

Julio y Agosto  
Año 26, No. 4

## Contenido

1 9 4 1  
Vol. No. 154

EL ULTIMO COMBATE DEL MAR JÓNICO.....	423
<i>Por el Capitán de Navío R. Santibañez R.</i>	
REFLEXIONES SOBRE LA SEGUNDA GUERRA EUROPEA .....	439
<i>Por Giuseppe Caputi</i>	
EL PODER DE LOS DESTROYERS.....	453
<i>Por John E. Lodge</i>	
EL DESLIZADOR: NUEVA ARMA AÉREA.....	459
<i>Por el Comandante E. F. McDonald, Jr.</i>	
INFORMACIÓN GENERAL DEL PERÚ Y DEL EXTRANJERO.....	463
NOTAS PROFESIONALES.....	471
CRÓNICA NACIONAL.....	531
ANEXOS.....	

# Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A. P. Roque A. Saldías

JEFE DE REDACCIÓN - ADMINISTRADOR

Teniente 1o. A. P. Juan M. Castro

---

## 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.

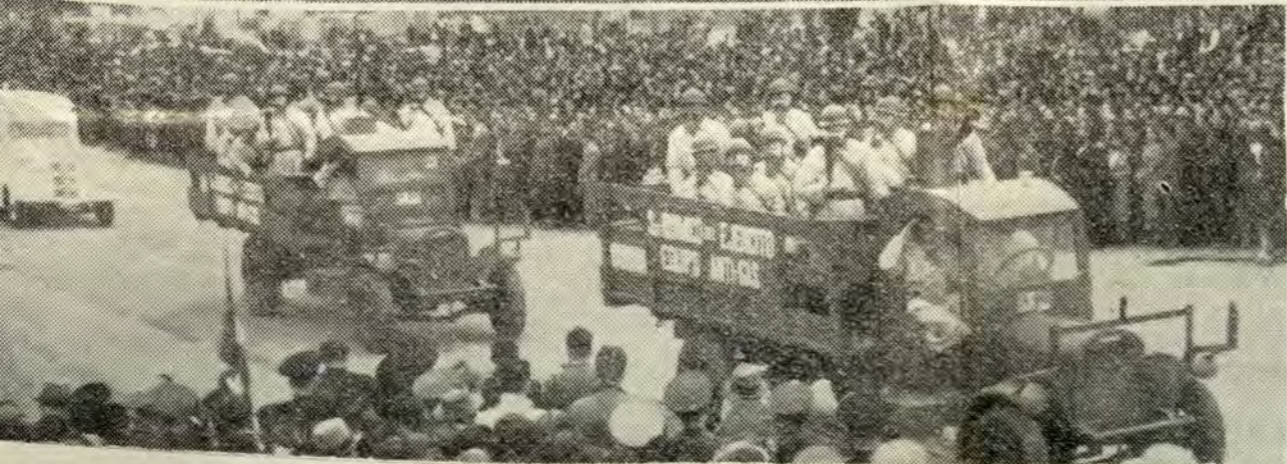
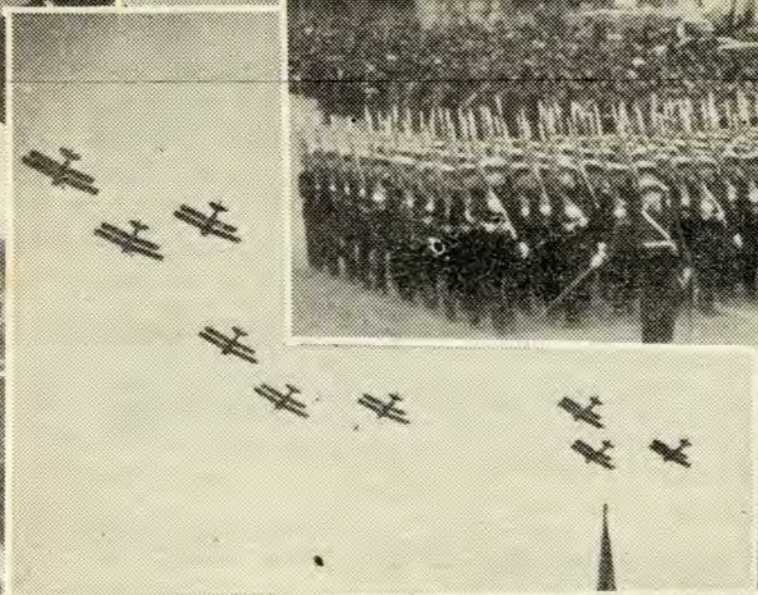
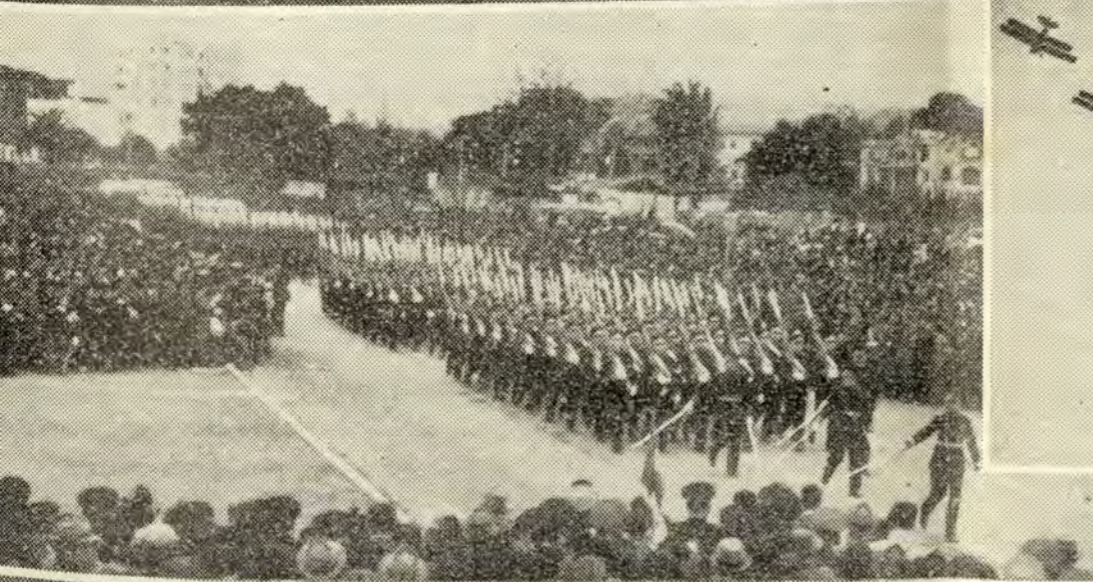
Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable a juicio de la Redacción.

Se replica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.,

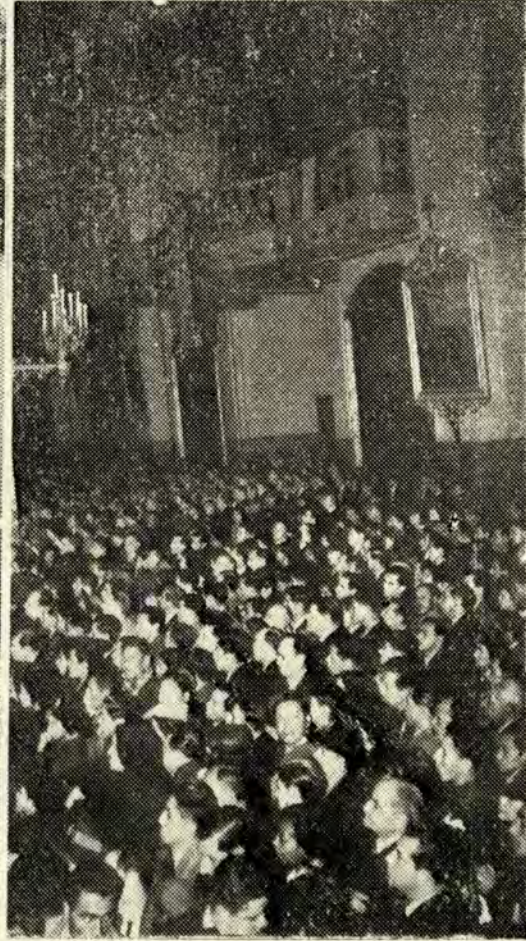
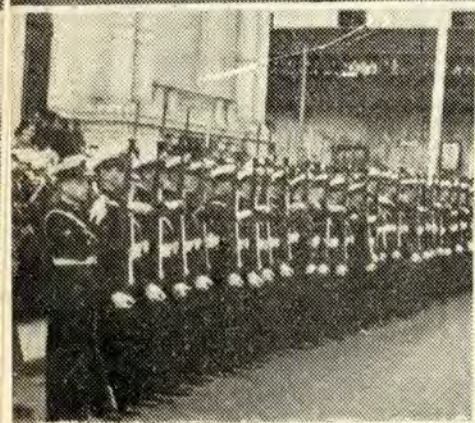
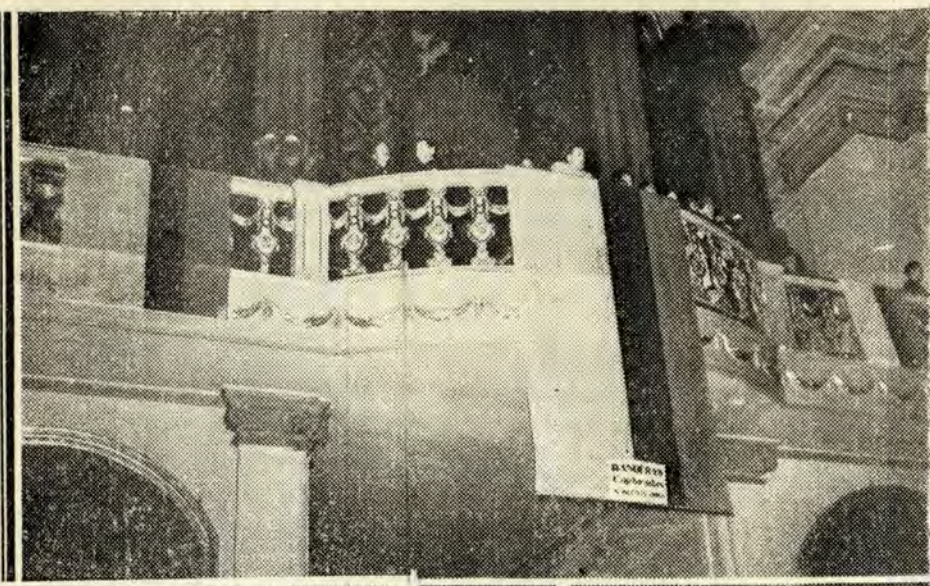
para todo lo concerniente a reciamos, avisos suscripciones y canjes.





