panamericana tiene ya asfaltado el gran tramo de Lima a Ica. En la actualidad se trabaja activamente en el asfaltado entre Ica y Nazca, para dejar alrededor de 200 kms. más a fines del año completamente asfaltados. Quiere decir así, que en el sector Sur quedarán asfaltados más de 500 kms. en el curso del presente año, hasta las alturas de Lomas.

La comunicación entre Lima y Arequipa, que forma parte de la Carretera Panamericana, está prácticamente hecha. Sólo es cuestión de unas cuantas semanas el poder entregar al tráfico esta carretera una vez que se termine el afirmado de algunos sectores, como también se dejen concluidos algunos puentes. Sin embargo, todos los grandes puentes, con una longitud acumulada que fluctúa alrededor de 2.000 metros lineales, están ya terminados. En breves semanas, en consecuencia, se podrá hacer un tráfico cómodo y seguro entre Lima y Arequipa en una extensión de 1.200 kms. En Arequipa se bifurca la Carretera Panamericana en dos ramales; uno

que va hacia Moquegua, Tacna y la frontera con Chile, y el otro que va hacia Puno y Desaguadero, en la frontera con Bolivia. Ambos ramales están ya en tráfico. Sin embargo, en ellos se hacen labores activas de mejoramiento y afirmado para dejarlos terminados a fines del año en curso.

Carretera Longitudinal de la Sierra.—Comprende esta carretera los sectores de Lima, Huancayo, Ayacucho, Andahuailas, Abancay, Cuzco y Puno. En esta carretera el Día del Camino se inaugurará la importante sección entre Huancayo e Izcuchaca, para comunicar directamente los departamentos de Junin y Ayacucho. Faltan unos cuantos kilómetros que se terminarán los próximos meses para establecer la comunicación directa entre Huancayo y Ayacucho, cuando se acabe el tramo Izcuchaca-Mejorada. Asimismo entre Ayacucho y Abancay se trabaja febrilmente para dejar terminada esa carretera a fines del año en curso. Se tiene ya terminado, y se inaugurará el Día del Camino, el tramo Ayacucho-Río Pampa que forma el límite departamental entre Ayacucho y Apurímac. Por el lado de Abancay hay una gran sección ya terminada entre Abancay y Andahuailas, y a fines de julio próximo, para Fiestas Patrias se espera poder poner en tráfico la sección Abancay-Andahuailas, comunicando en consecuencia esta última ciudad, que quedaba antes aislada, con el Cuzco, Puno y Arequipa.

Carretera de penetración.— La Carretera Lima—Huaraz, para comunicar los departamentos de Lima y Ancash, está también próxima a terminarse. Forma parte esa carretera del tramo asfaltado entre Lima y Pativilca con 180 kilómetros de longitud. El segundo tramo, entre Pativilca y Huaraz quedará concluído a fines de julio, pudiendo entonces hacerse el viaje entre la capital y Huaraz en el curso de 10 horas. Se podrá de tal modo apreciar a corta distancia de Lima todo lo bello y pintoresco del río Santa que conforma el Callejón de Huaylas.

La Carretera de Penetración con el Nororiente, que se construye de Huánuco a Pucallpa, se halla también

avanzada. Se trabaja activamente por el sector de Tulumayo desde el río Huallaga, como también desde Pucallpa a orillas del Bajo Ucayali hacia el Oeste. Ya se ha abierto en esa carretera una gran zona para la colonización inmediata en las regiones del Huallaga y sus afluentes principales como el Tulumayo y otros ríos.

La carretera de penetración de Cajamarca hacia Celendín y Chachapoyas también se halla avanzada. Dentro de breves meses se llegará a la región del río Marañón, después de vencer la dificultosa bajada al cañón de este río, desde las alturas de Celendín.

En el departamento de La Libertad también se continúan activamente los trabajos de Huamachuco hacia la región aurífera de Pataz.

En el departamento de Piura la carretera de penetración de Piura a Huancabamba se halla también próxima a ponerse en tráfico.

En el departamento de Junín la carretera a la Colonia del Satipo está asimismo muy avanzada y espera terminarse en el curso del presente año.

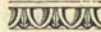
Entre los departamentos de Ica y Huancavelica, dentro de breves meses se establecerá la comunicación directa por la carretera de Pisco a Castrovirreyna que sólo tiene unos cuantos kilómetros inconclusos para ser conectada.

Entre Arequipa, Puno y Cuzco, se siguen activamente las labores de construcción de nuevas carreteras y mejoramiento de las antiguas, para comunicar esas tres importantes ciudades del Sur por una carretera de primer orden, no obstante que en la actualidad se halla establecido el tráfico de vehículos entre las tres ciudades. Asimismo, entre Tacna y Puno, la carretera ya en tráfico se sigue mejorando, como también construyendo en ella los puentes que faltan.

En Arequipa los trabajos de asfaltado iniciados en el curso del presente año, han permitido terminar ya la carretera de acceso desde la población al campo de aviación. Inmediatamente se comenzará a asfaltar el tramo de salida de Arequipa hacia Puno, que tiene tráfico intenso al balneario de Jesús.

Simultáneamente se iniciará el asfaltado del tramo de salida de Arequipa hacia Matarani, pasando por Tingo y Tiabaya, que es común al empalme con la carretera longitudinal y Panamericana hacia el Norte y Sur.

Trabajan en la actualidad alrededor de 35.000 hombres en todas las obras viales que ejecuta el Gobierno. Además, conjuntamente se hallan en operación más de 100 equipos mecánicos de construcción que efectúan labores de movimiento de tierras equivalente a más de 10.000 hombres.



Perforaciones petrolíferas en Puno

Comunicado Oficial

El Ministerio de Fomento ha recibido el día 10 de junio, noticias cablegráficas transmitidas por el Ingeniero Torres, del personal técnico del Cuerpo de Ingenieros de Minas, que está a cargo de las perforaciones petrolíferas que el Gobierno lleva a cabo en la zona de Pirín del departamento de Puno, que informan que el pozo R. P. 2, el segundo de los perforados, ha cortado una capa petrolífera con alta presión gaseosa, lo que ha permitido surgir el aceite hasta 8 metros sobre la superficie, dando un rendimiento durante las primeras 24 horas de 100 barriles de petróleo.

La importancia de haber encontrado petróleo en esa región es la de poder surtir casi inmediatamente a los departamentos de Cuzco y Puno a precios comparables con los de la costa. El petróleo se vendería crudo, para usos industriales, mientras se instala la refinería que permita la separación de la gasolina.

En la región del Norte, el pozo R. T. 14. Z. de la zona no reconocida por la antigua firma Piaggio, ha cortado también una laguna petrolífera cuyo rendimiento fué de 400 galones (8 barriles).

Como la laguna se encontró en la estructura Cardalitos, que es uno de los pisos altos de la formación general de la región, se va a continuar perforando en busca de las zonas productoras de las Zorritos superior, media e inferior.

La perforación rotativa está a 1100 metros de profundidad y va en busca de las formaciones en las cuales se encuentran los petróleos de Lobitos y Negritos, que nunca se han reconocido en Zorritos.

CARLOS HAMANN

Ayacucho 113, Oficina N° 101, Bajos

REPRESENTANTE DE:

PITTSBURGH PLATE GLASS COMPANY, Paint & Varnish Division, Newark, N. J. :

Pinturas navales y para ferrocarriles, pinturas preparadas para edificios, barnices y esmaltes para todos los usos. Lacas para autos y camiones, lacas arquitecturales.

PITTSBURGH PLATE GLASS COMPANY, Pittsburgh Pa. :

Cristales, Espejos & Vidrios de todas clases.

PITTSBURGH PLATE GLASS COMPANY, Rennous-Kleinle Division, Baltimore, Md. :

Brochas y pinceles marca «Herradura». Cepillos de alambre y brochas rotativas de alambre para industrias.

ALUMINIUM UNION LIMITED, Montreal, P. Q., Canada. :

Aluminio en planchas y manufacturado en diversas formas, Pintura de Aluminio; Molduras de Aluminio, etc.

P. & F. CORBIN, New Britain, Connecticut. :

Cerraduras, Ferretería y Herrajes para construcciones.

CORBIN GABINET LOCK COMPANY, New York, N. Y. :

Candados para todo uso y Cerraduras para muebles y maletas.

EBERHARD FABER PENCIL CO. Brooklyn, N. Y. & Neumarkt (ALEMANIA)

Lápices negro y colores, Lápices tinta, Lapiceros y Plumas fuentes, Borradores de jebe, Bandas elásticas y Tampones para sellos, etc.

El problema militar del proyectado canal por Nicaragua

Uno de los temas que desde hace meses, es decir, desde la crisis de Munich, viene tomando cuerpo, cada día más firme, especialmente en la prensa de los Estados Unidos, es el de la inmediata construcción del ya planeado, y también aprobado—gracias al Tratado Bryan-Chamorro-, Canal de Nicaragua, que se convertiría automáticamente en la verdadera yugular del mundo moderno, tanto en la guerra como en la paz, derramándose además sobre la tierra, como consecuencia de los gastos de construcción, la fabulosa suma de cerca de 800 millones de dolares, o sea unos 4.000 millones de soles al tipo de cambio actual. Esta inyección tan poderosa de circulante, se dice por los peritos, no sólo sería benéfica para nuestro hemisferio, sino para todo el planeta, puesto que ese dinero no iba a quedar solamente en nuestro Continente.

La cada día más tenaz y ruidosa campaña en los Estados Unidos por la construcción de este Canal, las condiciones materiales y espirituales del momento que harían que esta obra colosal atrajera un tanto la inquietud reinante sirviéndole de válvula de escape, el torrente de oro que derramaría sobre la humanidad entera, y la coincidencia de que el señor Presidente de Nicaragua, a raíz de todas las anteriores coincidencias haya ido de visita a los Estados Unidos, hace pensar que probablemente, ya se ha señalado la hora de la iniciación de la magna obra.

Al respecto la última personalidad que acaba de hablar sobre el tema, es nada menos que el Hon. Curis D. Wilbur, de la Corte de Apelaciones y ex-Secretario de Marina. Como juez piensa en la paz, como ex-ministro

de marina, piensa en la guerra. Sus opiniones son claras, terminantes. Sus declaraciones tienen todo el valimiento del que sabe lo que dice, debido sobre todo a su elevada investidura.

“Este asunto de relacionar la construcción del proyectado Canal de Nicaragua, dice en un reportaje del “*Journal American*”, con la defensa nacional, es de la mayor importancia para los intereses del pueblo americano en particular y de todos los pueblos de las Américas en general. A través del prisma bélico, ha merecido la consideración más meticulosamente detallada de los Cuerpos de Ingenieros del Ejército y de los Ingenieros del Comité del Canal Interoceánico, designados para estudiar el monto de su costo, su factibilidad y la necesidad de proceder a su construcción, inmediatamente, o postergándolo, teniendo en consideración que los Estados Unidos ya poseen la gran vía de tránsito y comunicación que es el Canal de Panamá”.

El ex-ministro declara en seguida que el estudio correspondiente fué enviado y presentado al Congreso, el 9 de diciembre de 1931, agregando que por razones, más que nada de política interna, las discusiones bizantinas se han seguido sin llegarse a solución alguna.

Diez años, dice, fué el tiempo en que se calculó por el Comité, que sería necesario para la construcción del Canal. Su costo fluctuaría, debido a las condiciones de incertidumbre porque atravesamos entre los 750 y los 800 millones de dólares, es decir, un poco más, por año, que lo que cuesta la construcción de un acorazado que en la actualidad se calcula en 70 millones de dólares, o sea, hablando en otros términos, que el Canal vendría a costar lo que 11 ó 12 acorazados.

El dinero así gastado, continúa manifestando el señor Wilbur, constituiría una inversión permanente y un beneficio eterno, que firmemente, día a día, aumentaría su valor, mientras que la vida efectiva que se reconoce a un acorazado, para los fines con que fué construído, no llega nunca a los 20 años”.

“Pero hay algo más, muy importante, que son las nuevas necesidades. Antes de que el Canal de Panamá fuera construído, se estima a raja tabla, que está vía duplicaba el valor de la Escuadra de los Estados Unidos. Pero el incremento de las dimensiones de las unidades bélicas, su número, y la necesidad de una rapidísima movilización, tan importante en nuestros tiempos, así como el incremento del número de vapores mercantes que utilizan esta ruta, manifiesta la urgencia, de aumentar las facilidades de movimiento de nuestra Escuadra, de un océano al otro. Claro está, que es asunto que aún queda por ver, si el pueblo americano aceptaría el traslado de la totalidad de la Escuadra de un mar al otro, en el desgraciado caso de una guerra, aunque probablemente la presión política obligaría a la división de la flota para la protección de ambas costas, aunque todo el mundo sabe, sin ser marino ni militar, que este es precisamente el ideal de todo enemigo: dividir las fuerzas de su contrario”.

“Hay que encararse ahora con otros hechos: el Tratado de Washington y el suplementario de Londres, ya no ligan a Italia y al Japón. El tratado de Londres, sobre todo, ha sido modificado enormemente para poder autorizar a las marinas de Francia y Gran Bretaña, a construir unidades de acuerdo con las condiciones actuales, de desequilibrio y competencia”.

Por su parte, el Comité de la Construcción del Canal Interoceánico tiende sus miras hacia la paz y el comercio, y así, bajo este prisma, piensa que la construcción del Canal de Nicaragua, tendrá ventajas muy diferentes a las bélicas, en lo relativo al desarrollo del comercio entre las costas del Este y del Oeste, tanto en nuestro Hemisferio como en el del Viejo Mundo y el Asia.

Sin embargo —y aquí viene la parte de política interna—, se declaró en aquellos tiempos, diciembre del año 31, que la inmediata construcción del Canal, “no se imponía como necesidad imperiosa”.

Hoy las cosas cambian nuevamente, se insiste sobre el tema con sonora tenacidad y se pide, como consecuencia, la pronta iniciación de la obra.

El Estado Mayor de la Defensa Nacional, en efecto, acaba de declarar que “dos canales darían flexibilidad y aumentarían seguridad a las operaciones navales referentes al tránsito interoceánico. No sólo aumentarían la velocidad de movimientos, sino que darían mayores seguridades para un pasaje efectivo. El ahorro de un día, o más, en el movimiento y traslado de una escuadra del Atlántico al Pacífico, en momentos de guerra, es de valor incalculable, fuera de toda apreciación”.

Por su parte, el Comité de la Construcción del Canal Interoceánico, también insiste, sustentando su teoría con una interrogación:

“En los tremendos momentos actuales, no sería un pilar poderoso para ayudar al mantenimiento de la paz, la iniciación de la obra del Canal de Nicaragua? ¡Claro que sí! Pues en lugar de constituir una amenaza para la paz del mundo, el Canal sería un agregado a la “buena voluntad” entre los hombres, del más grande beneficio para todas las naciones del mundo y de la mayor ventaja y provecho para los países de nuestro hemisferio. Promovería un mejor entendimiento y simpatías internacionales, aumentaría el comercio en forma amistosa y no de “competencia de dientes” y en lugar de destruirlo, sería fuente de ganancias y de honestas ambiciones. Por otra parte, el verdadero Niágara de oro que se derramaría sobre los hombres, en lugar de estar encerrado en las cajas fuertes subterráneas del Tesoro Nacional, sería un alivio para todos los hombres que hoy se debaten entre la angustia de la necesidad y las guerras de carencia. ¿Qué se espera, pues, para atender esta mano benefactora de paz y de auxilio que sería la iniciación de la obra del Canal?”

Hace poco que H. R. Knickerbocker, corresponsal de reconocida competencia en estos asuntos, expuso, a su vez, las siguientes ideas sobre el tema antes tratado: Las amenazas de una guerra próxima ocupan en forma prominente las mentes de los ciudadanos de los Estados Unidos del Norte; pero a medida que se aproxima uno al Canal de Panamá, esa amenaza potencial se agranda más y se hace más vívida. En Nicaragua,

el problema de la defensa nacional que habrá de ser desplegada por los Estados Unidos, se ve como cosa propia.

Los Estados Unidos no son ya considerados como el "coloso del Norte", del que había que sospechar y al cual había que temer. A los ojos de estos pequeños países centroamericanos, incapaces de defenderse por ellos mismos, los Estados Unidos representan ahora el papel de un protector necesario contra las ambiciones de las potencias europeas y asiáticas.

Ninguno de los Jefes de Estado de las repúblicas del Sur aprecia más acertadamente lo que los Estados Unidos significan para su país que Anastasio Somoza, electo Presidente de Nicaragua en 1936, cuando tenía 40 años de edad, y quien es hasta ahora el más joven de los presidentes de Centro América.

"Siempre que los Estados Unidos protejan nuestra libertad y nuestra soberanía, nosotros seremos libres e independientes; pero tan pronto como los Estados Unidos dejen de hacerlo o estén imposibilitados para continuar dándonos esta protección, quedaremos a merced de las potencias europeas o asiáticas", me dijo el Presidente, al tiempo que aflojaba el cuello de su camisa y se reclinaba en el respaldo de su asiento, mientras íbamos en un compartimiento del tren que serpentea a través del interior de Nicaragua. La actitud y los modales despreocupados de Somoza son típicamente norteamericanos.

"En eso precisamente reside el sentido común de la Doctrina Monroe, y por eso es que nosotros estamos tan vivamente interesados en la defensa nacional de los Estados Unidos, como lo están ellos mismos. Se habla de una agresión norteamericana en contra de Nicaragua; pero eso es una tontería. Los marinos de los EE. UU. no han venido nunca aquí a menos que lo hayan solicitado los gobiernos nicaraguenses, que se hallaban imposibilitados para mantener el orden ellos mismos.

"Nuestra guardia nacional de ahora, instruída por marinos de los Estados Unidos, se asemeja tanto como es posible a esos mismos marinos, y yo puedo garantizar que en caso de un conflicto internacional nuestros hombres se comportarán en beneficio de los Estados Unidos,

lo mismo que se comportarían sus propios marinos”.

Antes de ser Presidente, Somoza fué Comandante de la Guardia Nacional, que ahora cuenta con 2.500 hombres, y que se dice es, considerado su tamaño, la mejor de la América Central. Los componentes de esta guardia, con sus cascos aplanados y sus impecables uniformes caqui, se ven exactamente iguales a los marinos norteamericanos.

“Pero los EE. UU. no deben pensar que las tienen todas consigo —continuó diciendo el Presidente Somoza, hablando en el perfecto idioma inglés que aprendió cuando fué estudiante en la escuela Pierce de Filadelfia—. Yo considero a los Estados Unidos como a mi segunda Patria, y colocándome tanto en el punto de vista de ellos como en el mío propio, pienso que debieran construir un canal en Nicaragua. Las defensas de los Estados Unidos quedarían redobladas, y esto es algo que para ellos resulta ser un factor de vida o muerte”.

“Esto, sin embargo, costaría mucho más que la construcción de una nueva serie de esclusas en el Canal de Panamá”, arguyó.

“Quizás sí; pero, ¿qué beneficio podría acarrear esa nueva serie de esclusas si algún enemigo de los Estados Unidos se acercara al Canal de Panamá lo suficiente para bombardearlo y destruirlo todo de una vez? ¿Y qué ocurriría entonces a los Estados Unidos? Hay algo que debiera grabarse en el corazón de todo el pueblo norteamericano, y ese algo es el hecho de que todos ellos sufrirían los efectos de un ataque de esta índole.

“A la larga para los Estados Unidos resultará más costoso el no abrir el canal nicaraguense. Y no creo que esta construcción resulte tan costosa, ahora que se cuenta con equipos de ingeniería y métodos avanzados, como se pensaba que sería en 1922, cuando nuestros ingenieros calcularon que se requerirían setecientos setenta y dos millones de dólares. Se dice que de cada dos ciudadanos del país, uno ha adquirido terrenos cuyo valor espera se multiplique cuando el sueño de la construcción del canal se convierta en realidad.

“Mire Ud. el lago de Nicaragua —exclamó Somoza—, formaría la parte central del canal, y es suficientemente grande para alojar a todas las flotas del mundo. Qué maravilloso albergue sería éste para la flota de los Estados Unidos; Cuando los navíos cruzan por el Canal de Panamá tienen que apiñarse, y presentarían un blanco por demás accesible a los aviones de bombardeo enemigos. Esto es lo que yo me temo. En cambio, cruzando el lago Nicaragua, los barcos podrían diseminarse”.

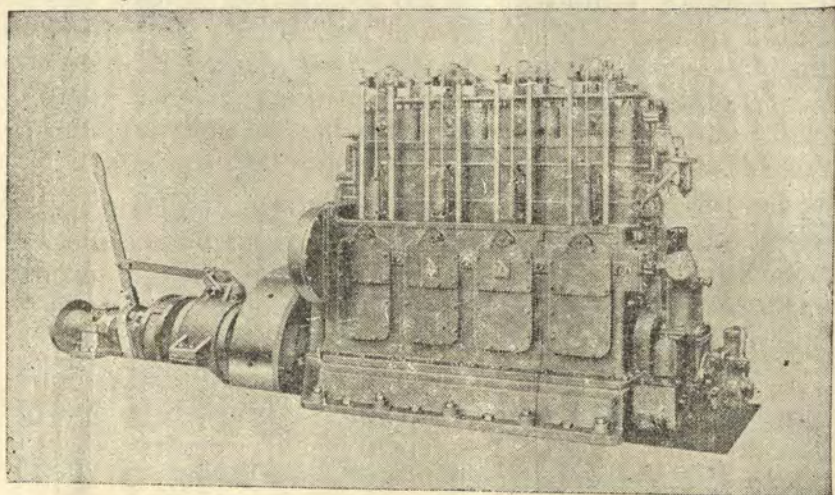
“Por otra parte, a los Estados Unidos les es necesario un canal más amplio. Sus barcos portaviones, el “Saratoga” y el “Lexington”, apenas pueden cruzar el Canal de Panamá quedando a cada lado un espacio de dos pulgadas escasas”.

“E imagínese Ud. las maravillosas fortificaciones que los Estados Unidos podrían levantar en la enorme isla de Ometepe, que se encuentra en el centro del lago Nicaragua. Ometepe tiene 48 millas de largo y 34 de ancho. Parece como si hubiera sido creada expresamente por la Naturaleza para que sea emplazada en ella una serie de baterías antiaéreas”.

“La única alternativa que a los Estados Unidos quedaría de no construir el Canal de Nicaragua, sería la de construir una nueva flota naval de guerra de las mismas dimensiones que la actual. Una nueva serie de esclusas en Panamá no proporcionaría la seguridad necesaria. Figúrese usted lo que costaría duplicar la flota naval de los Estados Unidos, y compare luego el costo de mantenimiento del Canal de Nicaragua con lo que costaría mantener una nueva flota.

“Esta es —concluyó el Presidente Somoza—, nuestra opinión honrada. Pero construyan o nó, aquí un canal los Estados Unidos, Nicaragua estará con ellos un ciento por ciento, en la paz o en la guerra, y aquel país puede contar no sólo con la simpatía y el afecto nicaraguenses, sino también con todos y cada uno de los soldados que nuestro país pueda proporcionar para la defensa del continente. La defensa de los Estados Unidos es nuestra propia defensa”.

MOTORES MARINOS DIESEL - DWK HASTA 8000 HP.



Directamente reversibles
ó
con cambio de marcha.

Deutsche Werke Kiel A. G., Kiel

Sucesores de los antiguos

ASTILLEROS IMPERIALES ALEMANES

Constructores de: BUQUES DE GUERRA (Acorazado "Deutschland"
con casco soldado, submarinos etc.)
BUQUES MERCANTES (especialidad en buques
tanques con motores Diesel - DWK)
MAQUINARIA AUXILIAR PARA BUQUES
BOMBAS DE TODAS CLASES (a vapor y eléctricas)
MOTORES DIESEL ESTACIONARIOS
LOCOMOTORAS CON MOTOR DIESEL etc. etc.

HERBERT TELGE

Casilla 1390

LIMA

Teléfono 34689

Representante exclusivo



¿Una estación naval americana en Acapulco?

Los funcionarios militares y navales de Estados Unidos, han manifestado que el proyectado establecimiento de una estación naval en Acapulco, México, no cuenta por ahora con probabilidades.