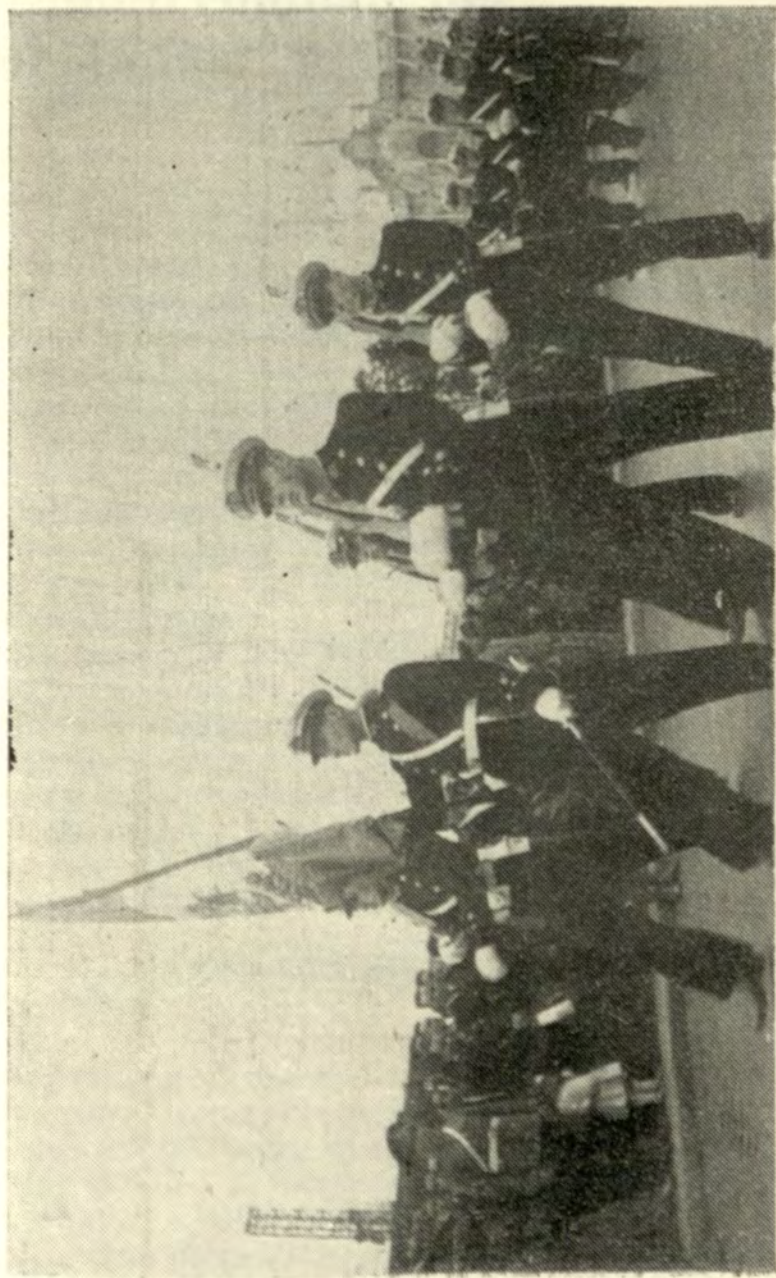
Celebrando el Aniversario Nacional se efectuó en el Campo de Marte, la Parada Militar de la que ofrecemos estas vistas.





En acción de gracias por los éxitos de nuestras armas en la frontera Norte, se celebró un Te-Deum del que ofrecemos este gráfico.





La bandera de la Escuela Naval del Perú en el desfile militar.



# El último combate del mar Jónico

Por el Capitán de Navío

R. SANTIBAÑEZ E.

---

No tenemos aún datos oficiales para reconstruir con exactitud e imparcialidad, como sería nuestro deseo, lo que fué el último combate del mar Jónico, sin embargo, los antecedentes acumulados deducidos en su mayor parte de la prensa y de los comunicados más o menos interesados de ambos beligerantes, permiten al observador imparcial dar una impresión general de esta acción, que más que un triunfo o una derrota de uno u otro bando, lleva en su fondo una lección que los profesionales no podemos despreciar.

Las aguas del azul Mediterráneo se vieron en una de las últimas noches del recién pasado mes de marzo, cubiertas de sangre, en el primer encuentro nocturno de proporciones, entre dos flotas en la guerra actual. Británicos e italianos combatieron a menos de 4.000 yardas en la obscuridad de una noche sin luna, en un mar en calma y en una desconcertante desproporción de fuerzas. Los hechos ocurrieron como sigue:

## I.—EL TEATRO DE OPERACIONES

Una detallada y extensa descripción geográfica, quedaría fuera de lugar en un artículo como éste, sin embargo, para entrar en materia, es necesario tener una idea general del teatro de operaciones, con sus contornos, su extensión, la ubicación de las bases navales y aéreas inglesas e italianas y las distancias entre los diferentes puntos geográficos. El croquis N.º 1 es una ayuda de inestimable valor en este caso, y, por lo tanto, pedimos al lector seguirnos con él a la vista.



El mar Jónico, una parte del gran Mediterráneo, está encerrado entre las costas del Sur de la península italiana, la isla de Sicilia y la pequeña isla de Malta por el W. y las costas de Grecia y de la isla de Creta por el E. Al N. está el Adriático y el estrecho de Otranto, al Sur las costas de Africa.

En el vértice inferior del triángulo de Sicilia, el cabo Passero y en el extremo del Peloponeso el cabo de Matapán; al Sur de Creta y muy próximo a ella, la isla de Gavdo que la mencionaremos más adelante. Alejandría, la importante base naval inglesa, muy lejos hacia el E., próximo a la desembocadura del Nilo, a 700 millas de distancia.

Las bases navales y puntos de apoyo italianos, están marcados de rojo, entre ellos con un círculo adicional, la base aeronaval de Lecce. Las bases navales y puntos de apoyo de la flota inglesa están marcados de azul, incluyéndose en ellos los puertos y aeródromos griegos y los de las costas africanas de Libia, a la sazón en su poder.

La escala inferior en millas marinas da una idea de las distancias.

La gran cruz central marca el punto preciso donde tuvo lugar el dramático encuentro. Esta cruz está en medio del mar Jónico y en una posición equidistante entre el cabo Matapán y la isla de Creta, por lo que esta acción ha recibido la triple denominación de combate del mar Jónico, de Matapán o acción naval de Creta.

## II.—SITUACION ESTRATEGICA GENERAL.

Eran los últimos días del mes de marzo, el transporte de tropas de Alejandría a Grecia, estaba aún en su apogeo y los convoyes militares cruzaban incesantes las aguas del Egeo y del Mediterráneo oriental al amparo de la real flota inglesa. Las fuerzas africanas del victorioso General Wavell desguarnecían por aquellos días las tierras de su reciente conquista africana, para ir en apoyo de su aliada, Grecia, amenazada por las fuerzas alemanas.



Italia peleaba ya desde hacía varios meses sin decisión en el inmóvil frente albanés, mientras las divisiones motorizadas alemanas se deslizaban más o menos públicamente hacia el Sur de la península por las magníficas carreteras fascistas hasta ubicarse en ciertos puntos estratégicos del Sur, como Nápoles y otros lugares próximos. La propaganda inglesa lanzaba al viento la especie de que aquellas tropas entraban a Italia a afianzar el frente interior resentido por los descabros de las campañas de Grecia y de Libia, sin embargo, la realidad era al parecer muy distinta: las tropas alemanas se preparaban para dirigirse al Africa y una vez listas sólo quedaba esperar pacientemente el momento oportuno; así fué como vino a las mentes del alto mando italiano, la idea de atraer la atención de las fuerzas aeronavales inglesas hacia un punto distante en el Jónico, para debilitar la estrecha vigilancia que el enemigo ejercía sobre las rutas al Africa, y poder así transportar más o menos libremente, a través del mar, que su flota no dominaba, las fuerzas militares que se necesitaban en la costa opuesta.

El pensamiento estratégico tuvo, de este modo, su realización operativa, en una salida en masa de la Escuadra italiana con rumbo al E.

### III.—LAS FUERZAS Y SU POSICION INICIAL.

Mientras el convoy militar italo-alemán zarpaba silencioso de Nápoles en navegación nocturna, para emprender la primera etapa de su viaje, las fuerzas navales italianas venidas del N. y del E. emergían al Jónico, desde Tarento y el estrecho de Messina. Estas fuerzas divididas en dos Escuadras separadas, la 1a. y la 2a. Escuadra, estaban compuestas por las unidades que se indican en el cuadro de comparación de fuerzas.

Los ingleses, fuertes de tres acorazados con cañones de 15", un modernísimo portaaviones, cruceros y destructores, ocupaban la base de Alejandría. (Ver cuadro de comparación de fuerzas). Sus fuerzas aeronavales, poderosas de por sí, se encontraban reforzadas por unidades de bombardeo y reconocimiento de la R. F. A.,



## CUADRO DE COMPARACION DE FUERZAS

### INGLESES

C. EN J. ALMIRANTE CUNNINGHAM

#### ACORAZADOS

«Warspite».....	Tons. 30.600	Art. 15''	F	Const. 1915
«Valiant».....	> 30.600	> 15''	>	> 1916
«Barham».....	> 31.100	> 15''	>	> 1915

#### CRUCEROS

**C. J. Vicealmirante Pridham-Wippell.**

«Orion».....	Tons. 7.215	Art. 6''	F	Const. 1934
«Ajax».....	> 6.985	> 6''	>	> 1935
«Gloucester» ..	> 9.100	> 6''	>	> 1939
«Perth».....	> 6.980	> 6''	>	> 1936

#### DESTROYERS

«Jervis».....	Tons. 1.695	F	Const. 1939
«Havock».....	> 1.340	>	> 1937
«Greyhound».....	> 1.335	>	> 1936
«Stuart».....	> 1.530	>	> 1918

#### PORTAAVIONES

**C. J. Oper. Navales Contraalmirante Boyd**

«Formidable» Tons. 23.000. Aviones 80 F/Const. 1939. Además, flotilla de destroyers griegos y otras inglesas.

### ITALIANOS

C. EN J. ALMIRANTE ARTURO RICCARDS

#### ACORAZADOS

«Littorio»....	Tons. 35.000	Art. 15''	F	Const. 1940
----------------	--------------	-----------	---	-------------

#### CRUCEROS

**C. J. Vicealmirante Cantoni**

«Zara».....	Tons. 10.000	Art. 8''	F	Const. 1931
«Fiume».....	> 10.000	> 8''	>	> 1931
«Pola».....	> 10.000	> 8''	>	> 1932
«Bande-Nere».	> 5.069	> 6''	>	> 1931

#### DESTROYERS

«Alfieri».....	Tons. 1.729	F	Const. 1936
«Vincenzo».....	> 1.729	>	> 1936
«Maestrale».....	> 1.449	>	> 1934

#### BUQUE HOSPITAL

«Gradisca». Además, 2 acorazados tipo «Cavour», 3 cruceros y 4 destroyers de la primera Escuadra que no tomaron parte en la acción.



las cuales contaban con numerosos aeródromos en Grecia, Creta y Africa.

La aviación ítalo-alemana se encontraba en manifiesta inferioridad por falta de portaaviones y de bases estratégicamente ubicadas.

Los mandos estaban distribuídos en la forma que se indica en los mismos cuadros.

#### IV.—DESARROLLO DE LAS OPERACIONES

En bien de una mejor explicación de los hechos, vamos a dividir las operaciones en tres fases:

a) La 1a. fase, diurna que comprende el avistamiento y la aproximación de las fuerzas.

b) La 2a. fase, diurna que corresponde al combate aeronaval, y

c) La 3a. fase, nocturna, que envuelve el combate propiamente tal, o sea, el encuentro nocturno de las flotas.