Los funcionarios admitieron que se había considerado la propuesta; pero se dice que la oportunidad no es propicia, aunque no se abandona la posibilidad de un establecimiento naval en esa localidad en el futuro.

Se tiene entendido en los círculos diplomáticos bien informados, que la propuesta de Acapulco fué suscitada primeramente por el Gobierno Mexicano. En otras fuentes, se indica que esta sugestión está entrelazada con la del petróleo; pero hasta ahora el gobierno no ha adoptado medida definida alguna.

Algunos funcionarios han sugerido que Estados Unidos podría utilizar sus buenos oficios en la controversia petrolera y, además, otorgar créditos comerciales y en otra forma al gobierno mexicano, a fin de mejorar el puerto de Acapulco y permitir el establecimiento de una estación de abastecimiento que permitiese a la flota de Estados Unidos, operar desde Acapulco, en caso de agresión contra América, desde el Pacífico o, posiblemente, contra el Canal de Panamá.

Se considera por lo general que un establecimiento naval en Acapulco sería de enorme importancia para la defensa continental dentro del programa de solidaridad. Sin embargo, no se espera que se realicen negociaciones con el gobierno mexicano, por lo menos hasta transcurrido un año.

Entretanto, el gobierno estadounidense concentrará sus esfuerzos en ofrecer ayuda para el mejoramiento de las bases estratégicas de diversos países, lo que disiparía posibles sospechas de presión política y contribuiría a beneficiar los propósitos de defensa.



LAS TELAS NACIONALES

"DURAMAS"

DE LAS FABRICAS

VITARTE **VICTORIA**
(Fundada el año 1871) (Fundada el año 1898)

INCA
(Fundada el año 1905)

Constituyen el surtido mejor y más variado de las elaboradas en el país.

Por eso son preferidas de Tumbes a Taena y del Pacífico al Amazonas.

Exija Ud. la marca DURAMAS que es marca de garantía, en los siguientes productos de las tres fábricas:

TOCUYOS:—llanos, asargados y listados de todo precio y calidad.

LONETAS:—crudas, blanqueadas y de color.

BRAMANTES:—blancos y crudos de diferentes anchos y calidades.

VICHYS: a cuadros, a listas y de color entero.

DRILES Y CASINETES:—blancos y de color, a listas y de fantasía.

DENIMS:—de varias calidades.

GENEROS BLANCOS:—de las antiguas y conocidas marcas SOL, INCA, ESCUDO y otras.

FRANELAS:—blancas y de color.

TELAS DE COLOR:—la original Tela Playa, crepés, batistas, popelinas, choletas, gabardinas, olanes, piqués, linillos y géneros de fantasía.

PERCALAS NEGRAS:—llanas y asargadas de las acreditadas marcas GALLO, GATO, GUITARRISTA, PIÑA y otras.

TELAS CON SEDA:—llanas y de fantasía.

DAMASCOS:—para manteles y servilletas.

COTINES:—de variados colores.

TOALLAS:—blancas, afelpadas y de color de varias calidades.

PABLO:—en ovillos de 460 y 115 gramos.

HILAZA:—blanca y de color.

CAMISETAS:—blancas y de color en varias calidades y tamaños.

Todos estos artículos los encontrará Ud. en los principales establecimientos del país.

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA AL POR MAYOR

W. R. Grace & Co. - LIMA



LAS TELAS NACIONALES

"DURAMAS"

DE LAS FABRICAS

VITARTE **VICTORIA**
(Fundada el año 1871) (Fundada el año 1898)

INCA
(Fundada el año 1905)

Constituyen el surtido mejor y más variado de las elaboradas en el país.

Por eso son preferidas de Tumbes a Tacna y del Pacífico al Amazonas.

Exija Ud. la marca DURAMAS que es marca de garantía, en los siguientes productos de las tres fábricas:

TOCUYOS:—llanos, asargados y listados de todo precio y calidad.

LONETAS:—crudas, blanqueadas y de color.

BRAMANTES:—blancos y crudos de diferentes anchos y calidades.

VICHYS: a cuadros, a listas y de color entero.

DRILES Y CASINETES:—blancos y de color, a listas y de fantasía.

DENIMS:—de varias calidades.

GENEROS BLANCOS:—de las antiguas y conocidas marcas SOL, INCA, ESCUDO y otras.

FRANELAS:—blancas y de color.

TELAS DE COLOR:—la original Tela Playa, crepés, batistas, popelinas, choletas, gabardinas, olanes, piqués, linillos y géneros de fantasía.

PERCALAS NEGRAS:—llanas y asargadas de las acreditadas marcas GALLO, GATO, GUITARRISTA, PINA y otras.

TELAS CON SEDA:—llanas y de fantasía.

DAMASCOS:—para manteles y servilletas.

COTINES:—de variados colores.

TOALLAS:—blancas, afelpadas y de color de varias calidades.

PABILO:—en ovillos de 460 y 115 gramos.

HILAZA:—blanca y de color.

CAMISetas:—blancas y de color en varias calidades y tamaños.

Todos estos artículos los encontrará Ud. en los principales establecimientos del país.

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA AL POR MAYOR

W. R. Grace & Co. - LIMA

caso de artillarse estos puntos (se dice que se han emplazado ahora cañones en Ceuta), Gran Bretaña, no tendrá ya la exclusividad de ese dominio artillero.

Otra base famosa y admirablemente situada, Malta, pierde igualmente mucha de su importancia. Su espejo de aguas es menor aunque es de Gibraltar, ya que se reduce casi a una caleta de sólo 300 por 2.500 metros. Sus muchos fuertes no le evitarán las continuas visitas de aviones italianos desde Sicilia, a 60 millas, o sea media hora de vuelo. Los buques británicos de línea, como los tres o cuatro que se hallan actualmente en ese mar, lo mismo que los cruceros, preferirán seguramente utilizar lo menos posible los diques y dársenas de La Vallette. En cambio, la isla prestará buen servicio al submarino, al torpedero y al aeroplano.

Pero el caso es que Gran Bretaña no tiene en el Mediterráneo bases mejores que Gibraltar y Malta. En los últimos tiempos ha hecho dragados, escolleras o muelles en algunos puertos secundarios, pero ninguno de ellos será base suficiente para su flota. Así, Alejandría cierra con escollera un espacio insuficiente y fondo somero; Abukir es un semicírculo espacioso, pero enteramente abierto al Norte; Haifa, terminal en Siria del oleoconducto británico del Irak, sólo mide 2.000 metros por 500; la costa egipcia no brinda hacia la Libia italiana mejor refugio que el de Marsa Matruh, insignificante, pero comunicado con una laguna espaciosa, antiguo puerto romano, utilizable para aviones y acaso para barcos menores mediante algunas obras.

En definitiva, Gran Bretaña tendrá que utilizar en el Mediterráneo puertos de otros países, y de ahí la importancia de la coalición que pacientemente teje, como en los tiempos de Napoleón.

La costa africana del Mediterráneo sólo presenta en realidad una gran base militar, la francesa o tunecina de Bizerta, de la que se puede decir que reúne todas las condiciones. Consiste en un gran lago circular de agua salada, de cinco millas de diámetro, comunicado con el mar por angosto pasaje natural, que lo aleja convenientemente del mar y lo sustraen a visiones indiscretas; caben en él juntas todas las flotas que se quiera. Creado en época moderna, está hoy poderosamente artillado

y preparado para base naval, y por su situación, en una saliente de la costa africana, es como centinela o "pistola asestada" frente a Italia en el centro del Mediterráneo y en el sitio precisamente donde más se angosta este mar.

Frente a Bizerta la flota británica tendrá que improvisar bases como en la época de la Guerra Mundial, en la costa Norte del Mediterráneo. Allí, en el clásico archipiélago, en la accidentada Hélade, existen los puertos más espaciosos y abrigados que puedan desearse; tal el de Mudros (Isla de Lemnos), frente a los Dardanelos, utilizado extensamente por los aliados en 1915-1917; tal el de Suda, en la isla de Creta, o Navarino, donde ya andan en estos días los acorazados británicos; o Corinto, el Pireo y tantos otros; además, abundan en toda esta costa los escondrijos para submarinos y torpederos. Pero la utilización de estos puertos por la flota implicaría la creación de defensas e instalaciones de toda clase y por lo tanto, un importante movimiento de transporte en aguas expuestas a mil asechanzas.

Las islas del Mediterráneo occidental ofrecen, asimismo, amplias bahías, como la de Palma de Mallorca; la de Ajaccio, en Córcega y las de Cagliori, Palma y Maddalena, en Cerdeña; así como puertos menores semiartificiales, como Trapani, Palermo y Augusta, en Sicilia; Hahón, en Menorca, etc. Todo esto sin contar las poderosas bases conocidas de Cartagena, Tolón, Spezzia y Taranto, y las del Adriático, que puede considerarse hoy como mar interior de Italia.

En resumidas cuentas puede decirse que han crecido más los medios ofensivos que los de defensa en las aguas estrechas del Mediterráneo, y que los buques mayores lo surcarán lo menos posible en caso de guerra. Para el sostenimiento de su acción en la zona oriental del mismo, es presumible que los británicos utilizarían la vía del Mar Rojo y los recursos del imperio en oriente (India, Australia, Nueva Zelandia), y ello exigiría la supresión de la amenaza de Masuaua en el Mar Rojo. En otros términos, Abisinia constituiría sin duda, uno de los principales objetivos militares,

El Mediterráneo sería entretanto mar muerto para el intenso tráfico comercial que actualmente lo utiliza. Y para dar una idea de lo que esto representa bastaría citar el dato de que el 68 por ciento del tráfico marítimo italiano actual pasa por Gibraltar y el 5 por ciento por Suez; sólo el 26 por ciento por los Dardanelos o aguas mediterráneas interiores.



El problema del Báltico

La U. R. S. S. R. ha exigido a las democracias se otorguen garantías a los países del Báltico, como se ha hecho con Polonia, Turquía y Rumanía, antes de firmar la triple alianza, proponiendo el siguiente proyecto de acuerdo:

“Artículo 1º.—El pacto franco-británico-soviético de ayuda mutua entra en aplicación: 1º.—En caso de que cualquiera potencia europea ataque directamente a cualquiera de las tres potencias contratantes; 2º.—Si cualquiera de las tres potencias se ve envuelta en una guerra de defensa por la independencia de Polonia, Rumanía, Turquía, Grecia, Bélgica, Estonia, Finlandia y Letonia; 3º.—Si cualquiera de las tres potencias es atacada como consecuencia de ayudar a cualquiera otra potencia europea que solicita ayuda;

”Artículo 2º.—Las tres potencias contratantes discutirán inmediatamente los métodos y la extensión de la ayuda mutua técnica para rechazar la agresión;

“Artículo 3º.—Las tres potencias acuerdan consultarse inmediatamente en caso de amenaza de agresión, en cualquiera parte de Europa; y la acción encarada en la consulta será independiente del procedimiento de la Sociedad de Naciones;

“Artículo 4º.—Las tres potencias contratantes se informarán unas a otras del contenido completo de los acuerdos ya concluidos, para resistir a la agresión y conferenciarán antes de aceptar nuevas obligaciones internacionales;

“Artículo 5º.—Si el pacto tripartito de ayuda mutua entra en vigencia, las partes contratantes se comprometen a no concluir la paz o un armisticio por separado; y

“Artículo 6º.—El pacto de las tres potencias entrará en vigor tan pronto como se llegue a un acuerdo sobre los puntos precedentes, tendrá una duración de cinco años y será renovable”.

Francia ha exhortado a Londres a que reconsidere su negativa de extender las garantías a Letonia y Estonia, pero ni Londres ni París parecen dispuestos a prometer su ayuda a Finlandia, país al cual les sería prácticamente imposible llegar a menos de pasar por Rusia. El gobierno francés está dispuesto a satisfacer el pedido soviético acerca de la supresión de las referencias al pacto de la entidad ginebrina, a lo cual debe agregarse que jamás hubo desacuerdo en que la triple alianza se limitara a un pacto defensivo. Desde el comienzo, París y Londres reiteraron varias veces que la alianza no es un instrumento ofensivo, al rechazar las acusaciones ítalo-alemanas de “encierro”. Se basa totalmente en el argumento de que el pacto tripartito entrará en vigor únicamente si Alemania e Italia toman la iniciativa mediante una agresión no provocada.

Con Riga, Reval y Libau en aguas letonas, o los puertos estonianos como bases, la flota alemana podría embotellar a Rusia en el Golfo de Finlandia y hasta impedir que los setenta submarinos que la Unión Soviética tiene en el Norte operen en el Báltico. Además, mediante un movimiento coordinado por mar y tierra, Alemania podría atacar a Rusia desde Petrogrado en el Golfo de Finlandia. La ocupación de Memel por el Reich ha convencido a muchos observadores militares franceses de que en los planes alemanes de nuevas operaciones en el Este, Memel desempeñará un gran papel como importantísima base naval. Rusia manifestó a Francia y Gran Bretaña en Ginebra que sería una política de miopes por parte de las potencias occidentales dejar que Alemania se apodere de Lituania, Letonia y Estonia porque ello las privaría de la ayuda de la escuadra rusa y dejaría a la alemana en libertad de abandonar el Báltico para concentrarse en el Mar del Norte o recorrer los mares como piratas. Por consiguiente, Rusia quiere que en el nuevo pacto se diga claramente que si el Reich invade Estonia, Lituania y Letonia, los tres aliados consi-

derarán esa actitud como un casus belli y emprenderán inmediatamente una acción militar de represalia contra Alemania.

El general Dufour, uno de los más destacados cronistas militares franceses, se ocupa del problema del Báltico, en un artículo que aparece en las columnas del diario "L'Epoque", y en el que arriba a las siguientes conclusiones:

"Alemania no puede lanzarse a una guerra sin tener asegurado en forma incuestionable, su dominio sobre las aguas del Báltico. De ahí que todo aquello que afecte al equilibrio del poder en ese mar, es de interés capital para todo el mundo. El Báltico se ha convertido en el problema marítimo más complejo de la actualidad. Antes de la Gran Guerra, lo bordeaban solamente cuatro potencias: Rusia, Alemania, Suecia y Dinamarca. Hoy tienen costas en él otros cinco estados, más la Ciudad Libre de Danzig: Polonia, Lituania, Estonia, Letonia y Finlandia.

"Alemania perdió solamente 25 millas de costa, es decir la amplitud del corredor polaco, mientras que Rusia quedó privada de una extensión de 1.700 millas, restándole tan sólo 120 millas sobre el Golfo de Finlandia, donde la isla fortificada de Kronstadt sigue sirviendo de defensa exterior a Leningrado. Con ello se ha alterado grandemente el equilibrio del poder naval en el Báltico, eliminándose a Rusia de hecho de ese frente marítimo.

"Los pequeños estados surgidos o desarrollados como consecuencia de la conflagración europea, se dan perfecta cuenta de que en su posición, se encuentran tomados entre dos fuerzas poderosas: el germanismo y el comunismo. Seis de ellos ya han resuelto mantenerse fuera de los compromisos de la política internacional, formando el bloque de los neutrales del norte y son: Dinamarca, Suecia, Noruega, Finlandia, Estonia y Letonia. Luego de la amputación de Memel, Lituania ha dirigido sus miradas hacia Polonia, olvidando la vieja disputa con Varsovia que data del año 1923, en que se produjo el "zarpazo" sobre Vilna; y de los estados bálticos, Polonia y Lituania, son los únicos que aceptan gustosos las garantías franco-británicas, si bien ninguno de ellos

ha admitido, hasta ahora, públicamente que convenga en aceptar el que Rusia las suscriba“.

El Estado Mayor Alemán no ha olvidado, sin duda las lecciones extraídas de la Guerra Mundial, y debe recordar la acertada coordinación de sus fuerzas de mar y tierra en las campañas de 1915 a 1917, que le permitieron hacer retroceder al ala derecha de las fuerzas rusas a lo largo de la costa báltica hasta Riga. Hoy en que tres débiles estados ocupan la misma franja de costa, es de esperar que las tácticas alemanas tiendan a embotellar a la flota soviética en el golfo de Finlandia. Con ello despejaría de peligros inmediatos las aguas del Báltico.

Alemania necesita disponer de esa ruta para la recepción de minerales de Suecia y de los otros estados escandinavos. Va el producto desde el golfo de Bothnia a Emden, y de ahí por ferrocarril, o por la vía fluvial, al Ruhr. Esa ruta cruza por las islas Aaland, lo que explica el porqué Suecia apoya las esfuerzos de Finlandia en favor de la remilitarización de ese archipiélago, que fiscaliza la entrada de aquel golfo y que, en poder de Alemania, le permitiría embotellar el de Finlandia.

Frente a la petición rusa, hay cancillerías bálticas que han declarado que no desean ser protegidas y debe dejárseles, siquiera, el derecho de elegir a sus amigos y enemigos. Además, Alemania ha conseguido firmar pactos de No-Agresión con Estonia y Letonia, cuya duración será de diez años y cuyo texto es el siguiente:

“El Canciller del Reich y el Presidente de (Estonia o Letonia), resueltos a preservar la paz entre ambos países en cualesquiera circunstancias convienen en consolidar esta decisión mediante un tratado oficial.

“Artículo primero: El Reich Alemán y (Estonia o Letonia) en ningún caso se harán la guerra, u otra forma de violencia, una contra la otra.

“En caso de que una tercera potencia asuma una actitud de guerra, como la descrita en el artículo primero, contra cualquiera de los signatarios, ninguno de estos apoyará tal acción.

“Artículo segundo: El tratado será ratificado y las ratificaciones canjeadas en Berlín, lo antes posible.

“El pacto entrará en vigencia en la fecha que se efectúe el canje y tendrá una duración de diez años.

“En caso de que no se dé aviso de que se tiene la intención de dar por terminado el pacto, cuando menos un año antes de su expiración por cualquiera de las partes, el pacto continuará en vigor por otros diez años. Lo mismo sucederá con los períodos subsiguientes.

“Sin embargo, el pacto no está en vigencia por un período mayor que el del pacto firmado entre Alemania y (Estonia o Letonia). En caso de que el pacto sea invalidado por esta razón, antes de vencer el plazo estipulado en el artículo segundo, los gobiernos alemán y (estoniano o letón) entrarán inmediatamente en negociaciones para prorrogarlo, según lo desee cualquiera de las partes.

::Suplemento a los pactos. Al firmarse el tratado germano estoniano (o letón) ambas partes acuerdan lo siguiente: La cuestión del apoyo, en el sentido que le establece el artículo primero, párrafo dos, por cualquiera de las partes contratantes, se considerará que no existe cuando la conducta de una de las partes no se ajuste a las reglas generales de neutralidad”.



Notas profesionales

ALEMANIA

Las nuevas adquisiciones.— Con gran ceremonial fué lanzado al agua, en Bremen, al comenzar el presente año, el crucero de 10000 tons. "Seydlitz", en presencia del Almirante Raeder, Comandante en Jefe de la Marina Alemana. En esa ocasión se declaró que el buque debía ser armado con 8 cañones de 8" en 4 torres de 2 cañones cada una. Esto ha causado gran revuelo en el extranjero, y en especial en Inglaterra, a quien se ha cogido de sorpresa, pues ya se había catalogado al "Seydlitz" como crucero ligero, con cañones de 6". Es así como con la nueva unidad el "Almiral Hipper", el "Blucher" y el "Prinz Eugen" lanzado al día siguiente del Anschluss, Alemania poseerá 5 cruceros pesados.

El crucero de batalla "Scharnhorst" fué puesto en servicio en los primeros días de Enero, y había sido lanzado en Wilhelmshaven en Octubre de 1936.

La principal preocupación del Estado Mayor Alemán radica en el rápido desenvolvimiento del poder naval del Soviet. La situación creada como resultado de la fricción entre los Estados Unidos y Alemania, no les interesa mucho porque los germanos saben perfectamente que el nuevo establecimiento de una flota americana del Atlántico que carezca de bases dentro de 3000 millas del litoral alemán, puede ser impresionante como gesto político, pero de muy escasa significación estratégica.

La decisión tomada para armar los cruceros de 10000 tons. que se encuentran en construcción con 8 cañones de 8" en lugar de 12 de 6", como se había pensado en el diseño, parece ser una respuesta al último programa ruso de construcción. El Almirantazgo británico puede replicar al aumento de unidades de la flotilla de submarinos "U", construyendo más buques para escolta y más torpederos que los que se contemplan en su gran programa de rearmamento naval.

Las construcciones navales.— La excusa presentada por Alemania para desestimar el acuerdo armamentista con Gran Bretaña se basa en que Rusia construye ahora en tal escala, que Alemania se ve precisada a aumentar su tonelaje para mantener su supremacía en el Báltico.

Anuncia Alemania, que su programa incluye la construcción de otros dos cruceros pesados de la clase del “Blucher”, “Hipper” y “Prinz Eugen”. En 1937 convino con Gran Bretaña, en que construiría 3 cruceros pesados si la Unión Soviética detenía sus incrementos en este mismo tipo.

Los alemanes esperan construir un acorazado de 35000 tons. y dos cruceros ligeros de 7.000 tons. Se notará que ese país fabrica muchos submarinos con un desplazamiento en superficie de 250 tons. y de 750 en inmersión, con un radio de acción restringido. Estos van a utilizarse para actuar contra la línea de comunicaciones entre Francia e Inglaterra.

El convenio inglés, limita el tonelaje en submarinos que puede tener Alemania a 70.000 tons., siendo las características máximas 1.000 tons. en superficie y 1.500 tons. en inmersión.

En la actualidad, Inglaterra, cuenta sólo con 64 submarinos, mientras que el Reich está construyendo 71 con un total de 25.000 tons. Según el acuerdo, restan 45.000 tons. que permitiría la construcción de 80 submarinos de 500 tons. Alemania planea hacer 161. Merece recordarse que en la época de la Guerra Europea, Alemania poseía 25 submarinos.

ARGENTINA

(De “Marina”, Revista de la Liga Naval Argentina).

El viaje inaugural de instrucción del crucero “La Argentina”.— Nuestro nuevo buque-escuela “La Argentina” recibió su pabellón de guerra, donado por el Círculo de Armas.

Vibró el clarín y ondeó en el asta de popa la enseña de la patria, que ha de ser paseada por todos los mares del mundo, luciendo sus colores y su sol en todas las latitudes, con el orgullo legítimo que le cantara el poeta:

"Jamás fué atada al carro triunfal de ningún vencedor de la tierra".

En nombre del Círculo de Armas el Dr. Jorge Artayeta dijo:

"El Círculo de Armas, que se ha caracterizado por su espíritu de tradición y por su nacionalismo sin dar al vocablo la acepción a que lo han llevado las luchas políticas e ideologías contemporáneas, desea expresar con este acto el fervor patriótico que lo anima, ante un hecho de trascendencia para nuestra marina de guerra y pone su esperanza y su afecto en el futuro de esta hermosa nave, que acompañará a los nuevos oficiales en la terminación de sus estudios.

"Tengamos por nuestra patria — agregó — a quien la naturaleza dotó pródigamente, el culto y la ternura que se guarda a una madre, y si el destino adverso nos trae días inciertos, por sobre toda razón y por toda fuerza juremos protegerla y defenderla. Hemos tratado de que esta bandera que tejieron y bordaron manos argentinas, fuera prenda de amistad y devoción a nuestra Armada. A ella, a esta nueva "Argentina", que como a su mayor le espera el mar abierto para llevar a todos los países de la tierra un mensaje de paz y de buenaventura, a los marinos que han de tripularla, nuestros mejores augurios de felicidad.

Y con su pabellón de guerra ha iniciado "La Argentina" su primer viaje de instrucción en el que han de templarse nuestros futuros guardiamarinas.

El crucero de adiestramiento, inaugural de la campaña de esta nave, tendrá una duración de cuatro meses, del 15 de abril al 15 de agosto, con 66 días de travesía y 56 de estada en puertos del extranjero y del país. "La Argentina" cubrirá entonces 18.643 millas, a un promedio de velocidad de 11.9 nudos.

Comparado a los viajes de la fragata "Sarmiento", debe hacerse notar que el del crucero es de menor extensión y también de duración apreciablemente inferior el conjunto de la travesía manteniéndose, en cambio, en plazos parecidos a los de la fragata la estada en los puertos de escala.

A fin de cumplir el itinerario del primer viaje de "La Argentina" y el XL de instrucción de los cadetes del curso de aplicación de la Escuela Naval Militar, el

flamante crucero zarpó de Buenos Aires el 15 de abril. Cubrió las 1.100 millas que nos separan de Río de Janeiro, adonde fueron embarcados seis cadetes de la Escuela Naval Brasileña que por especial atención de nuestro Gobierno harán el viaje de instrucción. De allí partirá con destino a Puerto España, en la isla de Trinidad. El 4 de mayo fondeará en ese puerto, distante 3.100 millas del anterior y el 8 saldrá rumbo a San Juan de Puerto Rico, lugar en que tocará el 14 de mayo, tras de navegar 580 millas.

Desde San Juan de Puerto Rico el crucero se dirigirá a Nueva York, situado a 1.400 millas, adonde llegará el 19 de mayo, para salir el 26 en dirección a Boulogne-Sur-Mer, punto en que hará escala el 7 de junio, después de navegar 3.303 millas. El 15 de junio zarpará el buque del puerto francés para Amberes, adonde llegará al día siguiente tras de cubrir 130 millas, y el 20 abandonará Bélgica rumbo a Hamburgo, distante 385 millas, puerto al que arribará el 21 y del que saldrá el 27 con dirección a Southampton, a 507 millas. Del 29 de junio al 6 de jul., "La Argentina" estará en Southampton; navegará luego 1.075 millas con dirección a Cádiz, donde permanecerá del 10 al 15 de julio, y después de cubrir 685 millas llegará el 18 del mismo mes a Las Palmas, de donde partirá el 22 para Comodoro Rivadavia, etapa la más larga del viaje, pues alcanza a 5.408 millas. Del 9 al 12 de agosto el buque hará escala en Comodoro Rivadavia, dirigiéndose finalmente de regreso a Buenos Aires, en donde entrará el 15 de agosto, tras de navegar 970 millas.

CANADA

Programas navales.—El Gobierno Canadiense ha presentado al Parlamento un programa naval de defensa que asciende a 50.0000.000 de dólares. Se espera que este dinero se empleará en la construcción de 2 destructores y 4 barreminas, y para amplificar ciertos servicios, especialmente el sistema de defensa antiaérea. La mayor parte de esa suma, con todo, se dedicará a aumentar las fortificaciones de la isla Anticosti, que mide 134

millas de largo y está situada en el Golfo de San Lorenzo.

ESTADOS UNIDOS

(*Síntesis de informaciones periodísticas*).

La pérdida del U. S. S. "Squalus".—A veintisiete muertos y treintidos sobrevivientes alcanza el trágico saldo de una de las peores catástrofes submarinas que registra la historia de la Armada de la Unión en los últimos diez años.

Esa es la cantidad de tripulantes del submarino "Squalus" que se logró salvar el 24 de mayo, tras enormes esfuerzos, después de que se hundiera el día anterior frente a la costa de New Hampshire y a unos 6 kilómetros de la misma.

Apenas se tuvo noticia de que el "Squalus" había sufrido un accidente las autoridades navales dispusieron el envío de socorros al lugar del desastre con la esperanza de salvar a todos los tripulantes.

Fué así que se trasladó al punto del accidente el barco de salvamento de la armada "Falcon", que está equipado no sólo con una gran "campana sumergible" sino también con los más modernos elementos de auxilio.

Cuando el "Falcon" arribó hacía ya 21 horas que el "Squalus" se hallaba hundido a unos setenta metros de profundidad, pero en vista de que los tripulantes tenían aire y alimentos en cantidad suficiente para resistir varias horas más debajo del agua, se procedió a salvarlos con la esperanza de rescatarlos con vida.

Al mismo tiempo varios aviones y buques guardacostas acudieron al lugar para facilitar también el salvamento con sus buzos. El mar estaba tranquilo y las autoridades confiaban en que para las cuatro de la tarde habrían sido extraídos del sumergible todos los tripulantes y entonces se procedería a traer a la superficie al "Squalus", mediante grandes aparatos especiales.

Eran exactamente las cinco y treintidos cuando el "Falcon" se hizo presente. En seguida, su tripulación se aprestó para hacer descender la campana sumergible.

La neblina era espesa en esos momentos. El "Falcon" estaba ya inmovilizado con cuatro anclas, ocupando

el centro de un vasto círculo formado por otras unidades de la armada. Entre ellas se encontraba el submarino "Sculpin" que fué el primero en localizar al "Squalus" y que desde el día anterior se mantenía en el lugar marcado por una enorme mancha de aceite. A las restantes embarcaciones que no pertenecían a la armada se les ordenó mantenerse alejadas. En algunas, viajaban periodistas y fotógrafos.

La "campana sumergible o neumática" es un enorme dispositivo de acero con un peso de diez toneladas y en su interior se ubican dos hombres para manejar la escotilla que tiene. La campana se adapta a las escotillas del submarino hundido, cuyos tripulantes pueden entonces pasar a ella, a razón de cuatro por cada vez, para ser llevados en seguida a la superficie.

Previamente cada rescatado es conducido a una "cámara de descompresión" donde permanece el tiempo necesario para que sus pulmones se habitúen de nuevo a respirar el aire libre, después de permanecer tantas horas en el submarino hundido, donde el aire enrarecido y la presión son distintos a la atmósfera normal.

A las 11 y 40 quedó tendido un cable entre el "Falcon" y el submarino hundido. Varios buzos descendieron hasta éste para sujetar el cable y ponerse en comunicación con los tripulantes mediante golpes dados en el casco del "Squalus". Fué así como el "Falcon" comunicó por radiotelegrafía que uno de los cuarenta buzos había conseguido establecer comunicación con el "Squalus", pero sin poder afirmar cuál era la verdadera situación de los accidentados.

Después de tendido el cable, los buzos se dedicaron a la tarea de ajustar la "campana neumática" al submarino. Mientras trabajaban los buzos, seguían dando golpes en el casco del "Squalus" para alentar a sus tripulantes.

Otros buzos esperaban a bordo del "Falcon" su turno para descender al fondo del mar. Las autoridades interpretaron la contestación que daban los tripulantes a los golpes como indicación de que no experimentaban muchos sufrimientos.

A la una de la tarde, la "campana neumática" trajo a los primeros siete sobrevivientes del "Squalus",

quienes después de permanecer en la cámara de descompresión, fueron trasladados al crucero "Brooklin", que también se encontraba en el sitio de la catástrofe. Este primer salvamento requirió dos horas. Las autoridades declararon que los sobrevivientes se hallaban en "buenas condiciones físicas" y que la "campana" haría un descenso por hora, dadas las dificultades que presentaba la profundidad a que se hallaba el submarino.

Dijeron también que de acuerdo con el ritmo con que se efectuaba la tarea se tardaría en salvar a todos los cincuentinueve tripulantes unas 16 horas.

Sin perder un solo minuto, continuó la difícil labor de seguir extrayendo a los demás tripulantes del "Squalus". Mientras tanto, desde el "Falcon" se mantenían las comunicaciones con el submarino mediante un oscilador especial. Los tripulantes del sumergible hundido contestaban con golpes sobre el casco.

Poco antes de las dos de la tarde, se anunció que habían sido salvados 32 tripulantes, dudándose que vivieran los veintisiete restantes. El comandante John B. Long dió a la publicidad una lista con los nombres de veinticinco salvados, los que agregados a los siete rescatados con anterioridad sumaban treintidos sobrevivientes. En ella añadía que todos estaban bien y que los otros sorprendidos en los compartimentos inundados del submarino se hallaban "sin duda alguna muertos".

Previamente se habían hecho varias comunicaciones inalámbricas, diciendo que había treinta víctimas a bordo del "Squalus", sin especificar si eran muertos o heridos, pero ellas fueron desmentidas hasta que las autoridades navales dieron la citada lista oficial.

Las esposas, padres, hermanos y otros parientes de los tripulantes del "Squalus", esperaban ansiosamente en tierra noticias del salvamento. En Washington también otros deudos aguardaban nuevas.

La esposa de uno de los tripulantes, con los nervios destrozados por tantas horas de angustiosa espera, no pudo resistir y gritó: "Ya no puedo más, ya no puedo más. ¿Es que no hay para nosotros otra cosa que esperar?"

El Departamento de Marina, envió desde Washington mensajes a todos los parientes cercanos de los tri-

pulantes, diciéndoles que hasta el momento del mensaje no se conocía si había muertos y que las autoridades estaban haciendo todo lo posible para salvar a todos.

En una casita de ladrillo cerca de la costa frente a la cual se hundió el "Squalus", se congregaron las esposas de cincuenta de los tripulantes para esperar noticias sobre el desarrollo del salvamento. La angustia se dibujaba en sus rostros.

En la residencia del Capitán H. R. Hreenle perteneciente a los astilleros de Portsmouth, fuerzas de la armada montaba guardia para evitar que fuese invadida por los parientes de las víctimas, en vista de que las noticias del salvamento eran transmitidas por teléfono a dicho oficial de marina.

La señora de Naquin esposa del comandante del submarino hundido y que reside en Portsmouth, hizo las siguientes declaraciones, mientras se efectuaba el salvamento: "Sé que mi esposo está bien. Nada puedo decir fuera de que se halla perfectamente bien y mañana habrá terminado todo esto".

Mientras hablaba con otras mujeres la señora de Naquin, trataba en vano de disimular su emoción, pero el temblor de sus labios la traicionaba. "Es —añadió— un teniente de navío joven. Tenemos dos hijos: un varón de dos años y una mujercita de ocho. No sé qué decir".

Walter Fritz Patrick, de veintiocho años de edad, que durante ocho años prestó servicios en submarinos, declaró que su hermano William, de veintisiete años, se hallaba a bordo del "Squalus". "Temo— dijo — que mi hermano haya quedado encerrado en la cámara de los torpedos. William llegó hace dos meses de Panamá. Yo presté servicios en submarinos pero a Dios gracias, jamás volveré a hacer los que ahora hace mi hermano. Hace once años que William es tripulante de submarinos, y el 26 de junio cumplirá veintiocho años. Creo que lo único que podemos hacer es esperar que todo salga bien y rogar para que así suceda".

Los tripulantes del "Squalus", y sus jefes, apenas se hundió la nave, comprendieron que tardarían muchas horas en ser salvados y racionaron su comida utilizando como alimento carne de cerdo con frijoles. Todos los submarinos disponen de gran cantidad de alimentos,

para casos de emergencia como el actual, los que son periódicamente renovados para que siempre estén frescos. La cantidad que tenía el "Squalus" alcanzaba para cuatro días.

Asimismo, según declararon las autoridades navales, la cantidad de aire que tenía el submarino permitía a su tripulación vivir cuatro días después del hundimiento. Aparte de oxígeno que llevaba de reserva, poseía cantidades de sodio y cal viva para purificar la atmósfera.

Por lo que se sabe el "Squalus" se hundió a causa de que la tripulación olvidó cerrar una o dos de las válvulas para la admisión de aire. Varios de sus compartimentos se inundaron a consecuencia del olvido, pero se cree que si en ellos había tripulantes, éstos pudieron cerrar las válvulas de emergencia e impedir que entrara más líquido antes que éste alcanzara sus rodillas.

Al promediar la tarde, llegó al lugar del desastre el crucero "Brooklin", que zarpó de Portsmouth y que por la niebla se vió obligado a navegar con lentitud. Entre los elementos de auxilio que esta nave conducía, se contaba una manguera de novecientos metros de largo para enviar aire al submarino hundido, en caso de que llegara a faltarle oxígeno.

Entre las demás naves que acudieron a prestar auxilios se hallaban el crucero "Seames", los remolcadores "Wandak" y "Peacock" y varios guardacostas. En uno de éstos, el "Thetis" viajaban cuarenta periodistas y fotógrafos.

La tarea de extraer a los sobrevivientes del "Squalus" del fondo del mar requirió varias horas, pues, como lo anunciaron las autoridades navales, la gran profundidad a que se hallaba el submarino hizo que los descensos y ascensos de la campana neumática se efectuasen con lentitud.

Los tripulantes del sumergible hundido fueron salvados de la manera siguiente. A la 1.25 de la tarde ascendieron a la superficie siete sobrevivientes; a las 4.50 nueve más, y a las 6.35 fueron rescatados otros nueve, con lo cual el total de salvados llegó a veinticinco. Más tarde fueron extraídos otros siete y se considera que los veintisiete restantes indudablemente están muertos.

Las autoridades expresaron esta opinión al oír la exposición del Teniente John Nichols, que ascendió entre los primeros salvados y que proporcionó informaciones sobre el estado de sus compañeros encerrados en la nave hundida a unos setenta metros bajo las aguas, en tanto que se llevaba a los rescatados a la cámara de descompresión del "Falcon", el barco de salvataje, la campana sumergible, aparato de forma cónica empleado por primera vez en un salvataje, efectuaba descensos con intervalos de una hora.

Aunque el Teniente Nichols es el cuarto comandante del "Squalus", fué subido con el primer contingente, contraviniendo el código sobre desastres marítimos. Se cree que esa acción se llevó a cabo con el propósito de hacer posible que fuera un oficial el que diera cuenta del estado de los tripulantes que quedaban en el "Squalus". En cambio el comandante Oliver Naquin permanece en el submarino y se cree que será uno de los últimos en abandonarlo, si es que conserva la vida.

En Portsmouth se centralizaron todas las facilidades del salvamento con que cuenta la sección atlántica, lo cual permitió el envío inmediato de diversas unidades, entre ellas el submarino "Sculpin", varios remolcadores, un barco-faro, algunos guardacostas, aeroplanos y el crucero "Brooklyn", de 10.000 toneladas, aparte del barco de salvamento "Falcon", al que cupo el rol más importante.

Los hombres que ascendían desde las profundidades del océano fueron subidos a través de la escotilla que remataba la campana.

Los funcionarios del Departamento de la Marina, opinan, en general, que las víctimas a bordo del submarino debieron producirse al entrar el agua por la válvula de inducción inundando los compartimentos en que se encontraban.

Los buzos, cuya misión es una de las más peligrosas en la flota, al pisar por primera vez sobre la cubierta del submarino, comunicaron la noticia a la superficie y luego trabajaron en tandas en la difícil tarea de bajar la campana neumática, que pesa aproximadamente diez toneladas y tiene una altura de tres metros. Una vez establecido el contacto entre los buzos y el submari-

no, se inició el salvamento de los sobrevivientes, subiendo a la superficie los primeros siete dos horas después. A las 4.50 se bajó la campana por segunda vez y se llevó una cantidad de caldo caliente. Quince de los sobrevivientes han sido hospitalizados en este puerto.

Simon Lake expone un nuevo método de salvamento de submarinos.—Simon Lake, diseñador de aparatos submarinos, dirigió una carta al Presidente Roosevelt y otra al Primer Ministro Inglés, Chamberlain, recomendándoles que obliguen a las marinas de los Estados Unidos y Gran Bretaña, a adoptar un dispositivo que engancha a dos submarinos juntos como “hermanos siameses” y permite el salvamento de los hombres en un submarino hundido.

Lake recomienda, asimismo, la adopción de sistemas más adecuados de seguridad para los submarinos y añade que los inventos perfeccionados por él mismo, hace mucho tiempo, en 1894, podían haber evitado las tragedias del “Squalus” y del “Thetis”.

Acusa el inventor a ciertos intereses financieros “que entorpecen la aceptación de sus inventos” y afirma que la campana sumergible que salvó a 33 tripulantes del “Squalus” es, con modificaciones, la que patentó en 1899.

Nuevas esclusas para el Canal de Panamá.—Causará poca sorpresa saber que el Presidente Roosevelt ha propuesto la construcción de un nuevo juego de esclusas para el Canal de Panamá, en vista del hecho de que, hace sólo unas cuantas semanas, el Secretario de Guerra, Mr. Harry H. Woodring, se presentó ante el local del Comité de Asuntos Militares en apoyo de la misma tesis. También están a favor de ella, las autoridades militares del Canal de Panamá. Hace poco el Gobernador de la Zona, Coronel C. S. Ridley, se manifestó en favor del citado proyecto. Aunque todavía no son del conocimien-

to del público los detalles exactos, se sabe que implica la construcción de un juego de nuevas esclusas situadas, si es posible, a cierta distancia de las actuales, teniendo en mira reducir el peligro que pueda provenir de actos de sabotaje o bombardeos aéreos. Hay que enfrentar no sólo grandes dificultades de orden técnico, en el ramo de ingeniería, sino también nuevos problemas de defensa. Pero, por otro lado, la vulnerabilidad de las actuales esclusas es tan grande, que se considera un acto de elemental prudencia, hacer todo lo que sea posible por impedir el cierre del Canal. Esto, sin decir que cualquier avería sería de las esclusas sería el peligro más grande para el funcionamiento eficiente del mismo. En efecto, más sencillo resultaría eliminar obstrucciones provenientes de deslizamientos de tierra, o buques hundidos deliberadamente en los "cortes", que reparar averías de las esclusas mismas. Si por cualquier circunstancia, se lograra cerrar el canal durante unos cuantos meses en que los Estados Unidos estuviera envuelto — o aún amenazado — en una guerra, el poder combativo de su Armada se vería apreciablemente disminuído. De acuerdo con lo opinado por el Coronel Luis A. Johnson, Ayudante del Secretario de Guerra, el único medio de ampliar y asegurar el pasaje de la flota de batalla de un océano a otro, sería la construcción y mantenimiento de dos marinas que tuvieran suficiente fuerza independiente, un plan costoso.

"En el diseño y construcción del tercer juego de esclusas para el Canal de Panamá —explicó el Ayudante del Secretario — se trata de situarlas y protegerlas con el fin de ofrecer la mayor seguridad de que el Canal estará siempre disponible para que la Armada lo utilice".

Aunque se estima que el costo del tercer juego de esclusas sería de 200. 000. 000 de dólares, esta suma resultaría pequeña si se le compara con el costo de una segunda armada, o con el que demandaría el proyectado Canal de Nicaragua, —del que se trata en otra sección de este número de la "Revista". Lo que el sentido común sugiere es que se haga todo lo que sea posible por conseguir que el Canal de Panamá sea útil y seguro. Ha

rendido ya valiosos servicios al comercio, y las diversas maniobras, incluyendo el pasaje de la flota en el mes de Enero último, en tiempo "record", ha puesto de manifiesto su inmenso valor militar y naval, servicios que continuaría prestando siempre que no pueda ser cerrado por una acción enemiga.

ESTONIA

Reorganización de la Marina.—Hasta hace poco la Marina Estoniana, contaba sólo con unas cuantas unidades anticuadas: 2 submarinos, 1 destroyer y varios buques de menor porte.

A raíz de la reorganización de las fuerzas armadas, Estonia ha comprado y puesto en servicio 2 submarinos de 600 tons., equipados con 4 tubos lanza-torpedos de 21", denominados "Lembit" y "Kalet"; se encuentran en construcción, en astilleros finlandeses, 3 submarinos más; y 4 torpederos adaptables para el fondo de minas en los antilleros estonianos. Para financiar estos proyectos se levantó un empréstito de cuatro millones de dólares.

FRANCIA

(Síntesis de informaciones periodísticas).

La pérdida del "Phénix".—Un comunicado oficial expedido el 17 de junio a mediodía, por el Ministerio de Marina acepta como una fatalidad sin esperanza de salvación la pérdida del submarino "Phénix", con sus 71 tripulantes, de ellos cinco oficiales, el ingeniero, el médico de a bordo y 64 oficiales de mar y marineros, ocurrida aguas afuera de la bahía de Kam-Ranh, en Indochina, mientras realizaba ejercicios en unión de otras unidades de la flota francesa destacada en aguas del Extremo Oriente.

La noticia del siniestro causó dolorosa impresión en todo el país, produciéndose desgarradoras escenas en Brest, Tolon y Lorient, de donde procedían en su ma-

por parte, los tripulantes de la nave hundida, a cuyas dependencias navales concurren los familiares de aquéllos en busca de alguna noticia que les permitiera el consuelo de aferrarse a una inútil esperanza de volver a ver a los suyos.

Las informaciones oficiales recibidas de Saigon anuncian que la flota, en unión de varios hidroaviones, prosiguió la búsqueda de la nave hundida, en un esfuerzo para localizar el lugar donde yacen perdidas todas las esperanzas de salvar a los tripulantes.

Agregan aquellas informaciones que se podían ver grandes manchas de petróleo en los lugares donde se realizaban unas exploraciones; pero que no había sido posible determinar el sitio donde se encuentra el "Phénix" y que se redoblaron los esfuerzos por localizarlo. El comunicado a que se alude más arriba dijo: "Desgraciadamente eran justificados los temores que se abrigan por la suerte del submarino "Phénix". El Vice-Almirante que comanda la flota francesa del Extremo Oriente y que dirige personalmente las exploraciones ha telegrafiado al Ministerio de Marina y anuncia que debe considerarse perdida dicha nave. No obstante, prosiguen las tareas de exploración, interviniendo en ellas todos los elementos navales y aéreos de que se dispone en Indochina. El Vice-Almirante ha designado la Junta Investigadora reglamentaria, a fin de que se intente determinar las causas que provocaron la catástrofe, desconocidas hasta este momento en absoluto.

"En la mañana del día quince del corriente, en medio de condiciones atmosféricas excelentes, los submarinos "Phénix" y "Espoir", realizaban maniobras, aguas afuera de la bahía de Kam-Ranh, simulando un ataque contra el crucero "Lamotte-Picquett", buque insignia de la flota del Extremo Oriente. Esas mismas dos naves submarinas habían realizado el día anterior, en excelentes condiciones, otro simulacro semejante contra el cañonero "Savorgnan Debrazza".

"De acuerdo con las primeras informaciones transmitidas por el Comandante en Jefe de las fuerzas destacadas en el Extremo Oriente, el "Phénix" desapareció en un lugar donde la profundidad de las aguas mide cincuenta brazas, habiéndose presentado después

grandes manchas de petróleo en esas inmediaciones. La tripulación del "Phénix" estaba formada por 71 hombres, entre oficiales y marineros, a cuyas familias este Ministerio comunicó la dolorosa nueva".

Comandaba la nave hundida el Capitán de Navío Bouchacourt, de 43 años de edad. El resto de la oficialidad estaba formado por el Capitán Bahezre, de 33 años, segundo comandante; los oficiales Lambert, de 26 y Veron, de 29; el médico de a bordo, doctor Martín, de 31; y el Ingeniero Jefe, Mousseaux, de 29 años.

El Ministerio de Marina descartó la posibilidad de actos de sabotaje como explicación del tercer desastre submarino que experimentan las democracias, con una pérdida total de 195 vidas en el término de 23 días.

Las autoridades navales y dicho Ministerio se inclinaron más bien a creer que el desastre haya sido provocado por alguna roca no registrada en las cartas marinas, contra la cual chocara violentamente la nave. No se pone tampoco en tela de juicio la pericia de sus oficiales y tripulantes, ya que habían llevado al "Phénix" sin incidente alguno, desde Tolón a Saigón.

En Lorient, circularon insistentemente, aunque sin confirmación, rumores de que las máquinas de la nave habían sufrido desperfectos poco después de su arribo a aguas chinas. Hace seis meses que su Comandante, el Capitán Bouchacourt, se vió obligado a entrar de arribada forzosa en Shanghai, a fin de someter a su nave a reparaciones.

El "Phénix" había partido de la base de Tolón, juntamente con el "Espoir", en el mes de noviembre, trasladándose a Saigón por la vía del Canal de Suez. El objeto del viaje de estas dos unidades submarinas era reforzar la flota francesa destacada en aquellas aguas, al producirse la tirantez franco-japonesa, cuando el Gobierno de Tokio formulaba el cargo de que las autoridades francesas permitían el tránsito de armas para el ejército chino a través del ferrocarril de Hanoi.

Según informa la Junta Investigadora designada por el Vice-Almirante Decoux, aunque no se dispone hasta ahora de elementos de prueba que determinen las causas reales del desastre, se inclina a creer, en primer

término, que se haya producido aquel choque violento, dada la naturaleza rocosa del fondo del mar de esas aguas o bien que haya ocurrido una explosión en las baterías de la nave.