##### 1a. fase. (Gráfico N°. 1).

En la mañana del 27 de marzo, el Almirante inglés recibe a bordo de su buque insignia "Warspite", al ancla en Alejandría, el anuncio de avistamiento hecho por una de las patrullas aéreas de reconocimiento, que una fuerza naval italiana de cruceros navega rumbo al SE. a unas 100 millas del cabo Passero. Hecha la apreciación del caso, el Almirante estima que las intenciones de estas fuerzas no podrían ser otras que las de interceptar los convoyes de tropas, que en esos momentos fluían en forma incesante de Alejandría a Grecia. Se pensó también en un ataque sorpresivo a la bahía de Suda en Creta y aún, que podía tratarse de una finta para facilitar el paso de tropas al Africa, sin embargo, no se dió mayor importancia a estos objetos que se consideraban secundarios y se aceptó como lo más probable la acción sobre los convoyes y bajo ésta impresión, el Almirante tomó las siguientes disposiciones:

a) La flota de cruceros al mando del Almirante Pridham-Wippell, que enarbolaba su insignia en el cru-



cero "Orion", debía dirigirse a una posición al Sur de Creta, desde donde estaría en situación de interceptar e impedir que cualquiera fuerza enemiga pudiera atacar a los convoyes que quedaban a sus espaldas.

b) El grueso de las fuerzas bajo su mando directo, debía zarpar tan pronto estuviera en condiciones de hacerlo, con la misión de apoyar a los cruceros e interceptar al enemigo obligándolo a presentar combate.

En la mañana misma cumplían los cruceros su misión y en las primeras horas de la tarde se hacían a la mar bajo su mando los acorazados "Warspite", "Valiant" y "Barham" con rumbo NW. El portaaviones "Formidable", zarpaba antes que los acorazados, fuertemente protegido por una cortina de destructores.

La exploración aérea británica intensificó su acción y pocos minutos antes de las 0800 horas del día siguiente, 28 de marzo, envía un nuevo mensaje de avistamiento:

Una Escuadra italiana compuesta de un gran acorazado tipo "Littorio", seis cruceros y siete destructores había sido ubicada navegando rumbo al SE., 37 millas al Sur de la isla Gavdo. Pocos minutos después se completaba el anuncio anterior, con la noticia de haberse agregado a dichas fuerzas dos nuevos cruceros y dos o tres destructores.

En estos momentos las fuerzas de cruceros ingleses, compuestas de cuatro unidades se encontraban 40' más al SE. de los italianos y los acorazados a 95' de sus cruceros. El portaaviones ocupaba una posición intermedia.

El Almirante Pridham-Wippell procediendo de acuerdo con las informaciones aéreas, altera su rumbo al NW. (Ver gráfico No. 2, línea punteada), hasta que dos o tres minutos después de las 0800 horas se produce el avistamiento. Dadas las altas velocidades de las unidades inglesas e italianas, la razón de aproximación era muy grande de manera que los buques se acercaban con extrema rapidez. Así es como el Almirante inglés teniendo "in mente" la intención de atraer a las fuerzas enemigas hacia el grueso de sus propias fuer-



zas, a los pocos minutos vira hacia el SE. seguido por los cruceros italianos, los que continúan la caza sin lograr ponerse a distancias de combate, hasta las 0900 horas. A esta hora después de haber cambiado algunos tiros a la distancia extrema y al observar que se intensifica la exploración aérea inglesa, las fuerzas italianas se ponen sospechosas y vuelven su proa al NW. emprendiendo el viaje de regreso a sus bases. Los cruceros ingleses viran también perdiendo momentáneamente el contacto, pero a las 1058 horas aparece en escena el "Vittorio Veneto", abriendo el fuego a 32.000 yardas. lo que obliga a los cruceros ingleses a virar nuevamente al S. alejándose del acorazado enemigo, y cubriendo su retirada con una cortina de humo, mientras los aviones del portaaviones "Formidable", avisados de la presencia del acorazado, son lanzados al ataque desde casi 100 millas de distancia.

### 2a. fase. (Gráfico No. 2)

Con el hecho anterior damos por terminada la primera fase de la batalla que comprendía el avistamiento y la aproximación de las fuerzas, para entrar en la 2a. fase diurna, el combate aeronaval. Los aviones torpederos del "Formidable", hacen su primer ataque al acorazado italiano como a las 1130 horas, lo que obliga a éste a efectuar una acción evasiva, que coincide con la retirada inglesa, con lo que se pierde el contacto y se suspende el fuego. El fuego artillero y el ataque aéreo, a pesar de los informes en contrario parece, a juzgar por los hechos posteriores, que no tuvo éxito ni para los ingleses ni para los italianos.

A las 1135 horas las patrullas aéreas dan un segundo avistamiento: una nueva fuerza italiana compuesta de dos acorazados tipo "Cavour", tres cruceros y cuatro destructores se encuentran en la mar 80 millas al W. de la isla Gavdo.

A las 1215 horas los aviones torpederos vuelven al ataque, sobre el "Vittorio Veneto" y entre las 1500 horas y las 1700 horas, este acorazado y los cruceros que lo



acompañaban son bombardeados incesantemente por la R. F. A.

Durante este lapso las fuerzas navales pierden el contacto, lo que es una demostración de que el acorazado no ha sido aún tocado seriamente, ya que mantiene su velocidad, sin embargo, un anuncio aéreo dado a las 1630 horas informa que el acorazado ha disminuído su velocidad de 32 a 15 millas.

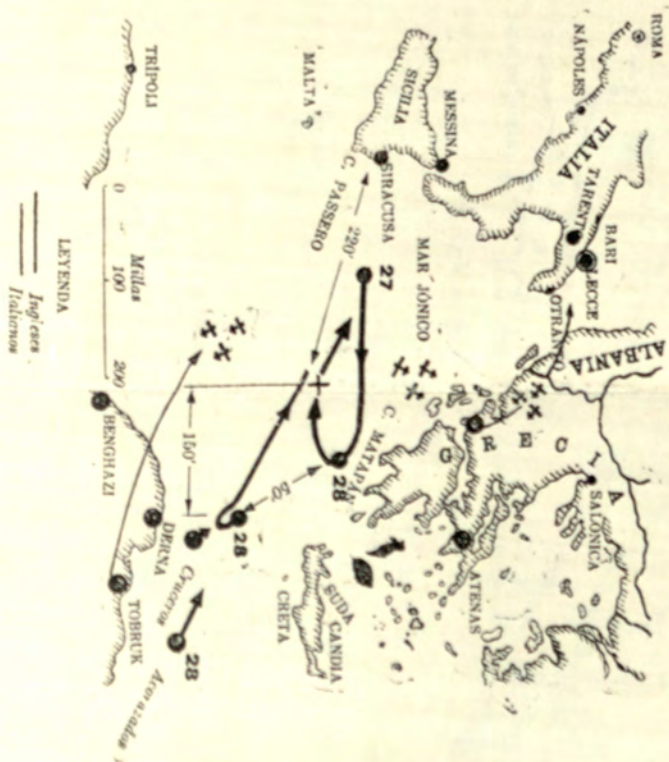
Al caer la tarde y siguiendo la luz del sol, los aviones torpederos del "Formidable" lanzan dos ataques más, logrando esta vez un impacto directo en el crucero "Pola", el cual fué alcanzado por un torpedo en pleno costado, entre las calderas y la sala de máquinas, con lo cual queda inmovilizado por completo, incluso su artillería que al parecer no contaba con un sistema auxiliar para el movimiento de sus torres.

A las 2030 horas el "Pola" anuncia al grueso de sus fuerzas, su posición y las condiciones en que se encuentra.

La aviación ítalo-alemana atacó también durante el día, pero débilmente a las fuerzas inglesas, siendo repelido un ataque hecho por dos aviones torpederos italianos al "Formidable". Las pérdidas aéreas a juzgar por las noticias inglesas fueron dos aviones torpederos ingleses y dos bombarderos en picada Ju-88 por parte de los alemanes.

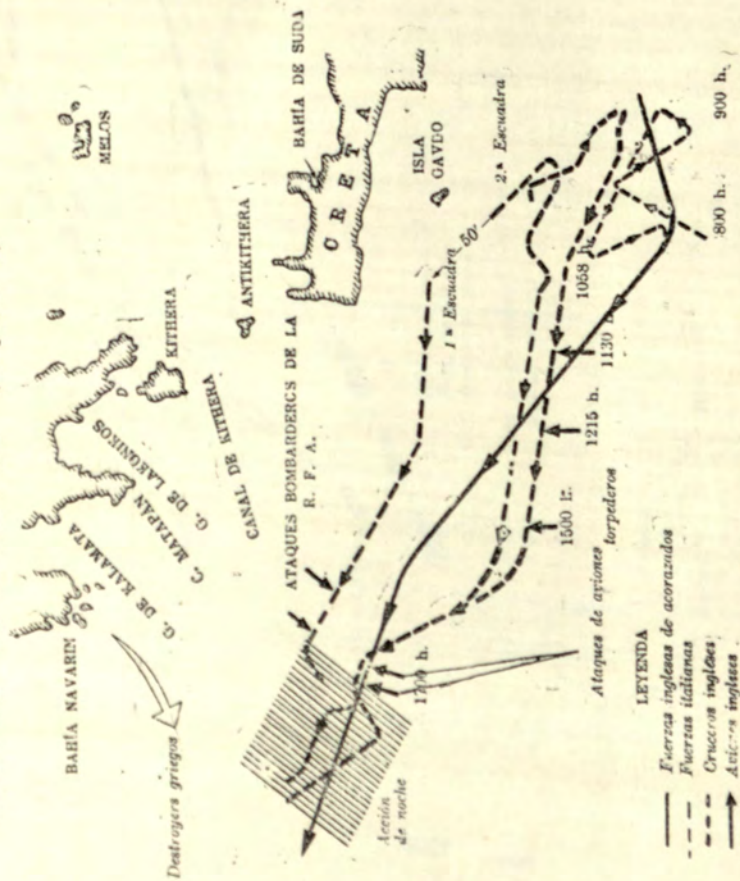
En la noche, a las 2100 horas el Vicealmirante Pridham-Wippell, Jefe de las fuerzas de cruceros indica a los acorazados la posición de un buque desconocido que se encuentra al parecer, detenido, el que posteriormente resulta ser el crucero italiano "Pola". Así fué como los acorazados de Cunningham enderezaron su rumbo sobre este buque, no sin antes enviar a los destructores adelante en exploración y con orden de interceptar al "Vittorio Veneto" y a su Escuadra que ya se sabía próxima. El destructor "Jervis", leader de flotilla, se adelanta en cumplimiento de esta misión, pero no logra obtener contacto con el enemigo, por lo que se dispone a regresar, llegando justamente a tiempo al teatro del encuentro nocturno.