Las cartas marinas de la China son pobres en detalles sobre la estructura de su lecho y ningún comandante de submarinos está familiarizado con las condiciones existentes en los alrededores de Kam-Ranh o con las traicioneras corrientes de la costa de Anam, que la convierten en el lugar más peligroso de todas las aguas orientales.

Luego de haber permanecido tres meses en Saigon, los dos submarinos partieron el 13 para la nueva base naval de Kam-Ranh, donde, después de reabastecerse de combustible, se unieron el 14 a la flota del Extremo Oriente, a fin de realizar un simulacro de defensa de dicha base contra un ataque al enemigo. El "Phénix" se sumergió varias veces, simulando un ataque al cañonero antes citado, y, cumplidas las pruebas del día, regresó a Kam-Ranh.

El 15 por la mañana prosiguieron los ejercicios y a las 10 y 30 a. m., hora de la Indochina —es decir, poco después de la medianoche del 14 al 15, hora de Greenwich— las dos naves, después de indicar por medio de señales de práctica su intención de sumergirse, desaparecieron de la superficie. Transcurrida la media hora que se había señalado para la duración de la prueba, reapareció el "Espoir", no así el "Phénix". Temiéndose que le hubiera ocurrido algún contratiempo, el Vice-Almirante Docoux ordenó inmediatamente que todos los elementos navales y los hidroaviones de la cercana base aérea de Cata Lai se dedicaran a su búsqueda, no habiéndose logrado más señalar la presencia de grandes manchas de petróleo.

Las naves de guerra efectuaron trabajos de rastreo por toda la zona donde aparecieron las manchas de petróleo, que se extendían sobre la superficie hasta unas seis millas de la entrada de la bahía de Kam-Ranh; pero no se logró localizar el "Phénix", temiéndose que la fuerte correntada que caracteriza a esas aguas lo haya arrastrado hacia una considerable distancia mar adentro.

Las nuevas bases navales francesas en Africa del Norte.--La inspección llevada a cabo por el Primer Lord del Almirantazgo Francés, Almirante Darlan, de las defensas costeras del Africa del Norte y puntos de apoyo; la serie de ejercicios practicados por los escuadrones de flotillas de Brest y Toulon en las inmediaciones de Mers el Kebir, Casablanca, Agadir, Dakar, Konakry; y las visitas sucesiva del General Ironside al Maroc donde fué recibido por el General Nogués, y del Almirante Abrial a Gibraltar, atestiguan la creciente importancia de las bases navales eficientes en el equilibrio del poder naval y también las valiosas ventajas estratégicas que se derivarían eventualmente para la alianza franco-inglesa, como resultado de la posesión de puntos de apoyo vecinos, bien seleccionados, que flanquearan las rutas marítimas más importantes, completándose entre sí.

Este punto de vista oficial ha sido confirmado por las visitas detenidas que las escuadras británicas deben hacer dentro de poco a cada puerto importante de las costas de Argelia y Túnez. Una de las primeras posiciones que se visitará será la de Oran - Mers - el Kebir. Allí el Almirante Sir Dudley Pound encontrará con frecuencia al Almirante Esteva, su colega francés, para tratar el asunto de la coordinación de las patrullas franco - británicas en el Mediterráneo. Ahí, también, el activo Ministro de Marina, M, Campinchi, aplicará sus más grandes esfuerzos, financieros o de otra clase, para dar a la flota de batalla francesa y aliada, en el mínimo de tiempo, un refugio consistente en un puerto profundo eficientemente equipado y protegido, en el Mediterráneo Occidental, que aumentará muy apreciablemente las defensas de Africa del Norte y la potencialidad del poder naval francés.

Esta política hubiera sido equívoca en las felices épocas de la navegación a la vela, cuando no existía el empleo del petróleo, por lo que significaba la actitud defensiva y de inercia — reñida con el temperamento británico. Hoy constituye una verdadera necesidad, un elemento de fuerza y dominación, un factor de ofensiva a gran distancia, siempre que las operaciones hayan sido elegidas con criterio. En esta labor de selección se ha superado Gran Bretaña; y Francia le sigue a conti-

nuación. Tales medidas aumentarán considerablemente la potencialidad real de la alianza naval franco-inglesa.

Orán, una creación francesa, en el interior de una ancha y profunda bahía, se ha convertido en una gran ciudad (más de 200.000 habitantes) y un gran puerto, uno de los más florecientes del Mediterráneo. Mers -el- Kebir, situado unas cuatro millas al Noroeste, es algo así como un suburbio de Orán.

Es un puerto natural excelente. La profundidad cerca de las rocas de la costa es de unas 10 brazas, siendo por lo tanto, accesible a los buques más grandes. Se halla circundado por todas partes, menos por el Noreste, por grandes montañas que se elevan desde la línea de costa hasta 1500 pies. Para complementar esta magnífica obra de la naturaleza, el Almirantazgo Francés hace dos años ordenó la construcción de un rompeolas de 2000 yardas, el cual muy pronto va a ser entregado a las autoridades navales. De ese modo se conseguirá la necesaria protección contra el mar del Noreste, y también contra toda clase de ataques. Habrá dos entradas separadas unas 1800 yardas. Cañones de gran alcance convenientemente emplazados en las alturas que rodean la bahía, controlarán el pasaje hasta unos 30 kms. de distancia, al mismo tiempo que numerosas baterías anti-aéreas quedarán ubicadas en los promontorios rocosos que dominan la entrada a la bahía y al puerto. Allí puede encontrar abrigo seguro, aprovisionarse de combustible y repararse la flota francesa íntegra. Se tiene ahora las esperanzas más fundadas concernientes al futuro de la privilegiada base de Mers - el - Kebir.

El rol estratégico de Orán - Mers - el - Kebir como base, queda evidenciado por su ventajosa posición geográfica, a 240 millas de Gibraltar y 80 de España, las costas de la cual se pueden distinguir en tiempo claro desde la cumbre del monte Murdadj (Mers - el - Kebir). Dista 500 millas de Bizerta, 540 de Toulon y 1200 de Brest. Habrán muelles especiales y abrigos para los torpederos, submarinos e hidroaviones. Las escuadrillas de aviación de la gran base aérea de Siena, y del centro de aviación de Arzeu, recientemente creado, y que se encuentra 20 millas al oeste, podrán coordinarse para las operaciones de ataque y defensa que tengan como ori-

gen u objetivo la base naval que nos ocupa. Se van a construir dos túneles en las rocas con el fin de aumentar la rapidez y seguridad de las comunicaciones por ferrocarril con las estaciones y puerto de Orán. En las montañas cercanas a Orán se formaron en 1934 grandes reservorios de petróleo y la cantidad de combustible de que se puede disponer es adecuada para todas las necesidades comerciales y militarise. Muy pocas de las bases navales existentes, si es que hay alguna, están tan bien adaptadas en el sentido de su abrigo “a prueba de bombas” —una consideración que no se debe desestimar en estos tiempos— y que contribuye mucho a incrementar el valor que tiene Mers - el - Kebir para Francia y sus aliados.

Algo verdaderamente paradógico es que en el preciso momento en que la prensa italiana clama y demanda la isla de Córcega, como parte integrante del Reino Italiano, la Marina Francesa se encuentra bajo el control de un hijo de Córcega, M. César Campinchi, nativo de Bastia y Diputado por el mismo distrito de Córcega ante la Cámara de Representantes de París. En realidad ninguna otra provincia ha jugado un rol más activo y de primera línea en la creación de la fuerza de combate que es la Marina Francesa de la post-guerra. M. Campinchi ha estado dos años a cargo del Almirantazgo en París. Antes que él y durante un período más largo, M. Francois Pietri, otro distinguido hijo de Córcega, presidió con autoridad y competencia el desenvolvimiento de la fuerza de acorazados franceses. Antes de M. Pietri, M. Landry, otro natural de Córcega, fué uno de los primeros Ministros de Marina de la post guerra. M. Campinchi es yerno de M. Landry.

El discurso de M. Campinchi, Ministro de Marina, al lanzamiento del “Richelieu” y la colocación de la quilla del “Clemenceau”.— “Mis primeras palabras serán un homenaje para los que han colaborado en la construcción de esta unidad magnífica, para los ingenieros, para la maestranza, para los obreros y para todos los artesanos de esta perfecta realización técnica. Por esto he escogido como madrina a la esposa de uno de ellos, madre de diez hijos, queriendo así honrar en este gran

día al trabajo y a la familia, condiciones principales para la prosperidad de toda nación.

El flotamiento del "Richelieu", y la colocación de la quilla del "Clemenceau", a las cuales vais a asistir en este momento solemne, tienen una figura simbólica, símbolo de nuestra voluntad de conservar en el mar el rango que corresponde al segundo imperio del mundo, símbolo de nuestra unidad recuperada entre los peligros de la hora actual, símbolo en fin, de la fuerza de la Francia, este país favorecido por la naturaleza y engrandecido por el genio de sus hijos, que parece a veces estar cerca del abandono, pero que siempre se yergue en los momentos críticos de su historia.

Estamos aquí reunidos para conmemorar en una atmósfera de fraternidad francesa a dos héroes de nuestra raza. Sus contrastes son como la imagen de los destinos de nuestro país, perpetuamente en lucha contra sí mismo, pero cuando en las horas más sombrías estos hombres reciben entre sus manos una Francia agotada, se consideran todos iguales en el deseo de plegarse ante las mismas necesidades, y con la voluntad de vencer se superan a sí mismos haciendo una magnífica depuración de sus vidas para obtener la salvación del Estado y de la Patria.

Si Richelieu y Clemenceau hubiesen vivido en el mismo siglo, sin duda habrían chocado. Aristócrata convencido de la superioridad de la sangre, hijo de un gran preboste de Francia, obispo a los 23 años, cardenal a los 39. ¿Qué afinidad podríamos imaginar entre él y Clemenceau, cuya vida estuvo consagrada a la causa de la justicia social y cuya alma estuvo iluminada hasta el último día por la abnegación más apasionada para con la democracia? En el uno, la piedad profunda por Dios de un hombre que se pone al servicio del Estado; en el otro la negación del dogma y el rechazo de todas las genuflexiones.

Separados por la diferencia de sus vidas profundas, si por lo menos nos satisface este bosquejo, Richelieu y Clemenceau no se parecen en sus destinos.

"El hombre feliz, escribió Kipling, pasa veinte años de juventud, veinte años de combate y veinte años de autoridad en una casa". Admirable síntesis de la carrera

de Richelieu, cuya ambición soberana no tuvo tiempo de consumirse en la espera del poder! Nacido para conducir hombres, realiza su sueño y dedica al Príncipe y al Estado sus admirables facultades de ordenador. Dispuso de un período de veinte años para pacificar la Francia y para reafirmarla a su voluntad. Murió en pleno triunfo, sin haber probado la amargura de la derrota ni haber sufrido la ingratitud de los hombres.

¡Cuán menos atenta estuvo la fortuna a los llamados de Clemenceau, quien tenía una sed igual de Poder! Hasta los 65 años los acontecimientos le impidieron malgastar sus dones excepcionales en el tumulto de las asambleas. Apasionado por el orden, pero por un orden que él imponía, hizo figura de destructor. Los odios crecieron contra él y llegaron hasta el ultraje, hasta la calumnia; y cuando en 1917, llamado por el voto de la Nación entera, tomó puesto entre los grandes políticos, apenas se le dejó tiempo para imprimir su dirección en el drama más grandioso de la historia. Atestiguemos, para gloria suya, que ese corto intervalo fué suficiente para salvar a la Patria.

La hora del olvido debía llegar pronto y la intriga lo alejó del poder. Entonces se fué desdeñosamente a un retiro que pudo ser doloroso, pero cuya separación suprema llegó a la grandeza más patética.

Contrastes notables en verdad, en la vida de estos grandes hombres, pero que encubren similitudes admirables en sus caracteres y en sus existencias.

En el rincón de tierra francesa donde los dos nacieron, católicos y hugonotes, azules y vandeanos endurecieron sus corazones en las mismas discordias civiles, y los arcabuceros no tuvieron piedad, y quemaron con alegría haciendas, castillos y ciudades. La guerra civil ha forjado almas de soldados para los hijos de esta tierra del Poitou. Pero un día, ya cansados de querellas individuales, sabrán escuchar la emocionante voz de la reconciliación que sale del suelo devastado.

Richelieu y Clemenceau han sido de estos soldados. El pasado y la sangre hablaron en ellos. Clemenceau dijo un día: ¡“Cómo poder negar que yo debo a ciertas tendencias del carácter vandeano la mejor de las enemis-

tades que he podido recoger en mi camino. la obstinación y la combatividad?"

A pesar de las diferencias aparentemente incompatibles, el aristócrata y el republicano, el hombre de la Iglesia y el incrédulo se reúnen en la certidumbre de su superioridad y de su voluntad de dominar.

Un día el cardenal enfermo no se levantó de su asiento para recibir a la Reina Ana de Austria y como ella se admiró de eso, el cardenal repuso sencillamente: "En España los cardenales tienen su sillón delante de las Reinas". No cedió el paso ni a los príncipes de sangre, ni al Duque de Saboya, bisnieto de Carlos V, e intencionalmente rebelde a toda sensibilidad, con la severidad de un juez, abatió a sus enemigos, culpables de haberlo retenido mucho tiempo ante el dintel del poder.

Los sarcasmos del "Tigre" alcanzaron hasta a sus antiguos camaradas de batallas parlamentarias. Gambetta y Jules Ferry, sospechosos de transigir con el ideal republicano, son las víctimas más saltantes de estos furiosos combates, en los cuales el panfletario de la tribuna destroza con alegría a los tráfugas, a los renegados o simplemente a los timoratos. Su elocuencia de guillotina obtuvo éxitos aniquiladores y bajo sus repetidos golpes los Ministerios caían con una regularidad impresionante. En el tumulto que afrontaban los grupos parlamentarios no había necesidad sino de él. "Ustedes no saben cuán fuerte se siente uno cuando se vé aislado" dijo en una fórmula de una fiereza ibseniana, y sabemos que esa fiereza lo apartó de la magistratura suprema, para lograr la cual sus amigos lo instaban a que intrigase, pero que él quería obtener únicamente con el consentimiento universal.

Tanto en el uno como en otro encontramos el aislamiento, la ambición, el orgullo y el desprecio por los hombres. ¿Cómo hubieran podido subir al poder sin cometer injusticias, sin martirizar almas, o sin quebrar amistades? Es largo el cortejo de víctimas de sus voluntades despóticas, o mejor dicho, de las víctimas del ideal que estos hombres indomables se habían impuesto.

Pero nosotros, que constituimos la posteridad, admiramos los magníficos fundamentos de esas ambiciones. Severos para consigo mismos, tal vez más aún que para

con los demás, consagraron el orgullo que los devoraba, al servicio del bien público. Ministro de rey o heredero de los jacobinos, ambos hicieron de este orgullo una virtud esencial para el gobierno.

Esta dureza, tal vez necesaria para la conquista del poder, la han pagado desde luego durante toda su vida con un soledad altiva, mitigada solamente por la ternura de algunos parientes o por la fidelidad de algunos amigos. Pero libremente aceptada, esa soledad, que es la de las cumbres, los hace más grandes aún. Rodeados de espacio suficiente, los hombres también adquieren su verdadera altura.

Apreciamos ahora la obra que ellos han realizado. Richelieu recibió de las desfallecientes manos de Enrique IV una nación media arruinada. Las ciudades estaban en revolución contra el Rey y acudían al extranjero. Los hugonotes ocupaban los lugares de seguridad y el incendio se propagaba en Languedoc, Cevennes y Vivarais. La ley estaba escarnecida. En 1626 escribió: "No se necesita muchas ordenanzas, sino verdaderos cumplimientos", observación que no ha perdido nada en la actualidad. Había guerras por todas partes y por doquiera los grandes conspiraban con los ingleses y con los españoles. En 1635 el asalto de los imperiales amenazaba las fronteras y la lucha era tanto más eminente, cuanto que la Francia jugaba allí su destino y la España perseguía con ella su sueño de hegemonía en Europa.

¡Si al menos, entre las preocupaciones que lo desvelaban, Richelieu hubiera contado con el apoyo de su "retaguardia"! Pero, mientras que el ejército combatía en las fronteras, él tenía que librar a su vez incesantes combates. "Los cuatro pies cuadrados del Gabinete del Rey", había dicho, "me son más difíciles de conquistar que todos los campos de batalla de Europa". Pero Richelieu era de la raza de jefes, y contra todo, se propuso reconstruir el Estado. Magnífica obstinación de político y de hombre de guerra, decidido a sacar a su país de la posición humillada en que languidecía "y a elevar el nombre del Rey al sitio en que debía estar entre las naciones extranjeras!" Para llegar más seguramente a su objeto como hombre de Iglesia, no titubeó en

aliarse con los protestantes de Alemania, haciendo ver de ese modo, que en materia de política exterior no hay que considerar sino el interés nacional. Gran lección en la que podrían meditar los franceses de hoy!

Cuando él desapareció, se rompió la coalición hispano-austriaca y la Francia pacificada se extendió casi por todas sus fronteras, por las armas o bien por medio de tratados. Se acercaba la hora en que dirigiendo la Francia gobernaría Europa.

Pasaron tres siglos. y llegó el otoño de 1917 Francia estaba de nuevo al borde del abismo. Para salvar a la Patria era menester un hombre y surgió Clemenceau.

Imperiosamente llamado por el sentimiento público, llegó al poder con un pasado lleno de contrastes. No había hecho nada a medias, ni el bien ni el mal. Había fustigado, era odiado: eso era natural! Pero tenía 76 años y, con una intuición admirable, nuestro pueblo adivinó que un hombre como él no llega a esa edad sin haber adquirido serenidad. Y así como lo hizo Inglaterra no hace mucho tiempo con Gladstone, nuestro pueblo entregó su confianza y su amor a ese anciano que no iba a respirar sino para la Victoria.

Es cierto que el genio político de un Richelieu permanece inigualado, y sería inútil buscar una medida común entre el Gobierno de veinte años del cual la Francia salió regenerada y un breve Ministerio de Salud Pública. Pero en la existencia de un pueblo hay momentos en los que le suerte escoge entre la vida y la muerte: 1917 y 1918 han sido de esos!

De repente, ante la nación incierta, Clemenceau pronuncia las palabras que ella esperaba. Palabras rudas que evocan los días en que la Patria estaba en peligro y los voluntarios de 1792. Eran otras tantas palabras heroicas de orden: "¡Política interior! Estoy en guerra ¡Política exterior! Estoy en guerra! Estoy decididamente en guerra!"

Cuando el gabinete del 16 de noviembre de 1917 llegó al poder, el desastere de Caporeto y la revolución bolchevique habían roto el equilibrio a favor de las potencias centrales. París y Londres temían con angus-

tia la capitulación de Rumanía y una presión por el Oeste de parte del ejército alemán que ya se había librado del obstáculo ruso.

En el interior del país un derrotismo mortífero crecía sordamente. Las gentes de quienes se había abusado, las almas sin empuje, y los traidores comprobados, sirvieron de juguete al extranjero. A Clemenceau no le bastó rechazar de un puntapié despectivo la maniobra del Conde de Czernin destinada a disociar a los aliados. Para exterminar el derrotismo habría ido, si hubiera sido preciso, hasta la prisión, hasta la muerte, hasta la injusticia; y fieramente, para salvar la Francia, se puso en el pecho el corazón sin piedad de Richelieu.

En esta crisis que pudo ser mortal, tuvo un instante al País en sus manos, pero la Francia comprendió bien pronto que estaba gobernada por el Gran Aislado que siempre había tenido confianza en sí mismo, y que dedicó entonces su alma al alma colectiva de la Nación.

Forzó el futuro, o mejor dicho, lo forjó; y dijo con un tono profético: "Un día, desde París y desde las más humildes aldeas, saldrán olas de aclamaciones, que acogerán a nuestros pendones victoriosos, salpicados de sangre y de lágrimas, razgados por el obús, magnífica aparición de nuestros Grandes Muertos!"

Visitó sin descanso los cuarteles generales, las trincheras, los puestos de comando. Nunca temió el peligro sino que por el contrario lo buscaba, se mezclaba con los combatientes, encontraba siempre la palabra que llegara al corazón de las tropas, exaltaba a los unos, tranquilizaba a los otros, y cada una de sus acciones contribuía a la victoria. Uno se estremece al pensar lo que hubiera podido suceder en las horas de la última ofensiva alemana, si el corazón del viejo convencionalista se hubiese sentido desfallecer; pero un soplo de epopeya pasó sobre el país: Clemenceau hizo la Historia!

Semejanza impresionante, señores, entre la Francia de Richelieu y la de Clemenceau: Corbie, en 1636; y Chemin-des-Dames en 1918. Hace tres siglos los españoles forzaron la línea del Somme y llegaron hasta Pontoise. Hace veinte años los alemanes de un solo avance partieron de Ailette y llegaron a Chateau - Thierry. Para tranquilizar a París, Richelieu salió en su carrua-

je para recorrer la capital. Clemenceau subió las gradas de la tribuna para salvar a los generales de los ataques de la oposición, permitiendo así a Foch y a Pétain apresurar la hora de la victoria.

¿Por qué hemos dado el nombre de Richelieu y el nombre de Clemenceau a estos buques de guerra?

La Marina, señores, no honra solamente en Richelieu a uno de los principales creadores de la grandeza de Francia. Ella rinde homenaje a su fundador, al maestro de Colbert, al vencedor de la flota española, al ministro cuyo claro genio supo comprender que no hay potencia verdadera sin comercio marítimo, y por consiguiente sin flota de guerra. **“Sin marina no se puede ni sostener la guerra, ni aprovechar de la paz”**, dijo y luego agregó: **“Quienquiera que sea dueño de la mar, tendrá un gran poder en tierra”**.

¿Pero creen ustedes que en Clemenceau no se celebra sino al patriota de 1918 que fué extraño a las cosas de mar durante medio siglo? Nó, por cierto. Porque en este choque gigantesco en que se jugaba la suerte del país, su inteligencia apreció rápidamente la parte de la Marina en la victoria final, que era: El enemigo ahogándose bajo la presión del bloqueo, las comunicaciones aseguradas, y millones de hombres traídos al suelo de Francia: británicos, norteamericanos y contingentes coloniales. Clemenceau dijo: **“Cuando Lloyd George me preguntó si yo conocía que sin la flota británica nosotros no hubiéramos podido continuar la guerra, yo le respondí: Sí”**. Esta palabra le basta a la Marina.

Señores, al evocar aquí la memoria de estos dos grandes franceses, hemos recorrido las páginas sombrías y las luminosas de nuestra historia nacional. Esforcémonos en sacar de ellas una lección; escuchemos el mensaje de Armado du Plessis, de Richelieu y el de Georges Clemenceau.

La vida de ellos es una lección de energía superior tendida hacia la salvación del país. Grandes almas hechas para grandes cosas, eran de esas a las que las dificultades dan más coraje; y tanto el ministro de la monarquía como el republicano autoritario, impusieron la fé de los destinos de la Patria por medio del terrorismo puesto al servicio del interés público,

M. Eduardo Deladier, Jefe del Gobierno, trazó con valor las líneas de una política inspirada en estos altos principios. ¿Fué ruda esa política? Menos ruda, por cierto, de lo que debería ser el castigo a nuestras flaquezas. ¡La tarea de mañana será el realizar esa política y fortalecer al Estado, único garante de la libertad y de la prosperidad públicas!

La Francia nos pide hoy, como hace veinte años, como hace tres siglos, que creamos en su perdurabilidad, que creamos en la perdurabilidad del Imperio, conquistado por la sangre de sus hijos y cuya cohesión está asegurada por el amor de las poblaciones de todas las razas y de todos los colores reunidas bajo su bandera. Al acorazado "Richelieu", al acorazado "Clemenceau", a nuestra Marina de Guerra entregamos con confianza el cuidado de este Imperio que debe permanecer inviolable.

El barco que dentro de unos momentos quedará libre de sus amarras, expresa notablemente las convicciones que los franceses pueden encontrar en sí mismos. Mañana se irá hacia su destino y los colores nacionales, flotando en su popa, simbolizarán las radiaciones de la Francia que siempre ha subordinado la Fuerza a la Moral, que más que los otros ha puesto su potencia al servicio de la Justicia, y que se ha hecho finalmente el campeón de estos valores espirituales, cuya universalidad es la marca de su genio.