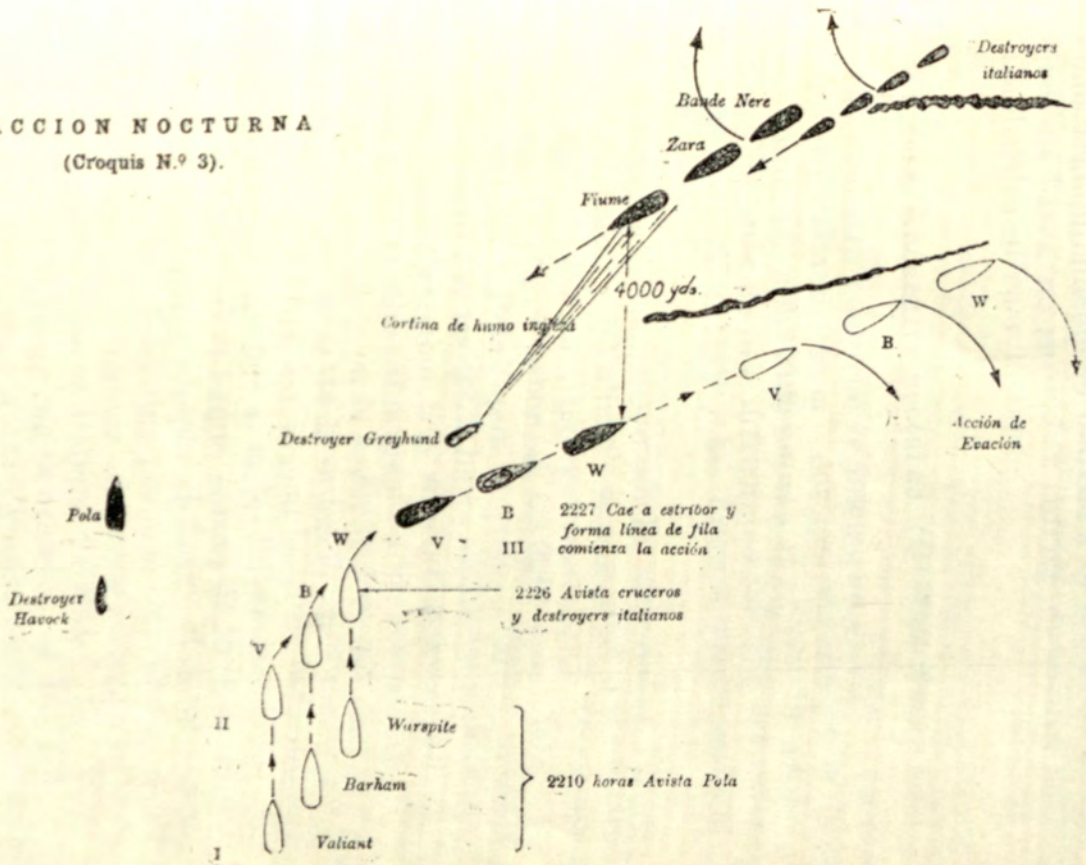
# ACCION AERONAVAL (Croquis N.º 2).





# ACCION NOCTURNA

(Croquis N.º 3).



Pola

Destroyer Havock

Destroyer Greyhound

Cortina de humo inglesa

Fiume

Zara

Baude Nere

Destroyers italianos

4000 yds.

Acción de Evación

B 2227 Caer a estróbor y forma línea de fila comienza la acción

III 2226 Avista cruceros y destroyers italianos

II

Warspite

Barham

2210 horas Avista Pola

I

Valiant



Mientras la 2a. escuadra italiana sufría el peso de la persecución y el ataque interminable de las fuerzas aéreas inglesas, la 1a. Escuadra había iniciado también el regreso casi a un mismo tiempo que la segunda y continuaba tranquilamente su marcha a 27 millas de andar, rumbo sus bases, no sin haber sufrido un ataque aéreo de bombardeo al caer la tarde.

### 3a. fase. Encuentro nocturno. (Gráfico Nos. 2 y 3).

El encuentro nocturno se inicia con el avistamiento del crucero italiano "Pola" por los cruceros de la exploración inglesa a las 2100 horas y el regreso de los destructores después de una infructuosa rebusca del acorazado "Vittorio Veneto" y las fuerzas que lo acompañaban.

El grueso inglés compuesto por los acorazados "Warspite", "Barham" y "Valiant" se aproxima a media velocidad hacia el "Pola", navegando en línea de demarcación por la aleta de babor. A las 2210 se produce el avistamiento del "Pola" por la proa a babor y unos minutos después a las 2226 horas aparecen súbitamente por la proa a estribor tres siluetas oscurecidas, que navegaban con rumbo convergente a los acorazados. Sin perder un momento y en la seguridad de que se trataba de buques enemigos, se da la orden de caer a estribor y formar la línea de fila, con lo cual los acorazados quedan en un rumbo casi paralelo al de los buques avistados. En los momentos en que el buque, cabeza de la línea de acorazados de disponía a romper el fuego, el destroyer inglés "Greyhound" desde una posición intermedia (se indica en el croquis), ilumina al buque cabeza enemigo, que resulta ser el crucero italiano "Fiume". El "Warspite" rompe así el fuego con sus cañones de 15" y de 6" a una distancia inferior a 4.000 yardas sobre un blanco completamente iluminado. El resultado de la primera salva de 15" en blanco y a tan corta distancia, en buques tan poco protegidos fué devastador. Una masa de llamas cubrió el buque de proa a popa, la torre de popa fué volada al mar, y no quedó punto en el buque que no fué toca-



do. La segunda salva terminó con él. El crucero fué cogido absolutamente de sorpresa y no alcanzó siquiera a hacer uso de su artillería, pues según parece, sólo vió al destructor que lo iluminaba.

Los cañones del "Warspite", casi inmediatamente se volvieron sobre el segundo buque de la línea enemiga, el crucero italiano "Zara", insignia del Almirante Cantoni el cual recibió además el fuego combinado de los tres acorazados. Su destrucción, fué como en el caso anterior, casi instantánea.

El tercer buque de la línea, el crucero "Giovani delle Bande Nere", alcanzó a escapar, perdiéndose en la obscuridad.

En los momentos en que los acorazados disparaban las últimas salvas sobre el "Zara", fueron avistados cuatro destructores enemigos, entre la amura y la cuadra de babor, en una posición de lanzamiento ideal. El Almirante Cunningham ordenó a sus acorazados caer simultáneamente 90° a estribor, haciendo acción evasiva, con lo cual cesó el combate de artillería, y se evitaron los torpedos que cruzaron la línea a los pocos minutos. Los italianos creen haber hecho por lo menos un impacto, sin embargo, esto no lo podremos saber a ciencia cierta, pero el hecho es que la acción evasiva facilitó la escapada del tercer crucero y que a continuación el Almirante inglés ordenó a sus destructores cubrir su retirada con una cortina de humo.

El ataque de los destructores italianos fué hecho a corta distancia y desde muy buena posición lo que hace muy posible, dados los movimientos realizados por las fuerzas inglesas, de que en realidad haya tenido éxito. Dos de los destructores atacantes fueron hundidos y los otros dos escaparon envolviéndose también en una cortina de humo.

El combate había durado unos diez minutos y los acorazados apenas habían alcanzado a disparar seis salvas con su artillería de grueso calibre.

Mientras se desarrollaba el drama que acabamos de narrar, el destructor "Havock" se había aproximado al "Pola" encontrándolo adrizado e inmóvil, con su arti-



lería ronizada en la línea de quilla. Ante esta situación y tomando en cuenta que otros destructores se encontraban cerca, el Comandante del "Havock" decide aproximarse lentamente, hasta llegar al costado del crucero y viendo que no había peligro se amarró a su popa, comunicando al Almirante su situación y preguntándole si lo abordaba o lo hundía con cargas de profundidad, porque no le quedaban torpedos. El Almirante le ordenó largarse y dispuso que el "Jervis" lo hundiera con torpedos, operación que fué realizada, después de transbordar al Comandante, 21 Oficiales y 236 hombres de su dotación que aún se encontraban a bordo. El "Pola" había presenciado el combate y su Comandante había decidido hundirlo cuando fué iluminado y luego abordado.

El mismo "Jervis" que dió el golpe de gracia al "Pola", le correspondió rematar con torpedos a los cascos humeantes del "Fiune" y del "Zara". Los sobrevivientes de estos tres buques y de los dos destructores comenzaron a ser recogidos del mar durante la noche, sumando al día siguiente, un total de 61 Oficiales y 849 hombres, incluyendo prisioneros. No se encontró sobrevivientes de otros buques, lo que sería una prueba más de que no hubo otras pérdidas que las mencionadas; al amanecer del día 29 próximo al sitio del combate sólo quedaban flotando restos de los buques destruidos y algunas balsas con sobrevivientes, por lo que el Almirante Cunningham puso al Jefe del E. M. Naval italiano un mensaje indicándole la posición de los sobrevivientes e insinuándole el envío de un buque hospital. La respuesta fué: "Gracias por su información. El buque hospital "Gradisea", zarpó ayer de Tarento, a las 1700 horas".

## V.— OTRAS OPERACIONES

La base aeronaval italiana de Lecce fué bombardeada intensamente por la R.F.A., el día 28 en la mañana, para evitar o dificultar su empleo durante el combate.

Los griegos al tener conocimiento de la presencia de fuerzas italianas en el Jónico, enviaron una flotilla de destructores, la cual durante la tarde navegó hacia el



Norte para cortar la retirada de las unidades italianas que pretendieran escapar hacia el Adriático, pero estas fuerzas no tomaron contacto con el enemigo y sólo cooperaron en el salvamento de los náufragos. Esta actitud griega fué debidamente agradecida por el Almirante inglés.

Los fuerzas inglesas, regresaron el día 29 en la mañana a su base de Alejandría, donde el Almirante dió la siguiente orden del día:

“Las operaciones que se acaban de realizar significan una importante victoria sobre el enemigo. El inteligente empleo de nuestros cruceros y el tesón incansable de los aviones del Arma Aérea de la flota, me mantuvieron permanentemente informado de los movimientos de la flota enemiga y sus enérgicos ataques con bombas y torpedos sobre el “Littorio” redujeron en tal forma la velocidad del enemigo que nos fué posible tomar contacto con él durante la noche infligiéndole severas pérdidas.

El resultado devastador del fuego de nuestros acorazados es el resultado de los meses de paciente entrenamiento.

La operación fué completada por las flotillas de destructores en la forma que esperábamos.

La contribución prestada por el personal de máquinas en el éxito total no puede dejar de reconocerse. Su trabajo, no sólo en la mantención constante de las unidades a alta velocidad, sino también el manejo general de ellas, es merecedor de elogio.

Estoy profundamente agradecido de todo el personal de la flota bajo mi mando por su cooperación y comportamiento en esta y otras ocasiones”.

### ALGUNAS REFLEXIONES

En estos tiempos de desatada propaganda bélica, las noticias verídicas son escasas, cada contendor pretende presentar un panorama más favorable a sus propios intereses, de manera que para deducir lecciones útiles de los hechos acaecidos, debemos comenzar por situarnos en un punto un tanto distante del campo táctico, el más lleno de noticias contradictorias y falsas.



No puede, por lo tanto, preocuparnos el por qué los acorazados de Cunningham fueron expuestos en una acción nocturna, ni por qué los destructores italianos no fueron enviados al ataque durante la misma noche; ni tampoco podemos preguntarnos, aunque nos quede un agudo interrogante el por qué fueron destacados por el comando italiano, cruceros y no destructores a reconocer la ubicación y situación del "Pola", si se tenía conocimiento de la proximidad de los acorazados ingleses; sin embargo, no podemos dejar pasar sin un comentario la precisión que se observa en el procedimiento combinado aeronaval inglés, desde la espléndida exploración que mantiene el Comandante en Jefe informado de los menores detalles de los movimientos de las fuerzas enemigas, hasta el buen manejo que se observa en el procedimiento naval mismo, resultado sin duda, de una continua práctica de mar. Pero dejando a un lado estos comentarios, podemos entrar de lleno al campo estratégico en su aspecto aeronaval, objeto que nos preocupa.

Si algo novedoso nos ha traído esta guerra, es el empleo del arma aérea y mientras escribimos estas líneas las acciones de Creta y el hundimiento del gran acorazado "Bismarck", vienen a corroborar nuestra apreciación: el film estratégico sobre el mar comienza a cambiar de aspecto. Nada puede substraerse hoy al ojo del avión que escudriña el mar en la rebusca y en la exploración; y, en el combate, la bomba de gran calibre o el torpedo, lanzados desde el aire, son decisivos si llegan a los costados de un crucero, o un destructor y hacen estremecer al invencible acorazado ya que sus efectos pueden serle también fatales. Ahora, si tomamos en cuenta las dificultades que presenta la construcción de unidades navales y su alto costo y la facilidad de obtener cientos de aviones por cada buque, una deducción simplista nos llevaría a aceptar la conveniencia de tener aviones y no buques; pero nosotros no participamos de esta ilusión que en estos días ha cegado a más de un periodista en busca de noticias sensacionales o a algún fanático; no creemos que se haya construído todavía el avión que pueda reemplazar al buque de superficie en sus diversas



e innumerables funciones de guerra. El avión ha venido sí, a colaborar con el buque de superficie, haciéndolo más eficiente en el ataque y en la defensa. Debemos pues, proveer a las flotas de los aviones que le son indispensables, si no queremos correr el riesgo de una enorme desventaja. Al enemigo hay que combatirlo en el medio en que actúa y con elementos idóneos. El arma aérea de la flota es hoy un complemento indispensable de las Escuadras.

Las anteriores reflexiones nos han alejado un tanto del combate del mar Jónico, sin embargo, ellas serán una ayuda para entenderlo mejor.

Desde luego, la fase aeronaval del día 28 de marzo, nos presenta un cuadro típico: una Escuadra que dispone de los elementos aéreos de exploración y de ataque suficientes con bases bien ubicadas y un portaaviones y otra que sólo dispone de un deficiente apoyo aéreo. Los ingleses ejecutaban sus movimientos con absoluta precisión, guiados por los informes de sus aviones de exploración, mientras los italianos se movían poco menos que a ciegas. Hasta se supone, y no sin razón, que los italianos no tenían, al caer la tarde, conocimiento de la proximidad de los acorazados ingleses, siendo este uno de los motivos por los cuales fueron enviados cruceros y no destructores a auxiliar al "Pola" durante la noche.

En el combate, vemos actuar a los aviones torpederos del portaaviones "Formidable", (lanzados desde 100 millas de distancia), en el momento mismo en que el modernísimo acorazado italiano "Vittorio Veneto" toma contacto con los cruceros de Pridham-Wippell, lo que lo obliga a suspender el fuego y permite a aquellos escapar.

El contacto visual de las flotas fué perdido en diversas ocasiones, pero hoy esto no es un inconveniente si se mantiene contacto aéreo, el cual se tuvo permanentemente en este caso hasta la caída de la tarde, a pesar de las malas condiciones de visibilidad que reinaron en la mañana.

Los ataques aéreos sucesivos, lanzados desde el portaaviones mantuvieron todo el día a la Escuadra italiana en jaque, obligando a los buques a zigzaguear y cam-



biar de formación constantemente, con lo cual se retrasaban peligrosamente en la retirada a sus bases. Estos ataques eran dirigidos y controlados desde el "Formidable", por el Almirante Boyd, Jefe de Operaciones aéreas de la flota y su resultado no se dejó esperar; fué primeramente tocado, según los informes ingleses el acorazado "Vittorio Veneto" el cual se vió obligado a reducir su velocidad y la de su Escuadra a 15 millas y alcanzado decisivamente el crucero "Pola".

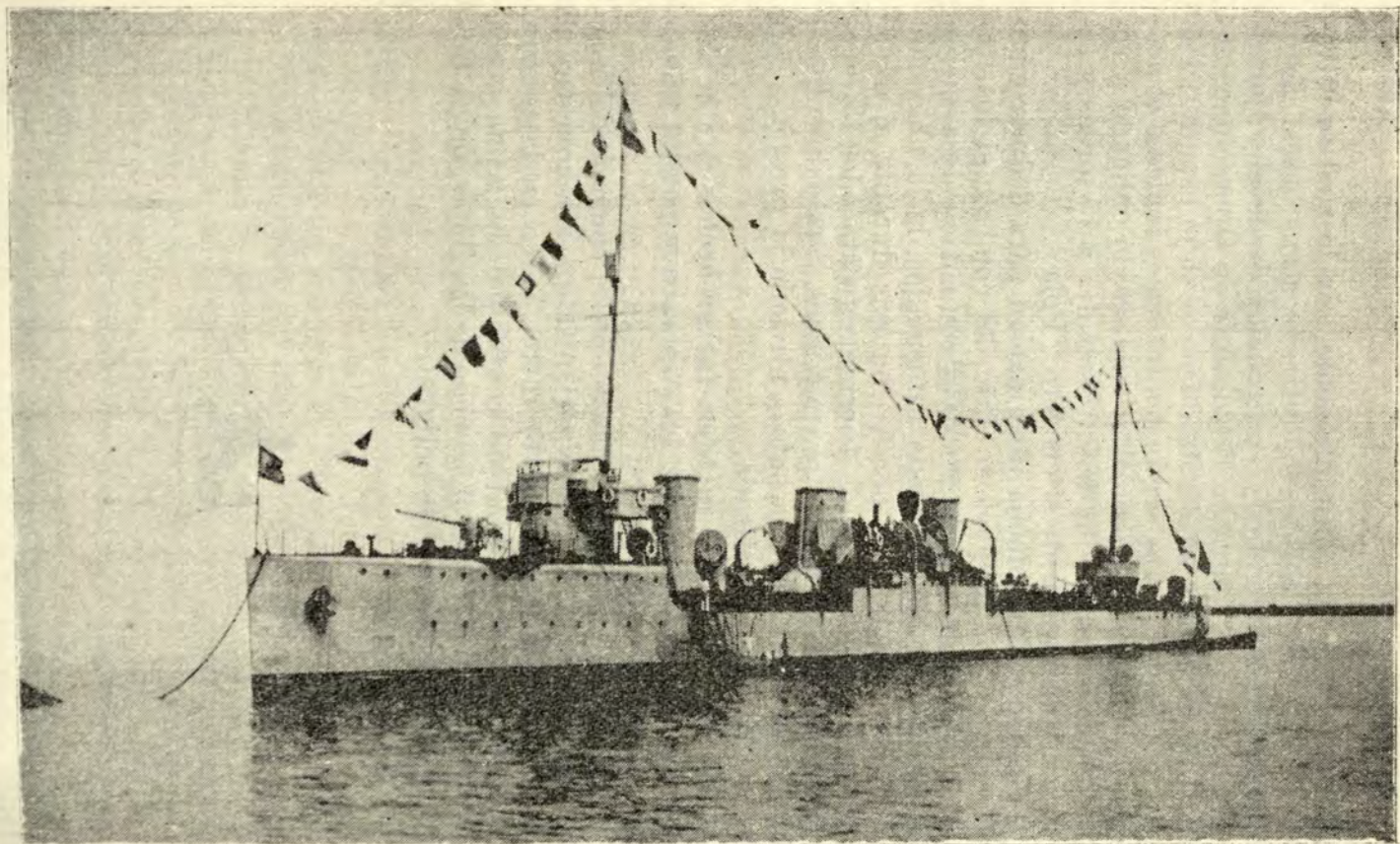
No se necesita mucha imaginación para deducir cuan diferente hubiera sido esta fase del combate si los italianos hubieran contado a su vez con suficiente aviación. Desde luego habrían estado informados de la ubicación y composición de las fuerzas inglesas durante el día y seguramente habrían sido fuertemente atacados los cruceros, los acorazados y el portaaviones, especialmente este último, con lo cual se habría aliviado la presión aérea contra la flota en retirada.

Los ataques aéreos ingleses fueron hechos de día claro, contra un enemigo que los esperaba y por un número no muy alto de aviones.

En resumen, podemos decir, que el combate del mar Jónico, deja una trágica experiencia que nos muestra el significado que tiene hoy el factor aéreo en la guerra marítima y la necesidad de contar con un arma aérea cada vez más poderosa al servicio de las flotas, única forma de contrarrestar este peligro.







Las grandes batallas de la historia, se ganaron siempre sobre el mar.



# Reflexiones sobre la segunda guerra europea

Por GIUSEPPE CAPUTI

---

## I.—EVOLUCION DEL CONCEPTO DE LA POTENCIA MARITIMA

La guerra, dinamismo de Fuerzas Armadas, choque violento entre energías acumuladas en campos opuestos, oposición de ideas y aspiraciones entre pueblos, duelo mortal entre sociedades que llegan a su ocaso y civilizaciones que surgen y se renuevan, es por su naturaleza un fenómeno social unitario.

La distinción de una historia y de un arte militar terrestre, de una historia y un arte militar naval, casi independiente entre sí, por más justificaciones prácticas que pueda encontrar, sigue siendo siempre una separación artificial y una mutilación que deforma el hecho histórico y social.

En épocas lejanas, las repercusiones recíprocas entre los acontecimientos navales y terrestres, se manifestaban, por lo general, con lentitud; pero hoy, en realidad, estas repercusiones son instantáneas, además de ser más profundas y evidentes. El progreso de los medios ha conducido a este resultado. La propulsión mecánica y la continua necesidad de abastecimientos, la movilidad de los medios de guerra naval y aérea, y la eficiencia y rapidez de los sistemas de comunicación, hacen que una hoya marítima totalmente cerrada, debe considerarse perdida o conquistada tan pronto como hayan sido abandonadas u ocupadas territorialmente las costas y las bases. Y al revés, un archipiélago entero, aunque sea muy extenso, rico, armado y populoso, se puede considerar virtualmente vencido y dominado, aún en su consistencia



territorial, el mismo día en que sus comunicaciones marítimas queden completamente interrumpidas.

También bajo otro aspecto, la conexión entre la guerra terrestre y la guerra marítima, debe considerarse más estrecha en el siglo XX de lo que se la consideró en el pasado, cuando el alcance de las armas era de decenas o centenas de metros, la costa representaba un límite preciso entre las esferas de acción de las Fuerzas Armadas de la tierra y del mar; pero desde que los medios de guerra modernos despliegan y desarrollan sus ataques a distancia de miles de metros y aún a decenas de kilómetros, nacen evidentes interferencias, sobreposiciones o entromisiones, entre las Marinas y los Ejércitos, dentro de una zona que sobrepasa la línea de la costa y que se extiende desde 60 a 100 kilómetros o más, según los tipos de armas que se consideren.

La importancia y la amplitud de esta franja de interferencia se aumenta enormemente, si se toman en cuenta los ataques aéreos.