Señores pensemos con emoción en las glorias de ayer y elevemos nuestros corazones hacia la grandeza de mañana. Como la ha dicho magníficamente Clemenceau: "La Francia será lo que los franceses hayan merecido".

Notas sobre nuevas adquisiciones.—Dentro de poco tiempo el moderno acorazado "Strasbourg" se unirá a la Escuadra del Atlántico para formar una división con su gemelo, el "Dunkerque". Después de un largo período de pruebas, debido a los cambios hechos en los planes originales del buque, esta unidad ha sido aceptada. Los franceses estiman que esta es la división de acorazados más fuerte que se encuentra a flote.

Se ha eliminado la tendencia que tenía el buque de cabecear excesivamente, logrando con esto proporcionar una estabilidad más beneficiosa para las piezas de la artillería. Se estima que los cañones de 13 pulgadas del "Strasbourg", capaces de lanzar proyectiles de 1.200 libras con una velocidad en la boca de la pieza de 3.200 pies por segundo, a una distancia de 49.000 yds. (24.5 millas náuticas), son muy superiores a cualquier tipo de cañón empleado en la Batalla de Jutlandia. Las torres constan de cuatro cañones y tienen 42.5 pies de diámetro y van armadas con una coraza de 13.8". Los mamparos que separan las piezas también están protegidos.

El 40 o|o del desplazamiento del buque está destinado a coraza. Una faja acorazada de 9.08" protege la flotación y la torre de combate, lleva una coraza de acero de 6.9". Pronto quedarán concluidos otros cuatro acorazados de 35.000 tons: el "Richelieu", "Clemenceau", el "Jean Bart" y el "Gascogne". Todos son del tipo "Dunkerque", aunque irán dotados con adelantos más modernos y se les armará con cañones de 15". Recientemente se ha ordenado la construcción de un crucero de 8.000 tons. que se denominará "De Grasse". Tanto este buque, como el "Chateaurenault" y el "Guichen" serán de la clase "Georges Leaygues", aunque mejorada. Se acaba de ordenar la construcción de dos portaviones, "Joffré" y "Painlevé", junto con dos buques auxiliares para aviación que desplazarán 1.300 toneladas.

A comienzos de diciembre del año pasado, se llevó a cabo el lanzamiento del submarino de 597 tons, "La Cérés". Mide 205 pies de eslora, desarrolla un andar de 14.5 nudos en inmersión, y lleva un cañón de 2.95", una ametralladora y 9 tubos lanza-torpedos de 21". La dotación de este buque estará constituida por 3 oficiales y cerca de 40 hombres.

Presupuestos navales.—El presupuesto naval francés para el año en curso asciende a la respetable suma de 2.674 millones de francos, cantidad en la que ya se consideran incluidos gastos de armamento, reparación y

sostenimiento de la flota, así como el armamento de las nuevas unidades que pronto serán puestas en servicio, como el acorazado "Strasbourg", 3 destroyers, 7 torpederos y 3 submarinos.

Las fuerzas navales están repartidas aun en tres escuadras, una de las más importantes está en el Atlántico y las otras dos en el Mediterráneo.

La Escuadra del Atlántico consta de 4 acorazados, 3 cruceros, 9 destroyers, 12 torpederos y 2 escuadras de submarinos con "tenders", teniendo uno de ellos a Brest como base; y la segunda, de buques más pequeños, en Cherbourg. Los apoyos aéreos de la Escuadra del Atlántico constan de una fuerza de bombardeo y un escuadrón de aviones torpederos. Además, hay un acorazado antiguo, 3 destroyers, 3 torpederos y 12 submarinos: 6 de primera clase y 6 de segunda clase.

En el Mediterráneo hay 7 cruceros, 1 portaviones, 11 destroyers, 3 torpederos, una flotilla de submarinos y una fuerza aérea que consta de 4 escuadrones de aviones de exploración, 2 escuadrones de aviones de bombardeo y un escuadrón de aviones torpederos. Además de estas fuerzas hay 4 destroyers, 3 torpederos y 8 submarinos, 4 de primera clase y 4 de segunda clase. Además de estas escuadras principales, hay también una de instrucción y una colonial.

El decreto del 2 de mayo de 1938 elevó el efectivo del personal a 72.500 hombres; este año se espera que se aumente hasta 74.000. En 1940, el número total de oficiales será de unos 4.369; este año sólo se ha previsto un aumento de 132 oficiales.

El presupuesto general de defensa para 1939 alcanza a más de 25 billones de francos, en comparación con 16 billones en 1938. De esta suma, sólo 5.5 billones están asignados a la Marina, 8.5 a la fuerza aérea y 15.5 al Ejército.

La ejecución del programa naval reclamará más de 3.700 millones de francos, de los cuales 2.241 son para la construcción de nuevas unidades, en astilleros privados.

Las fuerzas aéreas navales han recibido un aumento de 50 millones de francos, elevándose ahora a 378 millones.

Tales enormes gastos y la energía demandada demuestran palpablemente la fé de los franceses en su marina, y su inalienable voluntad de incrementarla en estos turbulentos días.

Lanzamiento de unidades ligeras.—El aviso dragador “Comandant Bory” fué lanzado al agua el 26 de enero en los astilleros y talleres de Francia, en Dunkerque. Pertenece a la 36ª parte del programa naval que comprende, en la misma serie, el “Comandant Dalage” y el “Comandant Duboc”. Sus características son las siguientes: desplazamiento 630 tons., eslora 78, manga 8, y calado 2.40 m. Armamento: 2 cañones de 100 m|m. mixtos y 8 ametralladoras dobles.

El aviso dragador “Comandant Riviere” (630 toneladas), fué lanzado en los astilleros de Provence en Port-de Bou el 16 de febrero y el “Comandant Delage” en los astilleros de France el 25 de febrero.

El torpedero “Mameluk”, de 1772 tons., tipo “Hardi”, fué lanzado al agua en los astilleros de la Loire en Nantes, el 18 de febrero.

GRAN BRETAÑA

La pérdida del H. M. S. “Thetis”.—Se ha abandonado prácticamente toda esperanza de rescatar con vida, del fondo del mar, a los infortunados 88 tripulantes que quedaron encerrados a bordo del submarino “Thetis”, después que cuatro de ellos, entre los que se halla el comandante de la nave, lograron salvarse.

Desde que fuera localizado el submarino en el Mar de Irlanda, frente a Birkenhead y al promontorio de Great Mormes Head, sobre la costa de Gales del Norte, y se iniciaron los trabajos de salvamento, el Almirantazgo hizo sucesivos anuncios acerca de la posición en que se hallaba la nave y de la marcha del salvataje, anuncios que hicieron conceder esperanzas de traer con vida a la superficie a toda la tripulación.

El Almirantazgo dió a la publicidad la siguiente declaración, una vez que se halló al submarino: “El sub-

marino "Thetis" ha sido localizado a 14 millas de Great Hormes Head. Su proa se halla bajo 130 pies de agua y su popa en la superficie.

"El Capitán Oram, el Teniente Woods, el maquinista principal Arnold y F. Shaw, de la Cammel-Lair, se salvaron con el aparato de salvamento Davis. El Capitán Oram se salvó para dirigir las operaciones de salvamento e informar en detalle sobre el estado del submarino.

"A las 10 a. m. se hallaban vivos el tercer oficial y el resto de la tripulación y se envió apresuradamente al lugar equipos de salvamento. Más tarde se hará otra declaración".

Este anuncio tranquilizó a los parientes y amigos de los tripulantes del "Thetis", porque el hecho de que se hubieran salvado cuatro tripulantes permitía confiar en que los restantes también lo lograrían.

Las primeras informaciones sobre la cantidad de tripulantes que viajaban a bordo del "Thetis", cuando ocurrió el accidente, divergían entre sí, pero el Almirantazgo luego de una investigación anunció que alcanzaba a 92, de los cuales habían quedado en el submarino 88, al salvarse el capitán, un teniente y dos marineros. Esta cifra fué confirmada por la empresa constructora de la nave, Cammel Laird.

Después de salvados los cuatro tripulantes mencionados se dijo que un quinto había sido también rescatado, pero el Almirantazgo lo desmintió aunque se creía que se lograría traer a la superficie a otros con la ayuda de los aparatos de salvamento "Davis", aunque a costa de la vida de los restantes, porque cada vez que salía del submarino un grupo de hombres, entraba mucha agua y disminuía la cantidad de aire.

Por eso las autoridades esperaron con ansiedad noticias del remolcador de salvamento enviado al lugar, sobre la posibilidad de inyectar aire al submarino por medio de una manguera conectada al orificio, que para tales casos, tiene la torrecilla o haciendo un agujero en el casco.

A mediodía el barco de salvamento "Vigilant" logró poner en una posición casi vertical al "Thetis", em-

pujándolo por la popa, pero poco después la marea alta lo cubrió completamente. Las restantes unidades navales que habían acudido en auxilio del submarino se colocaron en forma de abanico en torno del mismo, atentas a la salida a la superficie de alguno de los tripulantes.

A esta altura de los trabajos se sabía que el equipo de purificación de aire del "Thetis" funcionaba bien y que el submarino disponía de suficiente oxígeno hasta medianoche.

El Capitán Oram se hallaba a bordo del crucero "Brazam", que lo recogió al escapar del submarino, dirigiendo las operaciones de salvamento. Al promediar la tarde el mar estaba tranquilo y el submarino tenía una inclinación de 90 grados, con la proa firmemente hundida en el fondo del mar.

A esa hora se dispuso abrir un boquete en el casco del navío, en la parte de la popa, tarea que requería unas dos horas.

Poco después de iniciarse el trabajo de abrir el boquete, el Almirantazgo dió el siguiente comunicado: "Según las últimas informaciones transmitidas a las 4.50 p. m., no salieron más tripulantes desde que lo hicieron Arnold y Shaw a las 9.50 a.m. Estos dos sobrevivientes informaron que el resto de la tripulación estaba por usar el aparato de salvamento "Davis", no sabiéndose con exactitud en estos momentos que es lo que impidió nuevos salvamentos por ese medio. Se hicieron tentativas de abrir un boquete en la popa del submarino, pero hubo que abandonarlas hasta que bajase la marea, a eso de las 6 p. m. La fuerte marea hizo que el submarino se inclinara y que la popa quedase debajo del agua".

Se supo que los tripulantes del "Thetis" habían renunciado a utilizar el equipo "Davis" de salvamento, de que está provisto toda tripulación de submarino, por que cada vez que debía ser usado había que dejar entrar agua en la nave y hacer escapar oxígeno lo que no podía realizarse en vista de la situación en que se hallaba el submarino.

Dicho aparato ó "tercer pulmón", como se le llama también, es una especie de bolsa de goma que se

sujeta al pecho de la persona y que completa un cilindro de oxígeno. Mediante una pinza especial colocada sobre la nariz se impide que entre agua por ella y un tubo lleva el oxígeno a la boca.

En caso de accidente, los tripulantes se colocan el aparato y en grupos cerca del compartimento de escape donde permanecen hasta igualar la presión del líquido de fuera del casco. La operación tarda dos horas y al quedar lleno el compartimento los tripulantes abren una escotilla y suben a la superficie. Con bombas especiales se desagua el compartimento de escape y otro grupo de hombres lo ocupa para repetir la operación.

A las 5 p. m. llegó al sitio del hundimiento el Contralmirante B. C. Watson, para encargarse de la dirección del salvamento. A las 8 p. m. el Almirantazgo anunció que disminuían las esperanzas de salvar a los 88 tripulantes del submarino. El comunicado decía textualmente: "El Almirantazgo lamenta decir que disminuye ahora la esperanza de salvar nuevas vidas. La popa del "Thetis" no reapareció, contrariamente a lo que se prevía, para cuando bajase la marea a las 6 p. m. y ahora se está tratando de levantar la popa con ayuda de pontones".

Esta pesimista declaración se interpretó como una virtual confesión del temor de que la tripulación del "Thetis" no pudiese ser salvada, pues para sacar el submarino a la superficie se tardaría unas tres horas, a la par que se creía agotado, para esa hora, el aire en su interior.

Un funcionario del Almirantazgo manifestó que los últimos golpes dados contra el casco por los tripulantes encerrados se oyeron a las 2.30 p. m.

La creencia de que los tripulantes habían perecido se vió robustecida por el hecho de que el submarino no hizo señales pidiendo auxilio, ni se utilizaron los aparatos "Davis".

La única esperanza, muy débil por cierto, que quedaba, era que pudiera levantarse al submarino para sacar a los tripulantes por las escotillas comunes, pero ella desapareció al anunciarse de fuente fidedigna, que

el Almirantazgo había abandonado toda esperanza de rescatar del fondo del mar a los infortunados tripulantes.

Permanecieron en el "Thetis" 59 oficiales y marineros de la armada británica, 26 técnicos empleados de la empresa armadora Cammel-Lair, 2 proveedores civiles y un piloto particular.

Uno de los héroes del salvamento fué un marinero cuyo nombre se ignora, vestido con un "overall", que se colgó peligrosamente de la popa del "Thetis" y cuando perdió el equilibrio y cayó en el fango, volvió a encaramarse y prosiguió su obra de martillar el casco, en una tentativa de fijar la bomba neumática.

Las primeras palabras del sobreviviente Shaw, cuando su esposa lo recibió en brazos, fueron estas: "Sólo espero que los demás consigan salir bien". La esposa declaró más tarde que su marido parecía aturdido.

La palabra oficial confirmó el día 3 la trágica suerte corrida por los 98 tripulantes que quedaron encerrados en el submarino "Thetis", después de los desesperados esfuerzos que se hicieron el día 2 para rescatarlos con vida.

Este desastre submarino, el más grande que se registra en la historia de la Marina Británica, no sólo ha causado un profundo dolor a todo el país, sino que también ha provocado en la prensa tales críticas sobre el fracaso de los medios de salvamento, que ya existe el propósito de interpelar en el parlamento al gobierno sobre el luctuoso suceso.

Entre tanto, siguen bien el comandante y los tres tripulantes de la nave, que fueron los únicos que pudieron salvar sus vidas con la utilización del aparato "Davis".

El Almirantazgo informó en las primeras horas del 3, que a las seis se habían reanudado los trabajos de salvamento, incluso la perforación del casco del "Thetis", para hacer llegar aire puro a los tripulantes. Sin embargo, ya era general la impresión de que no había que abrigar esperanza alguna, porque habían transcurrido doce horas después del plazo máximo en que se calculaba que los marineros del submarino dispondrían de aire respirable.

Los parientes y amigos de los tripulantes, y el público en general, a pesar de ese pesimismo, seguía confiado en un milagro, sobre todo después que las autoridades anunciaron que a las dos de la madrugada se habían sentido débiles golpes dados sobre el casco del submarino desde el interior, pero fué una esperanza pasajera, porque el mismo Almirantazgo desmintió un rumor de que a las cuatro, o sea dos horas después, habíanse vuelto a escuchar los golpes.

La confirmación del irreparable desastre se produjo más tarde por intermedio del Almirantazgo cuando anunció: "El Almirantazgo lamenta declarar que ya no se justifica la esperanza de que puedan ser salvadas nuevas vidas del "Thetis".

Las autoridades navales hicieron este trágico anuncio después de consultar por radio a los jefes y oficiales que dirigían la tarea de salvamento, llegando al convencimiento de que ya nada podía hacerse.

Así mismo el Almirantazgo, indicó que probablemente el "Thetis" no sería levantado a la superficie el día 3. No se ha sabido si más tarde el submarino será remolcado por debajo del agua o se trate de ponerlo a flote.

El Almirantazgo anunció oficialmente que a bordo del "Thetis" se hallaban antes del accidente 101 personas, de modo que deduciendo las cuatro que se salvaron, alcanza a 97 el número de las que perdieron la vida en el fondo del mar. Dicho personal estaba integrado en la siguiente forma: 14 oficiales navales, siete funcionarios civiles del Almirantazgo, 48 marineros, 26 miembros de la empresa constructora Cammell-Lair, tres funcionarios de los astilleros Vickers-Armstrong, dos despenzados y un piloto. De ellos salvaron sus vidas el comandante del submarino, Oram, el Teniente Woods, un marinero y un empleado de la Cammell-Lair.

Después de conocida la suerte que corrieron los tripulantes del "Thetis" se ha generalizado entre el público el deseo de que las autoridades investiguen los métodos de salvamento, oyéndose con frecuencia formular esta observación: ¿por qué no tenemos una campana como Estados Unidos en vez del aparato "Davis"?

Asimismo la gente se pregunta por qué no se enviaron inmediatamente remolcadores al lugar del desastre para tratar de sacar del fondo del mar al submarino cuando se le localizó. Otra crítica la constituye el hecho de que los submarinos británicos no están equipados con boyas telefónicas, cuyo uso se abandonó durante la guerra mundial al comprobarse que servirían de marcas para señalar al enemigo la presencia de submarinos. Desde entonces no se las volvió a utilizar a pesar de que han sido adoptadas por la Marina de Estados Unidos.

El público exige que se publiquen las comprobaciones a que llegue el tribunal investigador que designe el Almirantazgo. Por otra parte, se cree que el Parlamento en cuanto vuelva a reunirse interpelará al gobierno sobre la catástrofe. En cuanto a los comentarios de la prensa ellos son en su mayoría de censura. Así el "Daily Express", declaró: "Ahora debe procederse a reconsiderar toda la cuestión del salvamento de submarinos. ¿Es susceptible de perfeccionamiento el diseño de nuestras naves? Esta vez el público espera que se le digan lo que ha ocurrido".

El "News Chronicle" dice: "Debe hacerse una severísima investigación sobre las causas del accidente y del fracaso de los esfuerzos que se hicieron para salvar a los tripulantes". Por su parte, el "Daily Herald" pregunta: "¿Cuándo un submarino es sometido a pruebas no debe acaso ser acompañado con suficientes naves con equipos suficientes para hacer frente a tales contingencias?"

El "Daily Mail" dice: "La nación querrá saber porqué se permitió que el "Thetis" hiciera pruebas en una bahía notoria por los naufragios. ¿Por qué no se dotó de escolta a ese nuevo tipo de submarino? ¿Por qué se perdió 15 horas? Por el momento la crítica cierra su boca únicamente por el gran duelo nacional".

Un alto funcionario del Almirantazgo, al contestar a las críticas que se hacían sobre la forma en que se trató de salvar a los marinos del "Thetis", dijo: "Los mejores peritos del país con los mejores elementos disponibles se trasladaron al lugar del accidente, no pudiéndose hacer más de lo que se hizo".

Se sabe que los técnicos del Almirantazgo estudian la posibilidad de que el "Thetis" haya chocado con algo que le abrió una vía de agua e inundó sus dos compartimentos de proa haciéndolo hundir en el fango por esta parte. En fuentes autorizadas se explicó que el movimiento de la marea en la bahía de Liverpool, sólo permitía que se trabajara en la popa del submarino dos horas, tiempo insuficiente para que se abriera un boquete en el casco o se tendiera un tubo para administrar aire a los marinos encerrados.

Ambas cosas exigían la perforación del casco o la apertura de una válvula especial ubicada en un costado de la nave. A esto debe agregarse que la posición en que quedó el submarino, formando un pronunciado ángulo con el fondo del mar, hacía imposible que los tripulantes subieran a popa, por hallarse muy debilitados, ya que ello les habría significado un gran esfuerzo físico equivalente a trepar por una cuesta. Por otra parte, los compartimentos para el uso de los aparatos "Davis", que se hallaban a proa y a popa del submarino, no pudieron ser utilizados, porque para ello el "Thetis" debió hallarse en posición más horizontal. En cuanto a la utilización del aparato "Davis" el comandante Oram dijo: "Fué una terrible prueba para los nervios".

Hasta ahora siguen presentándose oscuras las causas del accidente y las que impidieron que los demás ocupantes siguieran a los cuatro que lograron salvarse. En los altos círculos navales se cree que la rotura del tubo de torpedos de proa puede haber provocado la inundación de esa parte de la nave, hundiéndose de nariz hacia el fondo del mar. En cuanto a la reducida proporción de los que lograron abandonarla, puede deberse, a juicio de los encargados del salvamento, a que los civiles que se hallaban a bordo no estaban familiarizados con el uso del aparato "Davis" de salvamento, ahogándose y obstaculizando la salida. Otra hipótesis es que los tripulantes juzgaran que era imposible correr el riesgo de otras tentativas, por haber entrado ya demasiada agua en la cámara y escapado mucho aire. Cuando se logre extraerlo, el "Thetis" será remolcado hasta la playa, o llevado de vuelta a los diques de Birkenhead.

La opinión pública británica se muestra menos interesada por las operaciones de salvamento que por determinar porqué se hundió el submarino y porqué no pudieron salvarse sus ocupantes. Entre las preguntas que se formulan figuran las siguientes: ¿Por qué salió el submarino a pruebas sin escolta naval, máxime cuando anteriormente ya había sufrido dos accidentes, aunque de menor importancia? ¿Por qué llevaba a su bordo 102 personas, incluso a dos abastecedores de la armada, cuando la tripulación normal de la nave era de 53 hombres? ¿Por qué habiendo salido la parte posterior del submarino hasta seis metros sobre la superficie del agua, manteniéndose así durante 12 horas el día 3, no fué posible practicar un boquete en el casco?

¿Por qué no se disponía de una campana de salvamento como en el caso del "Squalus"? Los diarios hacen eco de los comentarios formulados en Birkenhead, según los cuales no se envió con la rapidez necesaria el equipo para el salvamento y el soplete para cortar el acero debajo del agua. Según esas versiones, éste no fué despachado hasta el 4 a las 9 p. m. Hay quienes dicen que las autoridades demoraron el auxilio, pues trataban de salvar no sólo a los tripulantes, sino también el submarino.

Frente a todos estos alegatos, los funcionarios del Almirantazgo y los peritos navales se concretan a manifestar que se ha hecho todo lo posible por salvar a los náufragos.

Algunos de ellos admiten el cargo de que había demasiadas personas a bordo de la nave; pero otros lo rechazan, aduciendo que ello no importaba riesgo extra alguno.

En cuanto a la oportunidad no aprovechada de perforar un boquete en el casco, cuando una parte de éste emergía del agua, expresan que no salía lo suficiente como para proceder a esa operación. Finalmente, declaran que no se pudo utilizar la campana de salvamento, debido al ángulo pronunciado en que se encontraba el submarino.

Gorman Davis hijo del inventor del aparato de ese nombre y de una campana similar a la utilizada en el caso del "Squalus", comparte de aquel criterio.

Muchos son los relatos de heroísmo y tragedia que se tejen alrededor del siniestro. En los primeros momentos había causado enorme sorpresa el que un marino con grado de Captain fuera el primero en abandonar la nave. Aclaradas ahora las causas, ha cambiado fundamentalmente la opinión adversa que el hecho provocara entre el público. En efecto, se sabe que el Capitán Oram se ofreció voluntariamente a actuar como "boya humana", con enorme riesgo de su vida, a fin de indicar a los encargados del salvamento el lugar donde yacía el submarino. Cuando abandonó la nave sus ocupantes no sabían aún que el destructor "Brazen" ya la había localizado y que estaba por arrojar los explosivos al agua como señal de que podían abandonarlo.

El Capitán Oram colocó varios mensajes en envolturas impermeables y se los ató alrededor del cuerpo. Esos mensajes indicaban la posición del submarino y las condiciones reinantes en su interior. Si perdía la vida en la empresa, su cuerpo flotaría y los encargados del salvamento dispondrían de datos necesarios para proceder a la tarea. Tan pronto como Oram llegó a bordo del "Brazen", se lanzaron los explosivos y salieron otros 3 hombres del submarino.

Después de ser salvado, Oram relató la conferencia que se había celebrado dentro del submarino, en la que se resolvió que para salvarse cada civil fuera acompañado por un marinero experimentado en el uso del aparato "Davis", por no conocer bien los civiles el manejo de ese dispositivo. Sin embargo, uno de los civiles no hizo funcionar bien el aparato "Davis", por lo que quedó aprisionado en la escotilla de escape, impidiendo que los demás la utilizaran.

El "Thetis" en una oportunidad, después de suspender sus pruebas chocó de proa contra el muelle.

La segunda vez hubo que suspender los ensayos porque el hidroavión que debía fiscalizar las pruebas de inmersión, sufrió un desperfecto. El "Thetis" se había sumergido dos veces anteriormente en la bahía. Una vez

permaneció cierto tiempo debajo del agua, pero no tiene ninguna significación porque se hace toda clase de experimentos con lastres en secreto, de modo que cuando la nave sale para hacer ensayos es debidamente lastrada. En cuanto a la cantidad de personas que viajaban en la nave en momentos como éste, de pruebas, deben hallarse a bordo algunos subcontratistas y peritos del Almirantazgo. Eran unos seis que pudieron viajar a bordo del submarino.

A causa de la desgracia la ola de quejas y suspicacias creció conforme pasaron los días y los periódicos se hicieron sus ecos. Así, el día 4 el "Sunday Express" publicó un editorial en el que decía que los ciudadanos están determinados a "saber porqué los que trataron de rescatar a los hombres atrapados en el submarino, y de los cuales sólo los separaba una delgada plancha de acero, no pudieron salvarlos a tiempo". Agrega: "El Almirantazgo debe ser criticado por haber puesto una venda ante nuestros ojos, mientras trataba de salvar a los hombres del "Thetis".

El conservador "The Observer" decía que se debe insistir en que las mejores energías científicas sean puestas al servicio de los hombres cuyas vidas han sido dedicadas a la protección del país.

El resto de los periódicos dominicales aparecieron con grandes titulares que indirectamente acusan al Almirantazgo de negligencia. El "Sunday Chronicle" pregunta: "El "Thetis" ¿por qué?" El "Sunday Referee": "¿Podríamos haberlos salvado?" El "Empire News": "¿Por qué este desastre?" El "Sunday Pictorial": "¿Quién es responsable?".

El 4 de junio, a las 11.15, el Almirantazgo hizo pública la siguiente declaración: "Los trabajos para rescatar al "Thetis" continúan, pero pasará algún tiempo antes de que pueda ser sacado a la superficie. La Cammel-Lair, compañía constructora del "Thetis", se ha hecho responsable de este trabajo, de ahora en adelante, pero los rastreadores "Hhebe" y "Sea Gull" con los oficiales del servicio de submarinos, permanecerán en el lugar del desastre para prestar ayuda, en caso necesario. Tan pronto como sea posible se iniciarán las consiguientes investigaciones".

En los círculos navales se opina que los 99 tripulantes del "Thetis" perecieron por envenenamiento con gases de cloro, después de que algo, probablemente el cuerpo de un hombre ahogado obstruyó la escotilla especial.

El agua de mar en contacto con las baterías eléctricas produce el gas cloro.

Otra de las explicaciones es la de que dos toneladas de agua entran en un submarino cada vez que se utiliza la escotilla de escape, por lo que el Comandante Bolus puede haber creído más prudente esperar a los que los rescatasen, en vez de acrecentar el peligro de envenenamiento por gas, a causa del ingreso de más agua. En todo caso, los tripulantes que se encontraban en la popa del "Thetis" murieron lentamente asfixiados, sabiendo que sus compañeros, de los que sólo les separaba una plancha de acero, hacían todo lo posible por rescatarlos.

Con respecto a los rumores de que haya existido sabotaje por parte de la I. R. A. (Ejército Revolucionario Irlandés), R. S. Johnson, Director de la Cammel Laird, compañía constructora del "Thetis", dijo: "Nada de lo que he oído me proporciona razones para que tal cosa sea verdad".

Entre las últimas suposiciones dadas a conocer por los buzos y técnicos que visitaron el lugar del hundimiento del "Thetis", figura la de que el siniestro se debió a una falla en el mecanismo de las válvulas interruptoras que forman parte del aparato que expulsa el agua de los tanques de lastre.

Según Jonhson, director gerente de la Cammel Laird, dos civiles y un marino murieron a causa de un ataque al corazón al penetrar en la cámara de escape, después de haberse colocado el aparato de salvamento "Davis", debiendo otros tripulantes remover los cadáveres a fin de permitir que otros intentasen escapar.

Entre los oficiales que perecieron se cuenta el Teniente de Navío R. N. Garnett, propuesto para comandar el "Taku", submarino gemelo al "Thetis", el Teniente de Navío T. C. C. Lloyd, nombrado comandante de otro submarino gemelo al "Thetis", ambos actualmente en construcción en los mismos astilleros y los te-

nientes P. E. W. Ryan y A. G. Jameson, ambos destinados al "Trident".

Si los buzos que se distinguieron en el salvamento de la flota alemana en aguas de Scapa Flow, hubieran podido llegar al "Thetis" quince horas antes, habrían podido salvar a las personas que estaban a su bordo. Así dijo uno de los buzos, P. S. Taylor, quien con cuatro de sus camaradas, describió sus experiencias en el reciente desastre.

Taylor, escocés, de elevada talla, oriundo de Oban, relató que los buzos se encontraban bajo las aguas en Scapa Flow, a las 3 y 10 p. m. del día 1º, hora en que recibieron la orden de acudir al lugar del accidente del "Thetis". Luego de viajar por la vía aérea y después en un destructor, estuvieron prontos para descender al "Thetis" a las 12 y 55 a. m. del día siguiente.

"Si hubiéramos podido llegar a la nave quince horas antes, hubiéramos podido salvarlos, pero estábamos a 1109 kilómetros de distancia y parece que el destino lo dispuso de otro modo", dijo Taylor.

Sinclair McKenzie, el primer hombre que efectuó el descenso, reanudó la narración diciendo: "Las circunstancias eran sumamente dificultosas. La marea corría a una velocidad de cinco nudos por hora. Para descender tuve que bregar en cada palmo de la distancia. Aferrado al cabo de remolque con ambas manos, mis pies tocaron por fin la cubierta del submarino, aunque entonces no me dí cuenta debido a la intensa oscuridad que me rodeaba. Di cuatro o cinco golpes sobre la cubierta y el periscopio, y oí débilmente un golpe que daban en el interior. Debido a que la fuerza de la marea aumentaba cada vez más, decidí volverme, pues pensé que corría mucho peligro, y por cierto que tuve que luchar para ascender. Cuando pienso en esos hombres de ahí abajo, puedo aún oír el golpeteo que me zumba en las orejas. Emociona pensar en las vidas encerradas en el "Thetis", pero la marea era tan fuerte que era un suicidio bajar otra vez".

Al llegar a este punto del relato, Taylor tomó nuevamente la palabra agregando: "John Thompson y yo descendimos el día 2, a las 8 a. m. y nos separamos para

situarnos a ambos costados de la nave. Los dos golpeamos el casco durante unos diez minutos, pero al no obtener respuesta supimos que no quedaba nadie vivo en el submarino. Sujetamos un cable a una torrecilla y ascendimos lo más rápidamente posible. Ansiosamente esperamos cinco horas para que bajase la marea al medio día y poder fijar más cables en la nave. Nos dábamos cuenta que el asunto había terminado y que había que abandonar toda esperanza. Trabajábamos sobre un fétetro y nada más. Sin embargo, habíamos bajado a salvar las vidas, no por la nave. Los rumores de que se hicieron esfuerzos únicamente por el "Thetis" y nó por sus tripulantes son absolutamente ridículos. Nos concentramos en el propósito de salvar las vidas y todo asomo de esperanza nos hizo trabajar endiabladamente".

"Por última vez descendimos el día 3 a las 6 a. m. A bordo del destructor todo era un cuadro patético. Cada vez que subíamos, los oficiales agrupados en torno nuestro nos preguntaban: hay esperanzas, y era horrible admitir que no la había".

"Creo que Oram fué un héroe al subir en tales circunstancias para traer noticias y detalles. No hubo posibilidad de emplear la campana neumática como se hizo en Estados Unidos, debido a la posición del "Thetis" y a la fuerte marea".

El director gerente de la Cammel Laird, empresa que construyó el submarino "Thetis", explicó la causa de ese desastre sin precedentes en la historia de la marina británica. Por su parte uno de los sobrevivientes también hizo declaraciones sobre el accidente.

El señor Johnson, director gerente de la mencionada empresa manifestó lo siguiente: "O bien el tubo de torpedos número 5 sufrió una rotura o bien la puerta delantera no se encontraba cerrada. Los hombres abrieron luego la puerta creyendo que no había agua en el compartimento, pero una fuerte corriente de agua se infiltró impidiendo que pudieran cerrar la compuerta. En esas circunstancias debieron abandonar el compartimento logrando cerrar la compuerta de la segunda cámara. Los dos compartimentos de adelante se llenaron de agua, pero en ello nadie resultó ahogado".

Agregó que uno de los sobrevivientes le manifestó que no hubiese podido sobrevivir media hora en el "Thetis" y que se había dispuesto que todos los hombres utilizasen los aparatos de salvamento "Davis", pero por razones que se ignoran no fueron utilizados. Johnson manifestó además, que cuatro hombres quisieron seguir a los sobrevivientes pero que "por razones desconocidas tres de ellos fueron conducidos nuevamente al submarino. Los tres estaban muertos. Uno solo regresó con vida al submarino. Si murieron por fallarles el corazón o porque se ahogaron, es algo que aún no sabemos. Tengo entendido por las descripciones de los sobrevivientes que se experimenta una sensación muy alarmante al encontrarse en la cámara".

Refiriéndose a los sobrevivientes Oram y Wood, dijo: "Fueron los primeros en subir, porque eran indispensables para dirigir las operaciones de salvamento. El hacerlo constituyó un acto de arrojo. Resolvieron subir, sabiendo que era probable que no hallasen a nadie en la superficie para recibirlos. Felizmente el "Brazen" se encontraba en las cercanías".

El sobreviviente del submarino "Thetis", telegrafista E. Shaw, que aún guarda cama, pero que se está restableciendo, hizo al Director Gerente de los astilleros Cammel Laird, señor R. S. Johnson, el primer relato de lo que sucedió dentro del submarino.

"Yo no estaba en la parte delantera del "Thetis"—dijo— cuando el submarino se hundió; pero muy pronto me apercibí de que algo malo pasaba. Algunos que estaban en esa parte pasaron corriendo a medida que el buque se hundía de punta. Luego pude darme cuenta de que el submarino se hundía; pero no había pánico alguno. Todos obedecieron las órdenes de permanecer en sus puestos.

"No transcurrió mucho tiempo antes de la llegada del submarino al fondo del mar. Yo creo que todos tenían conciencia de que algo grave había sucedido; pero estoy seguro de que no existía la más mínima duda en nuestra mente de que si no podríamos nosotros mismos subsanar el defecto, saldríamos sin mucho trabajo. Lue-

go nos sentamos y nos entreteníamos conversando. Es difícil decir ahora lo que hacíamos cuando estábamos esperando. Sin embargo, en ningún momento perdimos las esperanzas.

“Finalmente, después de la conferencia, me enteré que se había resuelto que el Capitán Oram y el Teniente Woods debían pasar por la popa provistos del aparato “Davis” y salir por la toldilla, llevando mensajes atados a ellos y en los que se describía nuestra posición y se anunciaba que los dos compartimentos de adelante estaban inundados.

“Fueron dos valientes. En ese momento no oíamos ningún ruido proveniente de arriba que indicara que habíamos sido localizados por los buques de salvamento. El submarino tenía una inclinación de 42 grados y era trabajo penoso para el Capitán Oram y el Subteniente Woods tener que trepar de rodillas para escapar por la toldilla. Nosotros los seguíamos con la mirada y vimos cómo lograron llegar.

“Como el “Thetis” se inclinaba formando un ángulo agudo, necesitaba de más tiempo para llenarse la cámara de agua que en condiciones normales. Después que los dos oficiales salieron nos quedamos en pie con el equipo “Davis” colocado. Se podía hablar, pero casi todos nosotros tratábamos de no hacerlo porque la respiración comenzaba a hacerse difícil. Otros dos compañeros corrieron el albur de escaparse por la toldilla. Nosotros mirábamos por las mirillas del submarino y vimos que esos dos no pudieron salir. Entonces los introdujimos de nuevo al buque. Habían fallecido. Después otros dos trataron de escaparse. Volvimos a mirar, sucedió la misma cosa; pero uno de ellos estaba vivo todavía cuando volvimos a introducirlo en el submarino. Poco después también falleció.

“Era un suplicio para los que quedábamos tener que ver morir así, ante nuestros ojos, a nuestros compañeros y saber que si queríamos escapar, hubiéramos tenido que pasar por lo que les había hecho perder la vida. Después de un momento, el fogonero y yo nos ofrecimos para salir. Yo presentía que solamente podría soportar aquella atmósfera alrededor de una media hora más. Estaba bastante enrarecida. Los dos estábamos

bastante débiles y trepamos hasta la escotilla con dificultad. Yo me agarraba de cualquier cosa que encontraba en la pared del submarino y que pudiera ofrecer un punto de apoyo. El piso estaba resbaladizo y yo me sentía deslizar. Lo mismo le sucedía a Arnold”.

“Muchos de los otros compañeros estaban sentados y acostados y la mayor parte de ellos estaban en malas condiciones. No podían hablar mucho. Era necesario hacerse entender casi por medio de señas con los ojos. De cualquier modo, Arnold y yo conseguimos llegar a la escotilla. No recuerdo haber visto a alguien en las mirillas. Nos pareció que el aparato tardaba mucho tiempo para llenarse de agua. Se llenó por fin y fuimos lanzados a la superficie. No pudimos emplear más de treinta segundos en llegar a la superficie, pero a nosotros nos parecía que habíamos demorado todo un día con su noche”.

El incremento de la Marina Real en 1938.—Jamás desde los años de la guerra la construcción naval se efectuó en una escala tan grande como en el año pasado. Los buques más importantes que se encontraban en construcción eran dos acorazados de 35.000 tons., los que rápidamente se acercan a su terminación, y dos cruceros de 10.000 tons., que quedarán ultimados bien pronto. Los 60 buques de guerra que han sido entregados en 1938 incluyen un portaviones de 22.000 tons., 3 cruceros de 9.300 tons, 8 destroyers de 1870 tons, 3 buques-escolta de 1200 tons. y 3 submarinos de 540 tons. De los cinco nuevos acorazados, el “King George V” y el “Prince of Walles”, comenzados en enero de 1937, fueron lanzados en febrero y marzo respectivamente, y quedarán listos en 1940, y el “Duke of York”, “Beatty” y el “Jellicoe” que se comenzaron a construir en mayo, junio y julio de 1937, respectivamente, serán entregados en 1941.

Desplazarán 35.000 tons., consistiendo su principal armamento en 10 cañones de 14”, dispuestos en torres cuádruples y una torre doble en proa y una torre cuádruple en popa; están diseñados para desarrollar un andar de 30 nudos. Su coraza de 16” de espesor en la línea de agua, pesará 14.000 tons.

El portaviones "Ark Royal", comenzado en setiembre de 1935 y lanzado en abril de 1937, fué completado en noviembre último. Desplaza 22.000 tons., tiene una cubierta de vuelos de 800 pies de largo por 94 de ancho, y aloja 60 aviones. Lleva 16 cañones de 4.5" de tiro rasante y antiaéreo en montajes dobles, 18 armas más pequeñas y fué diseñado para desarrollar 30.75 nudos, dando 31.5 nudos en sus pruebas. El segundo grupo de cruceros de la clase "Southampton", compuesto por el "Manchester", "Liverpool" y "Gloucester", fué comenzado a construir en 1936, lanzado en 1937 y terminado en agosto, octubre y diciembre del año pasado, respectivamente. Estos magníficos buques tienen un desplazamiento de 9300 tons. y llevan 12 cañones de 6" en torres triples, (2 a proa y 2 a popa), 8 cañones antiaéreos de 4" en montajes dobles, en la línea de crujía, 23 armas menores y 6 tubos lanza-torpedos de 21", estando diseñados para desarrollar una velocidad de 33 nudos. Van equipados con una catapulta y 2 aviones y están protegidos por una faja acorazada de 4 a 5".

El "Edinburgh" y el "Belfas", otros exponentes del diseño "Southampton", fueron comenzados a construir en diciembre de 1936, y lanzados en marzo del año pasado, y serán terminados muy en breve. Desplazan 10.000 tons., con un armamento principal similar, 12 cañones antiaéreos de 4" en montajes dobles, en crujía, 16 armas menores y dotación de tubos lanza-torpedos parecidos, pudiendo desarrollar un andar de 32.5 nudos.

La mitad de los 16 destroyers de la clase "Tribal" fueron completados el año pasado y la otra mitad entrará en servicio durante el presente año. Constituyen las unidades torpederas más grandes, veloces y más potentemente armadas que se ha podido suministrar a la Marina Británica; desplazan 1870 tons. y llevan 8 cañones de 4.7" en protecciones dobles (2 a proa y 2 a popa) y 4 tubos lanza-torpedos de 21" en montaje cuádruple, pudiendo dar 36.5 nudos.

En forma análoga, el "Egret", el "Auckland" que se terminaron en noviembre, y el "Pelikan" cuya construcción se finalizó hace poco, son los buques de escolta más grandes, veloces y poderosamente armados de la

Marina Real. Con un desplazamiento de sólo 1200 tons., llevan 8 cañones de 4" antiaéreos, en protecciones dobles, dos a proa y dos a popa, pudiendo desarrollar 19.25 nudos. Los tres submarinos de la clase "U", terminados a fines del año pasado, pertenecen a un nuevo tipo para servicio costero y son los más pequeños submarinos británicos que se han construído desde los días de la guerra.

Desplazan 540 | 730 tons. y llevan 6 tubos lanza-torpedos de 21", pudiendo desarrollar un andar de 11.25|10 nudos.

Otros buques de guerra puestos en servicio en 1938. son: el destroyer "Impulsive", de 1370 tons., armado con 4 cañones de 4.7" y 10 tubos lanza-torpedos de 21" en montajes quíntuples, que puede alcanzar una velocidad de 36 nudos; el buque-escolta "Brittern", de 1190 tons., armado con 6 cañones antiaéreos de 4" en protecciones dobles, dos a proa y una a popa, y capaz de dar 18.75 nudos; el submarino minador "Cachalot" de 1520|2140 tons., armado con un cañón de 4" y 6 tubos lanza-torpedos de 21", y con una velocidad de 16|8.75 nudos; el submarino "Triton", que desplaza 1095|1579 tons. armado con un cañón de 4", y 6 tubos lanza-torpedos de 21", y que desarrolla un andar de 15.25|9 nudos; y el submarino "Sterlet" de 670|960 tons., armado con un cañón de 3" y 6 tubos lanza-torpedos de 21", pudiendo desarrollar un andar de 13.75|10 nudos.

Entre las unidades de combate pequeñas terminadas el año pasado tenemos: los barreminas "Gossamer", "Leda" y "Seagull" de 875 tons., armados con 2 cañones antiaéreos de 4" y capaces de dar 17 nudos; el patrullero "Widgeon" de 585 tons. equipado con un cañón antiaéreo de 4" y cargas de profundidad y que puede dar una velocidad de 20 nudos; el cañonero "Scorpion", de 670 tons, armado con 2 cañones de 4" y uno de 3.7", pudiendo dar 17 nudos; los minadores costeros "Linnet" "Redstart", y "Ringdove" de 498 tons., con un andar de 10.5 nudos; y 17 barcos de defensa de 690 tons., armados con un cañón de 3" antiaéreo y capaces de desarrollar 11.75 nudos.

Entre las modernas torpederas terminadas durante el año se encuentran las Nos. 7—12, de 18 tons., 60' de eslora, armados con 2 torpedos de 18" y un andar de 35 nudos; la No. 100, que es un barreminas (M.M.S. N° 51) con desplazamiento, armamento y velocidad similar; la N° 101, de 67' de eslora, armada con tubos lanza-torpedos de 21" y cañones en montajes semi-encubiertos; la N° 102, de 68' de eslora y 28 tons. de desplazamiento, armada con 2 tubos lanza-torpedos de 21" y 2 cañones de 20 m|m., pudiendo desarrollar un andar de 44 a 48 nudos; y 2 pequeños barreminas de 32 tons. (M. M. S. No. 1 y No. 2), con 75' de eslora y un andar de 15 nudos.

En el mes de mayo fué terminado el buque arsenal de submarinos "Maidstone", que es la nave mejor equipada y poderosamente armada de este tipo. Desplaza 8900 tons. y lleva un armamento principal de 8 cañones de 4.5" de tiro rasante y antiaéreo, pudiendo desarrollar 17 nudos. En el mes de agosto se lanzó el "Yortk", un gemelo de este tipo.

La opinión inglesa sobre dotaciones de las unidades navales.—El nuevo portaviones "Ark Royal" tiene una dotación completa de 1700 hombres, entre oficiales y tripulación. Desplaza 23.000 tons. Puede llevar, por consiguiente, 300 hombres más que el buque de guerra más grande del mundo, el H. M. S. "Hood" (de 42.200 tons). La comparación no es muy efectiva porque el "Ark Royal", es propiamente un buque auxiliar más que una nave de guerra. Su armamento, en efecto, se reduce a cañones antiaéreos y en caso de que resultara comprometido en una acción tendría que confiar su defensa a los buques de guerra que lo acompañaran.

Por otra parte, la dotación del "Ark Royal" es relativamente pequeña considerando su tamaño. La parte principal está compuesta por oficiales y hombres de la flota aérea, pilotos, observadores, mecánicos etc. Este personal proviene, en su mayor parte, de la Marina Real y posee un conocimiento bastante extenso de las cosas náuticas. Pero el trabajo del buque en el mar no está entre sus atribuciones.

En la actualidad, en que todas las grandes unidades están habilitadas para conducir un promedio de 3 aviones, y lanzarlos por medio de sus catapultas, el número requerido de oficiales y gente necesaria para el laboreo y mantenimiento de estas instalaciones, es un porcentaje apreciable de la dotación total. A juzgar por las cifras que han aparecido publicadas, se ve que no se ha efectuado el incremento relativo correspondiente en dichas dotaciones. Esto no se puede interpretar sino como que se necesita más especialistas que gente sin especialidad, dentro de los límites de las tripulaciones de los buques.

La expansión incansable de la ciencia hace inevitable el desenvolvimiento de la especialidad. Siempre hay más y más oportunidades de requerir expertos en los buques de guerra; pero cada vez es más difícil conseguir el personal apropiado. Si se toma como base la relación entre el elemento hombre y el tonelaje —razón bastante engañosa— los grandes buques de guerra llevan menos dotación que la que tenían hace tres o cuatro décadas, y mucho menos que en la época de Nelson, cuando un buque de primera clase, de 3000 tons. aproximadamente, llevaba una dotación de 1000 hombres.

La relación entre el elemento hombre y el tonelaje es un problema muy complejo. Relativamente, la Marina Británica tiene menos personal que otras potencias navales (Estados Unidos y Japón); con esto no se quiere decir que esté mal dotada, sino que en comparación con otras entidades navales de primer orden, el número que indica la relación entre el elemento hombre y el desplazamiento es más reducido. Hace algunos años se redujo las dotaciones de la Home Fleet en una quinta parte de su efectivo normal en tiempo de paz. La razón aducida en este caso fué que se conseguía un mejor entrenamiento colectivo en las bases que en los buques. Pero no debe olvidarse que la organización de la Marina Británica en cuanto a personal, provee los medios necesarios para una expansión inmediata de todas las dotaciones que no tenían un efectivo total en tiempo de paz. La Flota Real de Reserva tiene los efectivos necesarios para que puedan completarse las dotaciones de la flota

activa hasta ponerlas en pie de guerra. Para dotarse en la misma forma, la Flota de Reserva necesitaría la movilización de todas las reservas navales, que sería un paso inmediato a la ruptura de hostilidades.

El asunto de la capacidad en número del elemento hombre, no se rige solamente por la cantidad que sería necesaria para poner a todas las dotaciones en un efectivo de guerra, sino que es imprescindible, además, considerar el reemplazo de las reducciones que se deriven como consecuencia del conflicto mismo.