En este sentido, todos los mares internos y anchas fajas costeras de las aguas oceánicas, como también todos los países marítimos y buena parte de los territorios continentales, deben considerarse como zonas de interferencia entre el poder marítimo y el poder terrestre, porque en ellos pueden actuar indiferentemente tanto los medios aéreos apoyados en bases terrestres, como los apoyados en bases flotantes. Únicamente el centro de los océanos y el corazón de los continentes, han quedado como dominio reservado a las flotas y a los ejércitos respectivamente.

A este respecto se podría objetar que el ensanchar las esferas de influencia de las marinas y de los ejércitos, es una manera inadecuada de plantear el problema, porque no se trata ni de guerra terrestre ni de guerra marítima, sino de una tercera y nueva forma de guerra, la guerra aérea, que abraza tanto la superficie de los mares, como el suelo de los continentes. Sin embargo, si vale esta argumentación en cuanto al medio de guerra, el avión, no vale absolutamente en cuanto al objetivo, es decir, al fin último de la guerra aérea, que es el



de operar contra los blancos terrestres o contra los blancos navales, y no corresponde tampoco al origen del ataque—queremos decir al origen logístico y operativo del ataque—que siempre tendrá que ser necesariamente o terrestre o naval. Por lo tanto, la objeción parece sin objeto, porque en definitiva, si bajo cierto aspecto se puede hablar realmente de guerra aérea, bajo otro hay que reducir la guerra aérea a guerra terrestre y a guerra naval. Una guerra puramente aérea, en perfecta analogía con la guerra puramente marítima, sólo puede considerarse con relación a los transportes aéreos y a la oposición aérea a estos transportes.

No tenemos para qué detenernos aquí sobre el desarrollo absolutamente autónomo de la guerra aérea. Bastará haber aludido a esta forma de guerra, que aún está en su infancia y que, en el estado actual de la técnica, presenta una importancia secundaria, en comparación con las formas bélicas binarias aeroterrestres y aeronavales.

Por otra parte, los buques se construyen, se detienen, se reparan y se reabastecen en tierra firme. La tierra, el elemento a que pertenece el hombre por origen y por constitución, y al que regresa después de sus audaces pero breves incursiones en el elemento líquido y en el aéreo, es la plataforma en que, en definitiva, se apoyan directamente todas las operaciones navales, y directa o indirectamente todas las operaciones aéreas.

En conclusión, en el vasto cuadro del arte militar moderno, arte unitario en sí estrechamente ligado a la acción política, que no la interrumpe, sino que sólo la apoya y valoriza por el empleo de las armas, hay que considerar:

1°. Zonas en que la acción bélica está confiada únicamente a las flotas, que modernamente deben entenderse provistas de medios navales y de medios aéreos apoyados en las naves. Estas zonas son el dominio exclusivo de la guerra naval, o, si queremos, de la guerra aeronaval.

En dichas zonas no se siente la influencia directa de las operaciones terrestres, pero naturalmente las zonas



mismas se deforman o se desplazan por efecto de ocupaciones territoriales.

2°. Otras zonas en que las operaciones bélicas son confiadas únicamente a los ejércitos, que también deberán considerarse compuestos de medios terrestres y de medios aéreos. Estas áreas son el dominio indiscutido de la guerra terrestre o, si se prefiere, de la guerra aeroterrestre.

3°. Por último, en otras zonas interpuestas entre las dos clases ya consideradas, los antiguos conceptos de la guerra terrestre y de la guerra naval aparecen completamente superados, para dar lugar a una nueva forma de guerra, completa, unitaria en el sentido táctico y en el estratégico y logístico, y que llamaremos guerra aeroterrestre-naval, o, más brevemente guerra total.

Y como la civilización florece donde las tierras y los mares se compenentran y se mezclan íntimamente, a través del juego de las costas recortadas y tortuosas; como en esas regiones de la tierra se densifican las sociedades humanas, surgen los grandes centros industriales y demográficos, florece la vida y el progreso, y fermenta el pensamiento alimentador de la acción, ocurre que el tercer esquema de guerra, que se ha considerado, es el que en práctica tiene la mayor importancia en la actualidad y probablemente también en el futuro; sobre todo ahora que su esfera de influencia va extendiéndose con el mismo ritmo del progreso aeronáutico, que en pocas centurias ha sobrepasado todos los límites de las previsiones técnicas, dilatando sin medida sus propios horizontes y que no parece dispuesto a disminuir ni a detener su curso.

La guerra total merece otra consideración más. Hemos dicho que la guerra aérea pura, extraña a todo objetivo terrestre o naval, se puede negar por ahora, o por lo menos pasar por alto, con respecto a los transportes marítimos y terrestres. (Para evitar que se nos comprenda mal, debemos dejar en claro que los desembarques de paracaidistas, los transportes aéreos de tropas en territorio enemigo, y otras operaciones aéreas análogas, deben considerarse como operaciones con objetivos



territoriales, que no pueden confundirse, por ejemplo, con el abastecimiento de una nación en guerra por vía aérea; pues esta operación— si fuera posible—daría lugar, mediante la oposición aérea ejercitada por el enemigo a una forma de guerra exclusivamente aérea, análoga a la guerra exclusivamente naval de los siglos pasados).

Por consiguiente, notemos por una parte que la guerra aérea hoy, debe dividirse en guerra terrestre y en guerra naval, según que las fuerzas aéreas estén llamadas operadas en tierra o en el mar; por otra parte, observamos que la nueva arma es la única que puede actuar tanto sobre tierra como sobre el mar, trasladándose indiferentemente a sostener las flotas o los ejércitos, dentro de la esfera de la guerra total. Por lo tanto, las fuerzas aéreas encuentran en la guerra total una doble razón de existencia y de actividad, y en cierto modo gravitan con un coeficiente doble sobre la balanza de las Fuerzas Armadas, por esta característica y prerrogativa exclusiva de la aviación de poderse desplazar de la tierra al mar y de poder hacer sentir su peso en cualquier parte. Por ésto, (salvo el caso, poco probable, en que las fuerzas navales y las fuerzas terrestres se empeñaran a fondo y jugaran la partida decisiva justamente en el mismo tiempo); el beligerante que tenga mayor fuerza aérea, la hará pesar en toda su potencia, tanto en los combates terrestres como en los combates navales.

Hay que hacer notar también que la división esquemática de la guerra en las tres formas, oceánica, continental y costera, no es discriminativa con precisión y nitidez absoluta; porque no existe un límite bien definido entre las tres zonas consideradas, pues se pasa por grados y casi sin advertirlo desde las extensiones oceánicas—donde nada pueden los medios aéreos, que se apoyan en bases terrestres— a las aguas costeras, a las cuales convergen con igual intensidad las capacidades operativas de los buques y de las fortalezas costeras, de los aviones embarcados y de los que parten de los aeropuertos. Pero la conclusión no cambia por ésto; y esta conclusión es que la potencia marítima, entendida según



las definiciones y los conceptos del siglo XIX o principios del siglo XX, es un concepto que se debe relegar definitivamente a las lejanías oceánicas, porque fuera de éstas, ya no es lícito hablar de poder naval, sino de poder aeronaval; y no dista mucho el día en que la creciente autonomía de los aviones, que ya han trazado audaces itinerarios de un continente a otro, vaya a desalojar ese poder exclusivamente naval aún de las vastas extensiones del Atlántico, del Océano Indico y quizá del Pacífico.

Como un grandioso fenómeno de osmosis, a través de la línea costera, impermeable en un tiempo, el siglo XX nos muestra una difusión cada día más pronunciada de la potencia marítima hacia las tierras y de la potencia terrestre hacia los mares; las dos expresiones de la potencia militar de la nación, la Marina y el Ejército, por esta osmosis, tienden a mezclarse más y más íntimamente, ya sea entre sí, ya sea mediante el vehículo de que ambas participan, el arma del cielo.

Sólo teniendo presente estos conceptos, nos parece posible afrontar un estudio crítico de la segunda guerra europea de nuestro siglo XX, sin que los acontecimientos puedan aparecer en contradicción con los milenios de historia naval que los han precedido, y sin que su análisis, en vez de orientar sobre los problemas del presente y del futuro, nos deje aún más desorientados y perplejos.

En otras palabras, en toda tentativa de interpretación crítica de esta nueva guerra, aún queriéndose limitar a considerar su aspecto puramente naval, nos parece indispensable no perder jamás de vista la unidad espiritual y material del gran conflicto.

## II.—DESDE LA PAZ DE VERSALLES HASTA EL PLEBISCITO DE DANZIG

1°. El término de la primera Guerra Europea encontró sin armas en el mar a dos grandes Estados, que al principio del conflicto poseían flotas poderosas y modernas: Alemania y Rusia. Así las grandes potencias



navales en todo el mundo se reducían solamente a cinco: Gran Bretaña, Estados Unidos de América, Japón, Francia e Italia. Pero el derrumbe alemán y la revolución rusa no habían tenido consecuencias únicamente marítimas, puesto que los Ejércitos de Alemania y de Rusia, se habían disuelto en las crisis internas de los dos Estados y Alemania, gravemente mutilada en su consistencia territorial, quedaba desarmada permanentemente hasta en su propio suelo por las cláusulas del Tratado de paz. En la ilusión de haber reducido a cadena perpetua al pueblo alemán, Inglaterra y Francia se pusieron fácilmente de acuerdo para negar los frutos de la victoria a Italia, reprimiendo su fuerza expansiva y oponiéndose de común acuerdo a sus reivindicaciones. Pero este arreglo político-militar determinó la prepotencia continental de Francia, o al menos ésta debió ser la opinión de Inglaterra, que reinició en sordina, precisamente contra Francia, su política tradicional de oponerse a la mayor potencia continental europea.

Fuera de Europa, Estados Unidos, aunque bajo apariencia de solidaridad con los anglosajones del otro lado del Atlántico, aprovechaba la situación mundial, que se creó durante la guerra y en el período que siguió inmediatamente a la guerra, para conquistar una primacía naval, que, en el fondo, marcaba el fin de la supremacía secular marítima de Inglaterra, y consolidaba las bases, ya colocadas, de un nuevo imperialismo económico, político y naval.

Mientras tanto, el Japón se aprovechaba del disimulado antagonismo, que bajo la apariencia de absoluta solidaridad, se incubaba entre Gran Bretaña y Estados Unidos. El Imperio nipón, favorecido por una situación insular, que en el extremo oriental de Eurasia, le da notables analogías con la situación de que goza Gran Bretaña en el extremo occidental del antiguo continente, podía desarrollar libremente su política asiática, predisponiendo y encaminando a una rápida realización su expansión económica, política y demográfica en el Extremo Oriente, y su marcha militar, comercial e industrial en el continente vecino.



2°. Dentro de este marco político, se estudian los acuerdos navales, so pretexto de concurrir a la realización del desarme, en vez de cristalizar la situación entonces existente y de perpetuar una hegemonía marítimo-económica de alcance mundial, que Inglaterra ya parece resignada a compartir con Estados Unidos, pero solamente con éste. En efecto, esta política de los acuerdos navales, pretende la legalización de las proporciones de potencia y se esfuerza por dar valor jurídico a una estática inconciliable con el curso normal de la historia y, por consiguiente, condenada a ser derribada por el dinamismo de los acontecimientos.