En la batalla de Jutlandia las bajas fueron: 5769 muertos, 485 heridos; 167 prisioneros de guerra. El torpedeamiento de los tres buques del tipo "Cressy" ("Cressy", "Hogue" y "Aboukir") y la acción de Coronel originaron fuertes reducciones de personal. Se comenzó la Guerra Mundial con un efectivo naval de algo más de 150.000 hombres y, a pesar de esto, fué necesario solicitar una buena cantidad de reservistas para poner las dotaciones con un efectivo de pie de guerra. En 1934, la cifra había cambiado hasta llegar a ser de 92.338. A partir de este momento el proyecto de creación de una nueva flota explica las urgentes demandas del Almirantazgo por un mayor número de oficiales y tripulación.

La mayor parte de las potencias navales, con excepción de una, dotan sus flotas con personal conscripto. Es decir, obtienen la gente que necesitan por el simple procedimiento de tomarla. Este sistema provee una solución muy sencilla al problema de la cantidad. Pero a nadie se le oculta que no por ello se resuelve el problema de la calidad. Por diversas razones, que son obvias, una fuerza de concriptos no puede ser tan buena como una fuerza de voluntarios.

Tal vez no se haya hecho hincapié en estas consideraciones cuando se comparan los efectivos de las principales potencias navales, pero podemos asegurar que este factor prima en la mente de aquellos que tienen la atribución de organizar los efectivos del personal de la flota. Un cambio fundamental del sistema implicaría una variación fundamental de organización.

HOLANDA

Construcción de torpederos.—El Almirantazgo holandés ha encargado la construcción de 20 torpederas de alta velocidad, dotada cada una con 4 tubos lanzatorpedos de 18" y 2 cañones antiaéreos. El prototipo va a ser construido, según los planos de un ingeniero inglés, Hubert Scott Paine, por la "British Power Boat Co.", de Hythe Southampton. Las otras 19 van a ser hechas con autorización de la firma antes citada, por Gusto A. F. Smulders, en Scheidam. Estas unidades servirán para la defensa territorial y para las posesiones insulares. Medirán 65' de eslora y desplazarán 32 toneladas.

ITALIA

Nuevas construcciones.— Se anuncia oficialmente de Roma que durante 1938, se principiaron a construir 20 submarinos para la Marina Real Italiana. Se trata de 4 buques de 1461 tons., de desplazamiento en superficie; 6 de 1036 tons.; 4 de 1031 tons.; 2 de 951 tons.; y 4 de 600 tons. Esto comprende un desplazamiento total de 20.426 tons., correspondientes a la declaración oficial de 20.000 tons., hecha hace ya un año. Una vez terminadas estas naves, Italia tendrá una fuerza submarina total de 133 unidades, suponiendo que ninguno de los 7 construidos durante la guerra sean desmantelados.

Se ha eliminado de la lista efectiva de unidades al crucero "Quarto", de 2.903 tons., a 5 destroyers viejos y a 2 torpederos.

Notas diversas.—Se ha anunciado el pase al retiro de 2 almirantes, 2 oficiales de Estado Mayor Ingenieros, y una docena más de oficiales antiguos. Estos no han estado en servicio activo durante varios meses. Uno de ellos, el Almirante Paolo Maroni, fué relevado del comando en la Isla Baleares, en setiembre último.

Hacia la unión de las flotas germano-italica.—Aún cuando la prensa italiana no olvida del todo la tirantéz

creada en el Lejano Oriente por el incidente de Tientsin en las negociaciones anglo-franco-rusas, dedica, sin embargo, sus comentarios a la celebración de la semana naval que terminó con un solemne acto habido en el puerto de Liorna, en el que Achile Staracce, Secretario del Partido Fascista, hizo entrega de doce banderas de combate a otros tantos destructores italianos.

Al mismo tiempo, los círculos navales italianos demuestran satisfacción por el anuncio de que el Almirante Cavagnari, Subsecretario de Marina, se embarcó para Alemania con el objeto de conferenciar con el Almirante Reader, Jefe de las fuerzas navales del Reich. La reunión de ambas autoridades navales se realizará en las orillas del lago Constanza y en ella se discutirá, según indica un comunicado del Gobierno Italiano, la "colaboración ítalo-germana en el mar". Esta visita es un resultado directo del pacto de alianza militar firmado por Italia y Alemania, pues se recordará que conversaciones similares se han realizado ya entre las autoridades de aviación de ambos países.

En fuentes dignas de crédito circuló el rumor de que Italia obtendrá en caso de guerra el comando naval de las dos naciones, mientras que Alemania dirigirá las operaciones de los ejércitos. Al mismo tiempo la prensa italiana concede suma importancia al viaje que inició la primera escuadra italiana que visita las aguas españolas. Esta escuadra está formada por más de 30 modernas unidades tripuladas por 20.000 marineros y mil oficiales bajo el mando del Almirante Arturo Riccardi, quien estuvo al frente de la Escuadra del Atlántico el 17 de abril último, durante las operaciones de desembarco de las tropas italianas de ocupación en las rocosas costas de Albania.

Dos acorazados, diez cruceros, veinte destroyers y numerosos submarinos componen la flota italiana que salió de Nápoles para realizar maniobras en aguas españolas, a la vista casi de las autoridades británicas de Gibraltar. La poderosa flota cruzó el estrecho de Gibraltar a fines del mes en su proyectada visita a Lisboa y Tánger, antes de regresar a Italia. La prensa italiana ha anunciado asimismo, que una segunda escuadra ha-

rá próximamente un viaje similar por el Este del Mediterráneo.

Mientras espera el resultado de las conversaciones con el gobierno de Moscú, el gobierno francés ha estudiado con el Estado Mayor la posible necesidad de aplicar contramedidas por la demostración naval italiana en aguas españolas y por las maniobras alemanas en la línea Siegfried. A este respecto se recuerda que últimamente cuando el Canciller Hitler envió a aguas españolas una flota alemana, comandada por el "Deutschland", el gobierno francés, como medida precaucional, envió 11 barcos de guerra a Gibraltar, para reforzar la posición franco-británica de esa zona durante el tiempo que permanecieran allí los buques de guerra alemanes. De acuerdo con lo manifestado por el Ministro de Marina, C. Campinchi, el gobierno francés no ha decidido aún lo que va a hacer. Los círculos navales informan que la flota italiana esta compuesta por cien barcos de guerra de todos los tipos e incluso una flotilla de submarinos que integran la primera flota. Las maniobras durarán un mes y se desarrollarán en las costas de España, Portugal y Marruecos, denominándose las "maniobras regulares de verano", pero esta es la primera vez que se efectúa una maniobra en tan vasta escala y la primera vez que tendrá lugar en un punto tan peligroso como Tánger, que será visitado durante el crucero.

Nuevo submarino de 800 tons.—En los astilleros locales fué botado un submarino de 800 toneladas.

Actuó de madrina de este buque la viuda de un aviador muerto en la guerra española.

JAPON

La decisión de una guerra en manos del Japón.—Según el análisis personal de los asuntos del mundo, hecho por Mr. Walter Lippmann, comentarista del "Herald Tribune" de Nueva York, y de muchos otros periódicos americanos, el Japón es la incógnita en cuyas manos se encuentra la decisión de precipitar o nó al mundo en una guerra.

Mr. Lippmann cree que sin la ayuda del Japón las

fuerzas combinadas de Italia y Alemania no atacarán a las fuerzas conjuntas de Gran Bretaña y Francia.

Aún en el caso de que Japón se incline de ese lado, las potencias totalitarias no harían la guerra a las democracias europeas si Estados Unidos se pone de parte de Gran Bretaña y Francia.

“El mundo marcha hacia una guerra” —dice Mr. Lippmann. “Los Estados Unidos no podrán permanecer mucho tiempo aparte del conflicto y el pueblo americano lo sabe. El conflicto que amenaza no será una lucha entre el capitalismo y el comunismo, sino entre la democracia y los totalitarios. La decisión corresponde en gran parte al Japón, y en segundo lugar a Estados Unidos.

Con el fin de aclarar sus conceptos. Mr. Lippmann presenta las tres ecuaciones siguientes:

- 1.—Alemania e Italia vs. Gran Bretaña y Francia = No hay guerra.
- 2.—Japón, Alemania e Italia vs. Gran Bretaña y Francia = Guerra.
- 3.—Japón, Alemania e Italia vs. Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos de Norte América = No hay guerra.

El comentarista alaba con todo entusiasmo el programa de rearmamento del Presidente Roosevelt y su partidarismo hacia Inglaterra y Francia. Apoya la venta de aviones a los franceses y declara que el pueblo americano vé con agrado la política ondulante con que los Estados Unidos trata los asuntos extranjeros. No obstante, el escritor deplora la confusa manera que ha adoptado la administración para explicar su política de ayudar a Gran Bretaña y Francia, y aboga porque el Presidente Roosevelt aproveche la primera oportunidad para explicarla con claridad y detalle.

Mr. Lippmann, sostiene que las fuerzas combinadas de Alemania e Italia son inadecuadas para conquistar a Gran Bretaña y Francia. Dice que no atacarán a menos que el Japón se lanzase simultáneamente sobre la base inglesa de Singapore. Por su parte Japón tendría que obtener petróleo, caucho, algodón y lana, cortando al mismo tiempo el suministro de estos productos a Inglaterra.

Se adelanta a manifestar que la única potencia capaz de frustrar estas tentativas del Japón sería Estados Unidos. Al ponerse del lado de Inglaterra y Francia, impediría la ocupación de Singapore y al mismo tiempo reforzaría la resistencia de la China y posiblemente introduciría a la Unión Soviética en el escenario del Extremo Oriente. Ante tal amenaza, el Japón no se atrevería a ayudar a sus aliados totalitarios.

Ampliando sus conceptos, dice Mr. Lippmann que debíase primero contener al Japón y en segundo lugar, si fuera necesario, secundar el programa de rearmamento de Holanda en las Indias Holandesas, así como los programas de rearmamento de Gran Bretaña y Francia. Siguiendo este procedimiento, América habría hecho una gran contribución a la paz del mundo.

Según el diario "Asaki", los puntos de vista de Mr. Lippmann son 100 o/o representativos del imperialismo americano y como tales deben ser considerados.

Japón piensa sostener una flota igual a la mejor—El anuncio recientemente hecho en Tokio de que el Japón piensa sostener una flota "igual a la más poderosa potencia naval", debe recibirse con bastante reserva. Las flotas son muy costosas y nada nos hace suponer que tal como están los recursos de esta nación y la situación por que atraviesa, pueda en un futuro cercano colmar esta ambición. En la actualidad ya soporta el peso de un presupuesto que debilita su estructura económica, y que va acumulando deudas que limitará sus proyectos durante muchos años.

Sus alianzas actuales son con naciones que se encuentran en circunstancias delicadas y, por otra parte, sus esperanzas de un vasto expansionismo naval no parece que recibirán apoyo de las únicas naciones que pueden ofrecerlo en cantidad apropiada: Estados Unidos y Gran Bretaña. El establecimiento y mantenimiento de una flota análoga a la que posee la mayor potencia naval, requiere un equipo industrial y recursos financieros capaces de procurarle el material que no posee y las continuas demandas de sus operaciones en China, no están apresurando, por cierto, la fecha en que los tenga.

REPUBLICA SOCIALISTA DE LOS
SOVIETS RUSOS

Informes italianos sobre construcciones.—Según informaciones de origen italiano, se encuentran en gradas 3 cruceros de 8.000 tons., armados con 9 cañones de 7" y 6 cañones de 4": el "Orjonikidze", el "Kubyshev" y el "Maxim Gorki"; 8 superdestroyers de 2.895 tons con cañones de 5"; 19 submarinos; 2 buque-madre de submarinos; 2 pequeños minadores y 1 buque-madre de aviones. De los buques más grandes hay 2 acorazados de 35.000 tons., con cañones de 16", 2 portaviones de 12.000 tons.; 3 cruceros de 8.000 tons., y cierto número de destroyers.

Estado de la marina rusa.—Se está concediendo particular atención a las flotas rusas del Mar Báltico. Océano Artico, Mar Negro y Extremo Oriente. En un reciente discurso, pronunciado en Leningrado, Kalinin hizo la siguiente declaración: "Inglaterra, los Estados Unidos, Japón, Francia, Alemania e Italia, están todos incrementando sus flotas. Nosotros debemos tener por mira sobrepasar el poderío de todos estos países".

La actividad soviética en el Departamento de Marina durante los últimos años, después de un retardo de diez, se manifiesta por un aumento permanente del programa de construcciones que ha producido los resultados apetecidos en la Flota del Báltico. Su reciente impulso a la fuerza submarina la ha colocado a la cabeza de las demás potencias. Entre las cuatro costas que le afectan, tiene repartido, de 150 a 180 submarinos. En el Báltico, hay cerca de 75, de los cuales unos cuantos se encuentran estacionados en Poljarnoje, la nueva base naval en el Océano Artico. El Canal Stalin permite la concentración de estas unidades en el Báltico.

Hay una gran variedad de tipos entre los submarinos que operan con base en el último mar. El más grande, que pertenece a la clase llamada "Dokra", desplaza 1.400 tons., y es el de mayor tonelaje en el Báltico. Le siguen los tipos "Nalim" y el "Garibaldietz", de más de

1.000 tons., viniendo a continuación tres clases de cerca de 900 tons., llamadas "Jakobinetz", "Dekabrist" y "Linj". Hay 20 que corresponden a la clase alemana de 2.500 tons. y de éstos una docena más se encuentra en construcción. Además, se enviarán 10 buques del tipo "Schesch", 6 más antiguos y un submarino inglés que fué hundido en Kronstadt en 1919 y que ha sido recuperado. Todos estos elementos unidos permiten a Rusia tener una flótila submarina potente en el Báltico.

Entre los torpederos más poderosos que se encuentran en dicho mar, están los buques rusos de la clase "Leningrado". Desplazan 3.000 tons., llevan 5 ó 6 cañones de 5", 4 antiaéreos y 6 tubos lanza-torpedos. Su velocidad excede de 36 nudos. Sólo hay 2 ó 3 de este tipo en servicio y cerca de 9 en vías de terminación. Además de estas unidades modernas, Rusia ha construído cierto número de destroyers de 700 tons., para la operación de minado; 7 se encuentran en el Báltico, 6 en el Mar Blanco y un número desconocido en construcción. Hay también cerca de una docena de antiguos destroyers que han sido recientemente modernizados. Hace dos años se vé navegar en el Báltico un nuevo tipo de nave. Es el crucero-minador "Marti", de 3.000 tons., que puede conducir 300 minas. Cuando se considera que Rusia ha dedicado siempre gran atención a las minas y el advenimiento de este buque al Báltico, en unión de los otros torpederos que también pueden fondear minas, se llega a la conclusión de que este medio de combate jugará un rol muy importante en ese mar en caso de conflicto.

En los últimos años, por lo menos se han lanzado 4 cruceros pesados en Leningrado. El "Kiroff", ha estado en el Báltico en varias ocasiones y se sabe que el "Maxim Gorki", el "Orjonikidze" y el "Kubyshev", se están terminando y que otros 3 se encuentran en construcción. Con excepción de 3 cruceros pesados alemanes que aún no han sido puestos en servicio, los buques rusos son los cruceros más poderosos que se encuentran en el Báltico; desplazan 8.000 tons. y tienen una batería principal por lo menos de 6 cañones de 6". Rusia posee sólo dos acorazados, el "Oktiabrskaya - Revolutsia" y el "Marat", ambos viejos pero modernizados reciente-

mente. El año pasado no pudo conseguir que Estados Unidos atendiera su pedido de confección de acorazados. Después de esta falla se creyó que emprendería la construcción de esas naves en Leningrado. Hoy se sabe que por lo menos uno se encuentra en construcción y que serán tres de ese tipo. El primero ha sido bautizado ya con el nombre de "Tretu International". Desplazará 35.000 tons. y tendrá una batería principal formada por cañones de 16". Después de considerar este breve sumario, resulta evidente que Rusia trata de convertirse de nuevo en una potencia naval y que el objeto indicado por Kalinin en su discurso, está en buen camino de realización.

TURQUÍA

Las islas del Dodecaneso e Italia.—Las ambiciones italianas están suscitando el sobresalto de los turcos en el Mediterráneo Oriental, donde las islas del Dodecaneso, con sus bases navales en Rodas y Leros, están en desagradable proximidad a la costa del Asia Menor. Turquía declara que si Italia francamente reclama las posesiones a una gran potencia como es Francia, con mayor razón no restringirá sus demandas cuando las haga a un país pequeño como es Turquía.

En este sentido se piensa que si Italia recibe satisfacción territorial de Francia, entonces sus ambiciones se desviarán hacia Turquía. Si por el contrario, fracasan los planes italianos con respecto a sus demandas territoriales a Francia, entonces concentrará todas sus ambiciones expansionistas en el Asia Menor.



Crónica Nacional

Nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina.—Ha asumido las funciones de Jefe de Estado Mayor General de Marina, el Sr. Capitán de Navío don Alejandro G. Vines, quien hasta hace poco estuviera acertadamente a cargo de la Dirección de esta Revista.

Con el motivo anterior el Comandante Vines, se dirigió a la Armada en los siguientes términos:

Lima, 3 mayo 1939.

Al asumir el cargo de Jefe de Estado Mayor General de Marina, para el que he sido nombrado por Resolución Suprema N° 146, del 29 de los corrientes, complázcome en saludar a las Planas Mayores y Menores de los buques y dependencias y expréseles el deseo que me anima de colaborar dentro de la órbita de mis nuevas atribuciones en el adelanto de la Institución, para lo que espero, fundadamente, contar con el entusiasmo y la cooperación inteligente de los elementos que la integran.—El Capitán de Navío, Jefe del Estado Mayor General de Marina, Alejandro G. Vines.

Nuevo Director de la Escuela Naval del Perú.—En la fecha señalada anteriormente se hizo cargo del puesto de Director de la Escuela Naval del Perú, el Sr. Capitán de Navío don Federico Diaz Dulanto, quien, al mismo tiempo asume la Dirección de la “Revista de Marina”.

Nuevo Sub-Director de la Escuela Naval del Perú.—Con fecha 29 de mayo asumió el puesto de Sub-Director Comandante de Cadetes y Marinería de la Escuela Naval del Perú, el Sr. Capitán de Fragata don Alejandro Graner.

Llegada de la VII División de Cruceros de la Escuadra de Estados Unidos de Norte América.—Con fecha 27 de mayo llegó al Callao la VII División de Cruceros de la Escuadra de Estados Unidos de Norte América, que hace un viaje alrededor de Sud-América, después de haber recorrido los principales puertos de Brasil, Uruguay, Argentina y Chile.

Esa escuadrilla la forman los cruceros “San Francisco”, de 9.950 toneladas; “Tuscalosa” de 9.975 toneladas; y el “Quincy”, de 9.375 toneladas. Todos tienen un similar poder ofensivo, así como análogas características de movimiento y radio de acción. El primero fué botado al mar en 1931, el segundo en 1933 y el tercero en 1935.

Comanda esa escuadrilla el Contralmirante H. W. Kimmel. A la llegada al Perú, actuó de ayudante del contralmirante el Capitán de Corbeta A. P. don Rafael Torrico, designado por el Ministerio de Marina. Los comandantes del “San Francisco”, “Tuscalosa” y “Quincy”, son los capitanes de navío R. C. Parker, H. R. Badt y P. H. Basttedo, respectivamente.

Características.—Aparte del tonelaje del que informamos líneas arriba los cruceros tienen una longitud de 558 pies, de manga 62 pies, 9 cañones de 8”, 8 de 127 milímetros antiaéreos y 10 antiaéreos también, pero más pequeños, 2 catapultas, 4 aviones, 107.000 caballos de fuerza y una velocidad de 32 nudos.

El Jefe de la División.—Comanda la División, el Contralmirante Husband E. Kimmel, prestigioso marino norteamericano, de 57 años de edad. Nació el 26 de febrero del año 1882 en el estado de Kentucky e ingresó a la Academia Naval en el año 1900. El Contralmirante Kimmel es técnico en artillería y con esa especialidad se graduó en la Escuela Naval de Guerra.

Al terminar su crucero la División No. 7, el Contralmirante Kimmel, será nombrado Comandante de la División de Cruceros Pesados de la Fuerza Exploradora de la flota de los Estados Unidos.

Estado Mayor.—El “San Francisco” enarbola la insignia del Contralmirante H. E. Kimmel y el Estado Ma-

yor está formado por el Capitán de Corbeta M. E. Murphy y los tenientes J. B. Moss, E. Blake y J. D. L. Grant.

Agasajos.—Entre los agasajos oficiales de que fueron objeto los distinguidos visitantes, podemos anotar el almuerzo que dió, en el “Country Club” de Lima, el Sr. Capitán de Navío Dn. Roque A. Saldías, Ministro de Marina y Aviación; el almuerzo ofrecido a bordo del B.A.P. “Almirante Grau”, por el Sr. Capitán de Navío Dn. Carlos Rotalde, Comandante General de la Escuadra; el cocktail que brindó a sus colegas en el “Country Club”, el Sr. Capitán de Navío U.S.N. Dn. Bruce L. Canaga, Jefe de la Misión Naval Americana, acreditada entre nosotros; y la recepción dada en honor del Almirante y sus oficiales por el “Centro Naval del Perú”.

El Comandante de la VII División retornó las atenciones con una matinée a bordo del U.S.S. “Quincy”, realizada el día 30, y con un almuerzo a bordo del U. S. S. “San Francisco”, el día anterior, en honor del Señor General de División don Oscar R. Benavides, Presidente Constitucional de la República.

El Jefe del Estado y su comitiva se embarcaron en la lancha presidencial, dirigiéndose a bordo del buque insignia de la VII División de la Escuadra de los Estados Unidos de Norte América, crucero “San Francisco”, que se encontraba anclado en la rada del puerto, lo mismo que los cruceros “Quincy” y “Tuscalosa”.

Al abandonar la poza del muelle oficial la lancha presidencial, empavesaron los buques de guerra nacionales y norteamericanos e hicieron salvas los cruceros “Almirante Grau”, “Coronel Bolognesi”, “San Francisco”, “Quincy” y “Tuscalosa”. Las tripulaciones de los cruceros mencionados y de los destroyers “Almirante Guise” y “Almirante Villar”, formaron en la cubierta para rendir honores al Presidente de la República.

La lancha presidencial atracó a la escala del crucero “San Francisco”, que enarbola la insignia del Jefe de la Séptima División de la Escuadra Norteamericana, Contralmirante Kimmel. Fué recibido el Presidente de la República, General Benavides, en lo alto de la es-

cala, por el Encargado de Negocios de los Estados Unidos de Norte América en el Perú, señor Dreyfus; el Jefe de la Séptima División de la Escuadra Norteamericana, Contralmirante Kimmel; el Comandante del "San Francisco", Capitán de Navío Parker; y el Estado Mayor, haciéndose a la vez la salva de estilo.

El Presidente de la República fué invitado a visitar los principales compartimientos de ese moderno crucero, recorriéndolos junto con su comitiva, pasando revista antes a la tripulación formada en la cubierta.

También fueron invitados a visitar el crucero "San Francisco", los Ministros de Educación Pública, doctor Oscar Arrús; de Guerra, Coronel Felipe de la Barra; de Fomento, Ingeniero Héctor Boza; de Salud Pública, doctor Guillermo Almenara; de Relaciones Exteriores, señor Enrique Goytisolo; y de Justicia, doctor José Félix Aramburú: el Sr. Hernán Bellido, Secretario General del Ministerio de Relaciones Exteriores; el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Capitán de Navío Alejandro G. Vincés; el Director de la Escuela Naval del Perú, Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto; el Jefe de Estado Mayor de Ejército, Coronel Teófilo Iglesias; el Prefecto del Callao, Coronel Carlos E. Lembcke, y el Capitán del Puerto, Capitán de Fragata Arturo Jiménez Pacheco.

Momentos después levó ancla el crucero "San Francisco" y zarpó mar afuera, con el objeto de practicar evoluciones en la rada exterior del puerto, junto con los cruceros "Quincy" y "Tuscalosa", que igualmente abandonaron su fondeadero, conduciendo a ochenticuatro cadetes de la Escuela Naval del Perú, que se habían embarcado momentos antes en esos navíos acompañados de sus instructores.

El Jefe del Estado presenció, desde el "San Francisco, las maniobras, que resultaron muy interesantes, habiendo tomado parte los aviones de los navíos norteamericanos, que realizaron diversas evoluciones en el espacio.

Terminadas las maniobras, regresaron los cruceros norteamericanos a sus fondeaderos, en la rada del Callao, a excepción del "Quincy", que se dirigió al Ter-

minal Marítimo, donde fué acoderado al espigón No. 1, sur.

Cerca de la 1 y 30 p. m. se sirvió en el "San Francisco", el almuerzo ofrecido en honor del Presidente de la República.

En el momento oportuno el Contralmirante Kimmel hizo uso de la palabra, en inglés, expresando el honor y la satisfacción que sentía de tener a bordo del crucero "San Francisco", al Presidente de la República del Perú. Manifestó que era portador de un mensaje de confraternidad enviado por el Presidente Roosevelt y expresó el agrado que sentía al encontrarse nuevamente en nuestro país.

El General Benavides, contestó, expresando el gusto que experimentaba al encontrarse a bordo de una nave de guerra de la marina norteamericana, símbolo del poderío de los Estados Unidos y de los esfuerzos amistosos del Presidente Roosevelt por el imperio de la paz universal.

A las 3 y 30 de la tarde desembarcaron el Presidente y su comitiva rindiéndosele a aquél los honores correspondientes.

Homenaje al Contralmirante Miguel Grau.—El personal de la VII División rindió homenaje a la memoria del Contralmirante don Miguel Grau, el día 30, depositando una corona al pie de su monumento. La Marina Peruana, por su parte se asoció a la ceremonia recordatoria de los norteamericanos caídos por su patria en la Guerra Mundial, haciendo una salva conforme al ceremonial.

El Comandante Torrico y el Teniente León regresan del extranjero.—Se han incorporado al servicio ordinario el Sr. Capitán de Corbeta don Rafael Torrico Ganzáles y el Sr. Teniente Primero don Enrique León de la Fuente, quienes se encontraban en Estados Unidos y Argentina, respectivamente, cursando especialización. Al dar la bienvenida a aquel inteligente jefe y a este entusiasta oficial, la "Revista de Marina" les ofrece sus páginas, mediante las cuales pueden ofrecer al Cuerpo, parte de sus enseñanzas que, con constancia y dedicación han atesorado en el extranjero.

La Marina y el XI Campeonato Sudamericano de Atletismo.—Con todo éxito ha finalizado el XI Campeonato Sudamericano de Atletismo, realizado en Lima, éxito que la Marina siente en parte como suyo ya que fué la Escuela Naval, con la Y.M.C.A., principalmente, la que introdujo e hizo prosperar el atletismo entre nosotros, detentando durante mucho tiempo los records nacionales de casi todos los eventos.

Aunque los cadetes no han participado en el Campeonato en la proporción de otras veces, no por eso la Marina ha dejado de estar bien representada. El Sr. Capitán de Corbeta don Alejandro Bastante, Presidente de la Federación Peruana de Atletismo y organizador del Campeonato; el Sr. Capitán de Corbeta don Pedro J. Gálvez, Secretario de la misma; y el Capitán de Corbeta don Enrique Aguila, Presidente de la Comisión Atlética Provincial del Callao, han sostenido su antiguo prestigio en el Atletismo. La labor de esos compañeros de Institución ha estado a la altura de la Armada y en gran parte ha contribuído al éxito.

La “Revista de Marina felicita a sus camaradas que han representado a la Marina en el Campeonato.

Despedida a dos cadetes norteamericanos.—El día 16 del presente se llevó a cabo en la Escuela Naval del Perú la despedida que hacía la Compañía de Cadetes a los ex-cadetes y ciudadanos norteamericanos Robert Pace y Donald Powers, quienes regresan a su país. Con este motivo la función semanal les estuvo dedicada, en la cual dijeron atinadas palabras, en nombre de sus compañeros, los cadetes Arce y Guidino, contestando acertadamente el Sr Pace. Además, el día 17, la Compañía les ofrendó un almuerzo, recibiendo el “Trofeo Pace-Powers” que dichos ex-cadetes obsequian a la Escuela.

La “Revista de Marina” desea éxito a los jóvenes Powers y Pace y espera de ellos contribuyan al mejor conocimiento del Perú y de su Marina en E.U. de N. A.

SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU

MOVIMIENTO DE CAJA EN ABRIL DE 1939

ENTRADAS

Saldo en marzo 31 de 1939:

| | | | |
|--------------------------------------------|------|------------|-----------------|
| En Banco Italiano. Cta. Cte..... | S/o. | 32.484.68 | |
| En Banco Popular. Cta. Cte..... | | 96.324.19 | |
| En Banco Popular. Retención Judicial | | 500.00 | |
| En Banco Popular. Depósito | | 150.000.00 | |
| En Banco Italiano. | | 130.000.00 | |
| En Banco Internacional | | 130.000.00 | |
| En Cédulas Hipotecarias | | 13.000.00 | S/o. 552.308.87 |

Fondos de Gastos.

Cuotas Mensuales

| | | |
|---------------------------------------|--|-----------|
| Pagadas por los Socios en el mes..... | | 18.710.00 |
|---------------------------------------|--|-----------|

Cambios.

| | | |
|--------------------------------------|--|--------|
| Diferencia en reme a de Londres..... | | 170.27 |
|--------------------------------------|--|--------|

Adelanto de Sueldos.

| | | |
|----------------------------|--|-------|
| Reintegrado en el mes..... | | 40.00 |
|----------------------------|--|-------|

Intereses Cobrados.

| | | | |
|--------------------------------|------|--------|------------|
| Cupón 4106.—Banco Popular..... | S/o. | 276.00 | |
| » 4110 » » | | 161.00 | |
| » 4050 » » | | 161.00 | |
| » 0344 » Internacional | | 161.00 | |
| » 41142 » Italiano | | 161.00 | |
| » 40423 » » | | 161.00 | |
| » 40837 » » | | 805.00 | |
| » 4054 » Popular..... | | 161.00 | |
| » 41995 » Italiano..... | | 448.50 | |
| » 0375 » Internacional | | 448.50 | » 2.944.00 |

S/o. 574.173.14

SALIDAS

Fondos de Gastos.

| | | | |
|------------------------------------------|------|--------|----------|
| Cobranza de remesas..... | S/o. | 10.62 | |
| «El Comercio» por avisos | | 72.60 | |
| Saldo arreglo del local..... | | 50.51 | |
| Sueldos de Empleados | | 530.00 | |
| Timbres de renovación. Depósitos | | 17.04 | |
| Imprenta y menudos | | 45.00 | |
| Cuotas devueltas, según Libramiento..... | | 70.00 | » 795.77 |

Sin estros Pagados.

a herederos de:

| | | | |
|----------------------------------|------|-----------|-------------|
| Alférez Guill rmo Walter V..... | S/o. | 10.000.00 | |
| Capitán Ramón Castilla | | 2.500.00 | |
| Coronel C. Rospigliosi V..... | | 10.000.00 | |
| Teniente C. Barraza—saldo | | 5.000.00 | |
| Comandante Ernesto Puccio D..... | | 10.000.00 | » 37.500.00 |

Saldo en abril 30 de 1939:

| | | | |
|--------------------------------------------|------|------------|--------------|
| En Banco Italiano. Cta. Cte..... | S/o. | 45.476.95 | |
| En Banco Popular. Cta. Cte..... | | 66.900.42 | |
| En Banco Popular. Retención Judicial | | 500.00 | |
| En Banco Popular. Depósito..... | | 150.000.00 | |
| En Banco Italiano. | | 130.000.00 | |
| En Banco Internacional. | | 130.000.00 | |
| En Cédulas Hipotecarias..... | | 13.000.00 | » 535.877.37 |

S/o. 574.173.14

Conforme—Tesorero.

Cap. de Navío—E. Labarthe.

Contador.

R. La Rosa.

Conforme—Vocal de Contabilidad.

Capitán de Navío—F. Díaz Dulanto.

Vº. Bº.—Presidente.

Capitán de Navío—Alejandro G. Vincés.

MOVIMIENTO DE CAJA EN MAYO DE 1939

ENTRADAS

Saldo en abril 30 de 1939:

| | | | |
|-------------------------------------------|------|------------|-----------------|
| En Banco Italiano. Cta. Cte. | S/o. | 45.476.95 | |
| En Banco Popular. Cta. Cte. | > | 66.900.42 | |
| En Banco Popular. Retención Judicial | > | 500.00 | |
| En Banco Popular. Depósito | > | 150.000.00 | |
| En Banco Italiano. | > | 130.000.00 | |
| En Banco Internacional. | > | 130.000.00 | |
| En Cédulas Hipotecarias. | > | 13.000.00 | |
| | | | S/o. 535.877.37 |

Fondos de Gastos.

Cuotas Mensuales.

| | | | |
|---------------------------------------|---|-----------|--|
| Pagadas por los Socios e el mes. | > | 37.511.00 | |
|---------------------------------------|---|-----------|--|

Int reses Cobrados.

| | | | |
|-------------------------------------------|------|--------|------------|
| De Depósito 257—Banco Internacional. | S/o. | 805.00 | |
| De Depósito 225—Banco Popular. | > | 805.00 | |
| Cupón 4068—Banco Popular. | > | 276.00 | |
| Cupón 40554—Banco Italiano. | > | 414.00 | > 2.300.00 |

Adelanto de Sueldos.

| | | | |
|-----------------------------|---|-------|--|
| Reintegrado en el mes. | > | 40.00 | |
|-----------------------------|---|-------|--|

S/o. 575.728.37

SALIDAS

Fondos de Gastos.

| | | | |
|---------------------------------------|------|--------|-------------|
| Cobranza y timbres de remesas | S/o. | 33.79 | |
| Sueldos de Empleados | > | 530.00 | |
| Imprenta y menudos | > | 45.00 | |
| Timbres de renovación. Depósitos | > | 26.12 | S/o. 634.91 |

Siniestros Pagados.

a herederos de:

| | | | |
|-------------------------------|------|-----------|-------------|
| Alferez L. Valladares L. | S/o. | 10.000.00 | |
| Teniente Rafael Guzmán. | > | 10.000.00 | > 20.000.00 |

Saldo en mayo 31 de 1939:

| | | | |
|-------------------------------------------|------|------------|-----------------|
| En Banco Italiano. Cta. Cte. | S/o. | 61.333.13 | |
| En Banco Popular. Cta. Cte. | > | 70.260.33 | |
| En Banco Popular. Retención Judicial | > | 500.00 | |
| En Banco Popular. Depósito | > | 150.000.00 | |
| En Banco Italiano. | > | 130.000.00 | |
| En Banco Internacional. | > | 130.000.00 | |
| En Cédulas Hipotecarias. | > | 13.000.00 | > 555.093.46 |
| | | | S/o. 575.728.37 |

Conforme—Tesorero.

Cap. de Navío—G. Bravo Arenas.

Contador.

R. La Rosa.

Conforme—Vocal de Contabilidad.

Coronel—Teófilo Iglesias.

Vº. Bº.—Presidente.

Cap. de Navío—Alejandro G. Vines.

ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

MAYO 1939

| Fecha | Dirección y Fuerza del viento | | | Clase y cantidad de nubes | | | Visibilidad hacia el mar en metros | | | Presión Barométrica en milímetros | | | Temperatura del aire a la sombra | | | Termómetro mojado | | | Temperatura del mar | | | Máxima y mínima a la sombra | | Viento en 24 h. en km. | Evaporación en 24 h. en mm. | Lluvia en 24 h. en mm. |
|------------------|-------------------------------|-------|-------|---------------------------|------------|------------|------------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|------|------|-------------------|------|------|---------------------|------|------|-----------------------------|------|------------------------|-----------------------------|------------------------|
| | Hs. | 7 | 13 | 18 | 7 | 13 | 18 | 7 | 13 | 18 | 7 | 13 | 18 | 7 | 13 | 18 | 7 | 13 | 18 | 7 | 13 | 18 | | | | |
| 1 | Calma | 180-1 | 170-1 | Es.—10 | Cu.—2 | Es. Cu.10 | 14000 | 23000 | 10000 | 756.5 | 756.0 | 756.5 | 19.4 | 24.2 | 20.8 | 18.6 | 20.8 | 19.5 | 17.0 | 19.2 | 17.5 | 28.5 | 17.4 | 155 | 1.5 | 0 |
| 2 | 150-1 | 135-2 | 145-1 | Es. Cu. 3 | Cu.—2 | Ci. Es. 9 | 15000 | 26000 | 16000 | 758.0 | 757.5 | 756.5 | 20.0 | 22.2 | 20.2 | 19.0 | 19.5 | 19.0 | 18.4 | 19.6 | 18.6 | 29.0 | 17.2 | 235 | 2.5 | 0 |
| 3 | 170-1 | 180-1 | 202-2 | Es. Cu. 8 | Ci. Cu. 3 | Es.—6 | 14000 | 22000 | 18000 | 757.0 | 756.5 | 756.5 | 19.5 | 23.2 | 20.2 | 18.9 | 20.5 | 19.2 | 17.8 | 18.4 | 17.8 | 25.0 | 17.3 | 170 | 3.4 | 0 |
| 4 | 157-1 | 170-1 | 180-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 18000 | 15000 | 17000 | 757.5 | 758.0 | 757.0 | 19.6 | 23.8 | 20.3 | 19.1 | 21.0 | 19.5 | 17.4 | 19.0 | 18.0 | 28.0 | 17.5 | 195 | 3.8 | 0 |
| 5 | 135-1 | 170-1 | 170-1 | Es. Cu.10 | Es.—10 | Es. Cu.10 | 16000 | 12000 | 15000 | 757.0 | 758.0 | 757.0 | 19.8 | 23.0 | 20.2 | 19.2 | 21.0 | 19.4 | 17.8 | 19.2 | 18.0 | 28.6 | 17.4 | 135 | 2.7 | 0 |
| 6 | 130-1 | 157-1 | 157-1 | Es. Cu. 9 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 20000 | 22000 | 16000 | 757.0 | 758.2 | 758.0 | 19.5 | 21.8 | 20.2 | 19.0 | 20.2 | 19.5 | 17.4 | 17.8 | 17.6 | 26.5 | 17.5 | 190 | 1.3 | 0 |
| 7 | Calma | 160-1 | 165-1 | Es. Cu. 6 | Ci. Cu. 6 | Es. Cu. 3 | 18000 | 20000 | 18000 | 757.0 | 758.0 | 757.5 | 19.6 | 22.8 | 19.8 | 19.0 | 20.2 | 19.0 | 17.8 | 18.8 | 18.0 | 25.0 | 17.6 | 210 | 1.7 | 0 |
| 8 | 315-1 | 320-1 | 310-1 | Es.—10 | Ci. Cu. 6 | Es. Cu. 8 | 14000 | 20000 | 18000 | 758.0 | 758.5 | 757.5 | 19.0 | 24.5 | 20.0 | 18.0 | 20.5 | 19.2 | 17.4 | 18.6 | 18.0 | 26.5 | 17.2 | 195 | 2.5 | 0 |
| 9 | 170-1 | 360-1 | 180-1 | Es.—10 | Cu.—3 | Es. Cu. 10 | 15000 | 30000 | 23000 | 758.0 | 758.0 | 757.0 | 19.2 | 23.0 | 19.0 | 18.2 | 20.0 | 18.0 | 17.6 | 18.8 | 17.2 | 28.2 | 17.4 | 75 | 2.1 | 0 |
| 10 | 360-1 | 170-1 | 158-1 | Es. Cu.10 | Ci. Cu. 1 | Es. Cu. 4 | 17000 | 26000 | 20000 | 758.0 | 757.5 | 757.5 | 18.5 | 23.0 | 19.4 | 17.5 | 19.5 | 18.2 | 18.4 | 18.9 | 17.8 | 28.0 | 16.8 | 135 | 3.2 | 0 |
| 11 | 157-1 | 180-1 | 135-1 | Es. Cu. 9 | Ci.—3 | Ci. Es. 6 | 16000 | 22000 | 18000 | 757.5 | 758.0 | 757.2 | 19.0 | 23.2 | 19.5 | 18.4 | 20.0 | 18.2 | 17.6 | 18.0 | 17.9 | 26.8 | 16.8 | 75 | 2.7 | 0 |
| 12 | Calma | 160-1 | 170-1 | Es. Cu. 3 | Alt. Cu. 8 | Ci. Cu. 8 | 14000 | 26000 | 18000 | 757.0 | 757.5 | 757.2 | 18.8 | 22.8 | 19.0 | 18.2 | 20.2 | 18.5 | 17.0 | 17.4 | 17.0 | 26.5 | 17.0 | 280 | 2.8 | 0 |
| 13 | 180-1 | 315-1 | 170-1 | Es.—10 | Ci. Es. 4 | Es.—10 | 14000 | 17000 | 12000 | 758.0 | 758.0 | 757.0 | 18.8 | 22.5 | 19.3 | 18.0 | 19.5 | 18.2 | 16.6 | 17.4 | 18.8 | 27.5 | 16.8 | 110 | 3.2 | 0 |
| 14 | 360-1 | 260-1 | 180-1 | Es. Cu.10 | Ci. Es. 7 | Es. Cu. 8 | 12000 | 18000 | 14000 | 759.0 | 758.0 | 759.0 | 18.0 | 23.8 | 19.0 | 17.5 | 20.0 | 18.6 | 18.0 | 18.6 | 17.5 | 27.6 | 16.5 | 195 | 2.8 | 0 |
| 15 | 175-1 | 140-1 | 135-1 | Es.—10 | Es.—10 | Es. Cu.10 | 15000 | 22000 | 14000 | 759.0 | 758.0 | 757.5 | 17.5 | 20.0 | 18.2 | 17.2 | 18.5 | 17.5 | 16.8 | 18.4 | 17.4 | 25.6 | 16.2 | 140 | 3.4 | 0 |
| 16 | Calma | 145-1 | 170-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu. 8 | Es. Cu.10 | 4000 | 16000 | 17000 | 758.2 | 757.0 | 757.0 | 19.4 | 21.2 | 18.8 | 18.6 | 18.8 | 17.8 | 17.4 | 18.0 | 17.2 | 26.2 | 16.2 | 126 | 1.6 | 0 |
| 17 | 190-1 | 200-1 | 130-1 | Es.—10 | Es.—10 | Es.—10 | 12000 | 20000 | 12000 | 758.0 | 757.0 | 757.0 | 18.3 | 20.5 | 18.3 | 17.6 | 18.2 | 17.0 | 16.2 | 18.2 | 17.2 | 26.4 | 16.0 | 195 | 2.7 | 0 |
| 18 | 260-1 | 230-1 | 180-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 15000 | 25000 | 14000 | 757.0 | 757.0 | 756.0 | 17.8 | 19.8 | 18.5 | 17.4 | 18.0 | 17.9 | 16.8 | 17.2 | 17.0 | 25.8 | 16.0 | 110 | 2.3 | 0 |
| 19 | 100-1 | 170-1 | 100-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 8000 | 24000 | 20000 | 757.0 | 757.5 | 756.5 | 17.0 | 20.3 | 18.0 | 16.8 | 18.3 | 17.0 | 16.8 | 17.0 | 16.6 | 21.0 | 16.0 | 165 | 2.2 | 3.0 |
| 20 | 130-1 | 160-1 | 170-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 26000 | 25000 | 20000 | 757.0 | 758.0 | 757.0 | 18.2 | 21.6 | 18.5 | 17.5 | 18.5 | 17.8 | 17.2 | 17.9 | 16.4 | 22.5 | 15.5 | 185 | 2.4 | 0 |
| 21 | 120-1 | 180-2 | 150-1 | Ci. Cu. 5 | Ci. Cu. 3 | Es. Cu. 7 | 18000 | 28000 | 17000 | 757.5 | 758.5 | 758.0 | 17.8 | 23.2 | 19.0 | 17.5 | 20.0 | 18.3 | 16.6 | 18.4 | 17.2 | 25.2 | 15.7 | 190 | 3.6 | 0 |
| 22 | 160-1 | 170-2 | 190-1 | Es. Cu.10 | Cu.—1 | Cu.—4 | 15000 | 28000 | 20000 | 758.0 | 757.0 | 756.5 | 18.5 | 22.0 | 19.6 | 18.2 | 19.6 | 18.4 | 16.8 | 17.4 | 17.4 | 25.0 | 16.5 | 145 | 3.6 | 0 |
| 23 | 135-1 | 168-1 | 135-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es.—4 | 12000 | 26000 | 24000 | 757.5 | 757.5 | 756.0 | 18.4 | 21.8 | 19.5 | 18.0 | 19.8 | 19.0 | 17.0 | 18.0 | 17.6 | 25.0 | 16.2 | 125 | 3.0 | 0 |
| 24 | 145-1 | 180-1 | 170-1 | Es. Cu. 3 | Cu.—1 | Es. Cu. 2 | 20000 | 26000 | 22000 | 756.5 | 757.0 | 756.0 | 18.2 | 21.6 | 19.0 | 18.0 | 19.0 | 18.0 | 17.8 | 17.8 | 17.0 | 23.0 | 17.2 | 175 | 2.5 | 0 |
| 25 | 160-1 | 140-1 | 135-1 | Es. Cu. 4 | Cu.—3 | Cu.—10 | 20000 | 22000 | 10000 | 757.0 | 758.0 | 757.5 | 17.8 | 20.8 | 19.5 | 17.2 | 19.6 | 18.0 | 17.0 | 17.4 | 18.0 | 22.0 | 16.0 | 185 | 2.8 | 0 |
| 26 | 140-1 | 135-1 | 120-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 20000 | 10000 | 15000 | 757.5 | 757.0 | 757.0 | 18.3 | 18.6 | 18.0 | 17.6 | 17.5 | 17.2 | 18.4 | 17.6 | 18.0 | 22.5 | 15.8 | 155 | 2.5 | 0 |
| 27 | 140-1 | 225-1 | 170-1 | Es. Cu.10 | Cu.—6 | Es. Cu.10 | 6000 | 28000 | 28000 | 757.5 | 757.2 | 756.5 | 17.8 | 24.8 | 19.4 | 17.4 | 20.8 | 18.0 | 18.6 | 18.8 | 18.4 | 25.0 | 17.6 | 150 | 2.2 | 4.0 |
| 28 | Calma | 135-1 | 140-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu. 8 | Es. Cu. 9 | 14000 | 20000 | 25000 | 757.2 | 757.5 | 756.6 | 18.2 | 21.0 | 18.8 | 17.6 | 19.0 | 17.8 | 17.8 | 18.0 | 18.8 | 22.0 | 15.0 | 125 | 3.9 | 0 |
| 29 | 160-1 | 150-1 | 140-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 24000 | 26000 | 15000 | 757.0 | 757.0 | 757.0 | 18.0 | 20.4 | 18.6 | 17.0 | 18.0 | 17.8 | 17.6 | 18.4 | 18.0 | 21.6 | 16.5 | 150 | 4.4 | 0 |
| 30 | 132-1 | 170-1 | 190-1 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | Es. Cu.10 | 14000 | 25000 | 24000 | 757.0 | 758.2 | 757.0 | 18.5 | 22.5 | 19.8 | 17.2 | 19.0 | 18.0 | 18.0 | 18.2 | 18.2 | 26.0 | 17.0 | 130 | 3.8 | 0 |
| 31 | 160-1 | 140-2 | 130-1 | Es. Cu.10 | Ci. Cu. 7 | Es. Cu.10 | 20000 | 24000 | 18000 | 757.5 | 757.0 | 756.0 | 18.4 | 20.2 | 19.0 | 17.6 | 18.5 | 17.8 | 18.4 | 18.8 | 18.0 | 26.0 | 16.8 | 110 | 3.4 | 0 |
| Medias Mensuales | 176-1 | 185-1 | 162-1 | — | — | — | — | — | — | 757.4 | 757.5 | 756.9 | 19.2 | 22.7 | 19.9 | 17.9 | 20.1 | 18.3 | 17.7 | 18.5 | 17.7 | 25.5 | 16.6 | 158 | 2.7 | 0 |

El Jefe del Departamento de Navegación
Capitán de Fragata
César Rangel