Los acuerdos a que se llegó, o a que se intentó llegar, desarrollan tres temas: la jerarquía arbitraria e inmutable de las potencias navales. Las limitaciones cualitativas y las limitaciones cuantitativas. Tres criterios que se contraponen con el principio de la relatividad de las leyes, las que pueden regir las vicisitudes humanas de acuerdo con los fenómenos naturales, pero que nunca podrán detener su curso.

La política de los acuerdos navales refleja, en el ambiente del poder naval, las alternativas de la política general apoyada sobre la utopía de la "Sociedad de las Naciones".

La Liga de Ginebra se disuelve progresivamente al contacto de la realidad, porque su rigidez revela cada vez más su evidente actitud partidarista y conservadora, en contraposición con sus bases teóricas, que anuncian igualdad de tratamiento y de derechos para los Estados societarios. Por eso, en vez de extenderse hasta abrazar a todos los Estados del mundo, se restringe en torno a un grupo cada vez más reducido de socios y, cada vez que se presenta un problema, en lugar de resolverlo, pierde otro más de sus socios.

En los acuerdos navales aparece la misma intención declarada de extender los protocolos a otros Estados y de satisfacer las necesidades de todos los pueblos; pero también aquí el resultado es exactamente lo contrario, porque el número de los firmantes disminuye en vez de acrecentarse. También en la política naval, como en la



política general, los programas de fines universales, destinados a disimular intereses de parte, ceden su puesto a acuerdos restringidos entre dos o tres contratantes. Por último, cada Estado vuelve a formar realmente su libertad y empeña sus propias fuerzas económicas e industriales, en la carrera o competencia de los armamentos navales.

Vistos a distancia del tiempo y anulados ya por los acontecimientos, los acuerdos navales de la post-guerra se nos presentan en su conjunto como si no hubiesen producido efecto alguno.

Los acuerdos navales no han hecho más lento el ritmo de las construcciones navales, ni en ningún momento han hecho avanzar un solo paso hacia el desarme ni hacia la simple limitación de los armamentos.

En efecto, es absolutamente impropio hablar de desarme, cuando se desguazan buques anticuados, por razones técnicas y económicas, mientras se conservan en servicio los buques eficientes y modernos; igualmente impropio es llamar "limitación de los armamentos navales" a los tratados que establecen los límites de tonelaje de las flotas en un nivel superior a la consistencia de esas flotas, o simplemente superior a las intenciones y a las posibilidades económicas e industriales, de los contratantes.

3o. Tomándolo todo en cuenta, la cesación o estagnamiento de las construcciones navales en el período inmediato de la post-guerra, no radicaba en la política exterior, sino más bien, en la situación interna de los diversos países, en la crisis económica y en las incertidumbres iniciales sobre la interpretación de los resultados de la Gran Guerra, es decir, sobre el camino que debía seguirse al fijar las características técnicas de los buques. Por otra parte, precisamente sobre las características de los buques se ejerció la única consecuencia concreta de los acuerdos navales.

Se llegó así a una especie de información internacional de los varios tipos de naves, harto más rígida que la especialización de los buques existentes en 1914 y durante la guerra mundial.



En efecto, la nueva estandarización de los tipos se basó ampliamente sobre fórmulas y valores numéricos inmutables e iguales para todas las principales marinas, en vez de dictarse exclusivamente por criterios de su empleo y por consideraciones estratégicas, tácticas y logísticas. Evidentemente, las flotas actuales han resentido mucho los efectos de esta violencia (sin precedentes, podría llamársela) impuesta por la política a la arquitectura naval. La técnica, obligada por amarras no acostumbradas, tuvo que recurrir a soluciones que, si hubiese estado en plena libertad de juicio y de elección, probablemente habría rechazado, y dió vida a construcciones que, si no fuera por las cortapisas, no habrían aparecido ni siquiera en estado de proyecto. Más, poco a poco, los diversos pactos navales se vencieron o fueron denunciados, y por doquiera se manifestó la tendencia a conservar o a recuperar la independencia en la política de las construcciones, excepto, naturalmente, en Estados Unidos e Inglaterra, es decir, en los dos países que, mediante el engranaje de los tratados, habían procurado perpetuar su situación de privilegio. Sin embargo, en la víspera de la segunda Guerra Europea, las flotas eran tal como las habían determinado la política de los acuerdos y las cláusulas de la paz de Versalles. Se habrían necesitado por lo menos otros diez años para que cada país—después de recuperar su propia libertad de acción—hubiese podido llevar a término un nuevo programa de construcciones, perfeccionando la obra de adaptar su propia flota a su problema marítimo particular.

40. Fuera de la cuestión de las características de los varios tipos de buque, no ha faltado el ejemplo de un país para el cual, en un primer tiempo, las circunstancias políticas externas hayan sido realmente determinadas para limitar cuantitativa y cualitativamente sus armamentos navales.

Se trata de Alemania, que sólo después de haberse reorganizado en el interior y de haber recuperado suficiente independencia y seguridad continental, ha podido dedicarse a reconstruir su flota, y a desarrollarla tam-



bién en sus buques submarinos, después de denunciar el Tratado de Versalles.

Por ésto, en 1939, Alemania era la única nación del mundo en que aún existía un gran desnivel entre la potencialidad industrial y económica y la potencia naval. Este hecho sugiere una reflexión. Es un hecho histórico que Alemania completamente desarmada después de Versalles, provista de un Ejército mínimo numéricamente en 1935, en el curso de sólo cuatro años pudo desarrollar ese pequeño núcleo original en un Ejército tan formidable, que aniquiló a Polonia en cuatro semanas, derribó a Francia en menos de dos meses, y venció en pocos días, como obstáculos insignificantes, a los Ejércitos de Holanda, Bélgica, Noruega, y los cuerpos de expedición británicos que los apoyaban.

Está probado igualmente que, en un tiempo relativamente breve, la aeronáutica alemana ha alcanzado una eficiencia bélica formidable.

¿Por qué sólo en el mar, la preparación y la potencia militar de Alemania ha quedado muy por debajo de sus presumibles adversarios?. A esta pregunta se han dado y se darán variadísimas respuestas, pertinentes a la política interna y externa, a la economía, al desarrollo del comercio de ultramar y de la Marina Mercante, a las razones coloniales. Ya hicimos notar que Alemania se dedicó de lleno al desarrollo de su potencia naval, sólo cuando hubo proveído a su seguridad continental. Pero la razón fundamental del retardo en el crecimiento de la flota alemana, en comparación con su ejército y aviación—de otro modo inexplicable en un país de la potencialidad industrial de Alemania y bajo un régimen como el nacional-socialismo—se debe buscar en la esencia de la misma Marina de Guerra, recordando que la flota es el **instrumento bélico que por su naturaleza admite solamente una ascensión metódica, progresiva y sumamente lenta.**

En materia naval las improvisaciones no existen. Todavía más lento ha sido el renacimiento de la Marina soviética, para alzarse de los detritos o desperdicios de



la flota imperial rusa. En cambio, la flota japonesa, aunque tuvo que atravesar algunas crisis externas o internas, ha continuado desarrollándose armónicamente y conserva el tercer puesto en el mundo, con aspiraciones a la paridad con las dos mayores marinas oceánicas.

Así antes que transcurriesen veinte años desde la paz de Versalles, las principales potencias navales, de cinco que eran en 1919, han vuelto a ser siete. Aunque el avance general de las construcciones navales lo viniese anunciando con bastante anticipación, no se habían producido alteraciones fundamentales en las proporciones de fuerza, de modo que la clasificación de la potencia marítima se mantenía todavía en este orden: Gran Bretaña, Estados Unidos, Japón, Italia, Francia Alemania y la URSS.

En las rivalidades del Océano Pacífico, en las disputas de los dos Mediterráneos europeos, en los desarrollos de la política naval y en los programas de construcción, se podía ver, cada vez con mayor claridad, reflejada la imagen de la situación política mundial, en la que maduraban y se precisaban los antagonismos entre las potencias conservadoras, dueñas de los mares y celosos custodios de su superioridad naval codificada, y las potencias innovadoras y revisionistas, que en el mar y a través del mar buscaban su desarrollo y su puesto en los ámbitos de la economía mundial.

5°. En conclusión, los veinte años que separan las dos grandes Guerras Europeas, se pueden considerar divididos en tres tiempos, que en parte están algo compe-trados y confusos, pero corresponden a otras tantas fases en la evolución del pensamiento naval y político:

1. El período de recogimiento, de orientación y de espera, durante el cual se observó el estagnamiento de las construcciones navales y paralelamente la resolución de los problemas políticos internos.

2. El período de los acuerdos navales, en que se re-iniciaron las construcciones, manteniéndolas dentro de los límites inferiores a los marcados por los tratados, ajustándose a las fórmulas impuestas por éstos, y en que los construcciones se prosiguieron con ritmo normal,



mientras se buscaba la solución pacífica de los grandes problemas de la política exterior.

3. El período de la carrera de armamentos, durante el cual el ritmo y el volumen de las construcciones navales han ido creciendo rápidamente, mientras la situación política resbalaba hacia la formación de grupos de Estados contrapuestos y se inclinaba hacia la ruptura violenta del equilibrio inestable, dictado por la paz de Versalles.

En los mismos veinte años, a través del paralelismo casi perfecto entre las líneas maestras de la política general y los progresos de la política naval, se encuentra nuevamente la prueba de muchos hechos ya antes constatados, pero no por ésto menos importantes y efectivos, entre los cuales merecen recordarse, al menos, los siguientes:

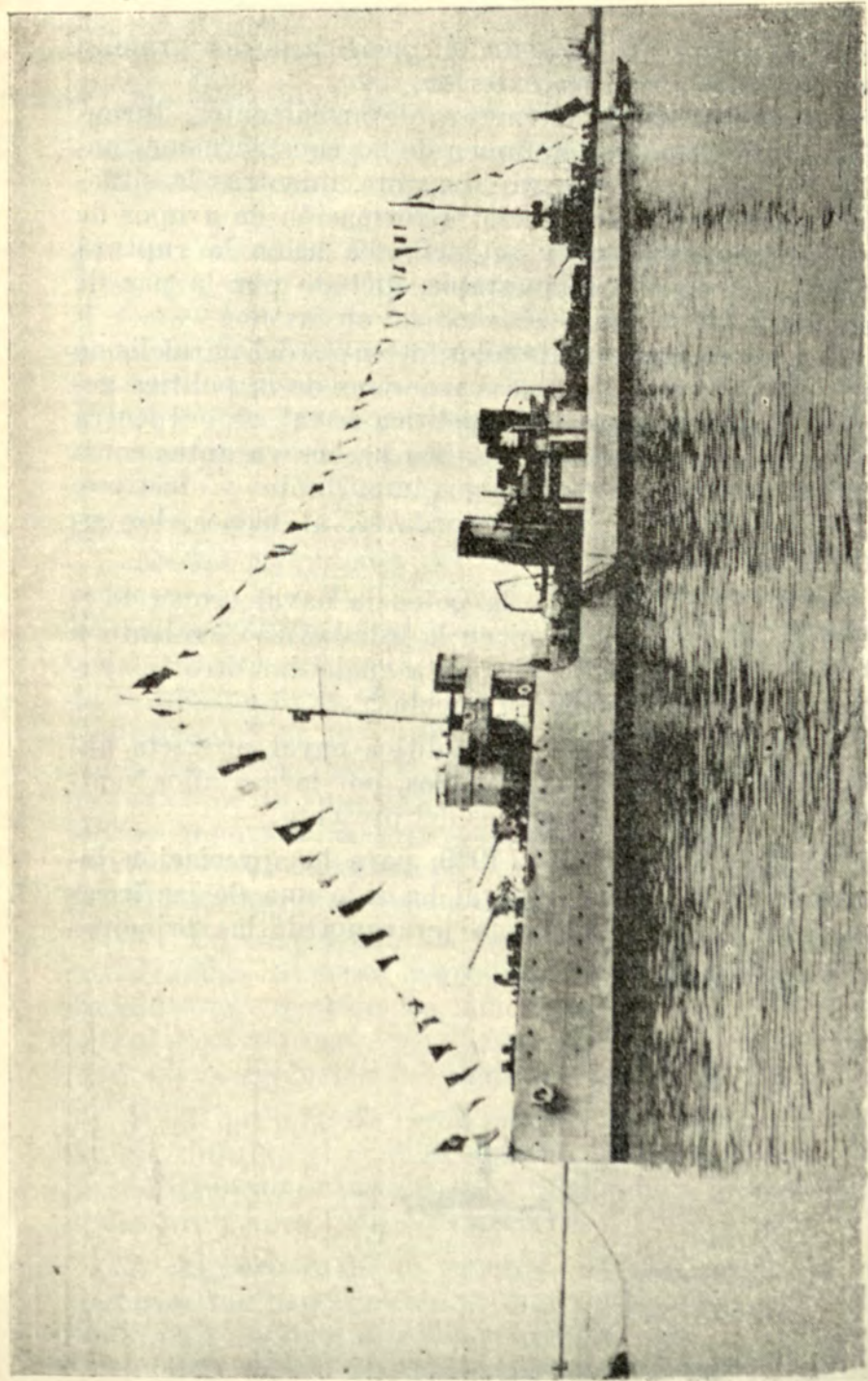
a) El crecimiento de la potencia naval (concreta y efectiva, no en el papel ni en la estadística), es lento y laborioso; es más lento que para cualquier otro instrumento u organismo de un pueblo.

b) Por consiguiente, la política naval proyecta ante sí, en el camino de los pueblos, por largos años venideros, la obra y las decisiones del presente.

c) Aún entre 1919 y 1939, para la apreciación internacional, la potencia naval ha sido una de las bases esenciales para establecer la jerarquía de las principales potencias mundiales.







Las carreras triunfales de los más famosos conquistadores, fueron detenidas siempre a orillas del mar, ante el poder invencible de las grandes flotas.



# El poder de los destroyers

Por JOHN E. LODGE

---

Se han incorporado a la flota de los Estados Unidos destroyers de un nuevo tipo americano, clasificados como transportes de tropas de gran velocidad. Junto con las maniobras de desembarco practicadas el invierno pasado por los marinos norteamericanos en aguas del Caribe, se cree que esas embarcaciones han resuelto el problema de sofocar cualquier levantamiento de quinta columna en Latinoamérica.

En respuesta a una llamada pidiendo ayuda, los *destroyers* partirán velozmente hacia el lugar del disturbio, conduciendo destacamentos selectos de marinos bien armados. Si las baterías enemigas impiden la entrada en un puerto, los hombres estarán preparados para desembarcar en cualquier playa conveniente en botes armados especialmente. Su deber consistirá en sofocar el movimiento o mantener los rebeldes a raya hasta que lleguen embarcaciones más lentas de transporte con refuerzos. Los acontecimientos bélicos en el extranjero, han demostrado la ventaja de llegar primero a un lugar, aunque sólo sea con un pequeño cuerpo de tropas de choque.

*Destroyers* reacondicionados del servicio del Atlántico han sido transformados en transportes de alta velocidad, eliminando los tubos de torpedo de cubierta (que son superfluos, salvo para batallas navales) y reformando los departamentos de comedor y dormitorio para acomodar mayor cantidad de hombres. Haciendo experimentos con estos buques reformados, la Armada está uniformando su diseño, a fin de ahorrar tiempo y evitar posibles y costosos errores, en la construcción de un tipo por experimentar.

Del mismo modo, se ha echado mano de *destroyers* viejos pero utilizables para probar otras innovaciones navales. Algunos de estos están siendo convertidos en nuestras primeras unidades navales antiaéreas. Lo mismo que algunos cruceros de la flota inglesa, que introdujo el tipo



se convertirán en nidos flotantes de artillería de alto ángulo, y tendrán la misión única de derribar aviones. Montarán probablemente cañones de tres pulgadas para derribar aparatos a gran altura y cañones de 1.1 pulgadas y tiro rápido de creación reciente para hacer frente a los bombardeadores en picada. Además, de prestar servicios en la flota de batalla, esas embarcaciones protegerán los convoyes de mercantes contra la nueva amenaza de los bombardeos aéreos.

Más de un docena de *destroyers* reformados servirán como bases móviles para los gigantes aviones de bombardeo y patrulla de la Armada. Poco después de que los Estados Unidos adquirieron el derecho a establecer una base naval en la isla británica de Bermudas, por ejemplo, el *destroyer* "George E. Badger" soltó el ancla cerca de Hamilton y comenzó a operar como auxiliar de las aeronaves norteamericanas. El incidente ofrece una ilustración de cómo las bases avanzadas del Atlántico, obtenidas de Inglaterra pueden ser utilizadas para nuestra ventaja inmediata, mientras se completan medios más permanentes.

Estos nuevos servicios complementan las variadas misiones que hacen del *destroyer* la más versátil de las grandes naves modernas de combate. En una batalla naval, realizan ataques con torpedos contra los barcos de guerra enemigos; "encortinan" a los suyos contra los submarinos con cargas de profundidad, y contra los *destroyers* enemigos con granadas de cañón. Sus cañones de doble propósito pueden ser elevados a los ángulos más extremos contra las aeronaves. Para ocultar maniobras ofensivas y defensivas, sus chimeneas emiten cortinas de humo. De noche, sus granadas de bengala iluminan los blancos enemigos.

Además, los *destroyers* sirven como rápidos colocadores de minas y como barreminas; escoltas para convoyes de barcos de carga; cazasubmarinos en alta mar; y, dentro del límite de su radio de acción, *raiders* contra barcos mercantes. Las tripulaciones de nuestra Patrulla de Neutralidad, aunque sólo bajo la orden de "observar" e informar de lo que ocurra en las aguas americanas, han recibido instrucción de primera clase en la especialidad de reconocimiento durante la guerra. Entre otras cosas, han seguido a los barcos que no se querían identificar asegurándose de su nacionalidad.



Ligeramente acorazado, el *destroyer* puede ser hundido, según las autoridades de la artillería de costa, con un promedio de media docena de proyectiles explosivos de seis pulgadas que penetren en sus costados. El *destroyer* inglés "Krukha", atacado a principio de la guerra por la aviación alemana, fué el primero de los barcos de guerra modernos hundido por los aparatos de bombardeo.

Sin embargo, los expertos colocan a los *destroyers* escamente en segundo lugar entre las embarcaciones de guerra que deciden un encuentro naval. Toneladas por tonelada, son los buques de guerra más poderosamente armados. Para una flota moderna, son indispensables.

Con la incorporación de cuarenta *destroyers* más a su ya gigantesco programa de construcción naval, la Armada de los Estados Unidos subraya el valor de estas rápidas y poderosas naves de guerra. Y un dique seco de \$ 1.700.000, que seguirá a la flota donde quiera que vaya es la respuesta a la pregunta de qué se hará con los *destroyers* seriamente averiados, lejos de los astilleros fijos. La base móvil les prestará servicios en cualquier lugar remoto, tal vez en los mares del Sur, en Alaska o entre Hawai y el Oriente.

Un dique flotante menor de 392 pies de largo, el ARD-1, fué botado en 1934 para probar la idea. Ha sido estacionado en San Diego, California. Según el Vicealmirante Ben Moreel, jefe del Departamento de Diques y Astilleros de la Armada, "ese fué el primer dique seco flotante de este tipo que hemos construído. Tiene capacidad para un *destroyer* de 1.500 toneladas, como máximo. Fué una estructura experimental, ha dado tan buenos resultados, y la Armada está tan contenta con él, que queremos construir en seguida uno mayor. Este tendrá capacidad para el mayor de los submarinos o *destroyers*". Impresionado por las palabras del Almirante, el Congreso votó fondos para el nuevo dique seco en junio del año pasado.

Según las últimas cifras, los EE.UU. ocupan el primer lugar en el mundo en número de *destroyers* construídos y en construcción, con un total de 365. Viene a continuación el Imperio Británico, con 240; el Japón, con 146; Italia, con 132, Rusia, con 83; Francia, con 80; Alemania, con 47. Debido al secreto que se guarda en tiempo de guerra, algunos de estos cálculos necesariamente han de estar basados en informaciones extraoficiales aproximados.



En cuanto a los destroyers ya terminados, el Imperio Británico aparece con los Estados Unidos a la cabeza de la lista, y las demás potencias nos siguen en el mismo orden. Con 135 destroyers a flote, el Japón se aproxima inquietantemente a nuestros 155 buques de ese tipo; especialmente en vista de la proporción relativamente elevada de destroyers americanos viejos y reacondicionados. Tal vez debido a esa situación, la armada de los Estados Unidos ha comenzado a dar un gran impulso al programa de construcción. Se han redistribuido los contratos para la construcción de un número de destroyers y cruceros, a fin de que cada constructor se consagre, en la medida de lo posible, a producir un solo tipo de diseño uniforme. La experiencia adquirida en la construcción de una unidad servirá para acelerar la producción de la siguiente. Como resultado de esto, los jefes navales esperan elevar la producción actual de barcos de guerra al promedio de uno por cada doce días.

Hoy un destroyer americano típico de 1.500 a 1.700 toneladas monta hasta seis cañones de cinco pulgadas, y de ocho a diez y seis tubos lanzatorpedos. Los "destroyers pesados", tipo de 1,850 toneladas, montan dos cañones más. Se espera que los dos se fundirán en uno, para formar un nuevo tipo todavía por establecer.

El destroyer no es lugar para el poltrón, que ame la comodidad; un destroyer que se encuentre con fuerte marejada puede desviarse hasta 45 grados de la vertical, y las tripulaciones se alimentan de sandwiches cuando las pailas de cocina comienzan a danzar. El delgado casco está construido virtualmente en torno a la planta de 50.000 caballos de fuerza, que propulsa el último tipo de embarcación americana a 40 nudos (o sea más de 45 millas terrestres) por hora.

Sus calderas, orgullo de los ingenieros navales, lanzan el vapor a las turbinas a la extrema presión y temperatura de 600 libras por pulgada cuadrada, y 850 grados. Oscureciéndose el interior y las cañerías que conducen el vapor a esa temperatura se verán al rojo vivo. El buen resultado de las innovaciones introducidas Somers, a fines de 1937, ha conducido a su adopción para todos los buques de guerra, destroyers y cruceros. Pero es en los destroyers donde tiene mayor significación. Las pruebas demuestran que

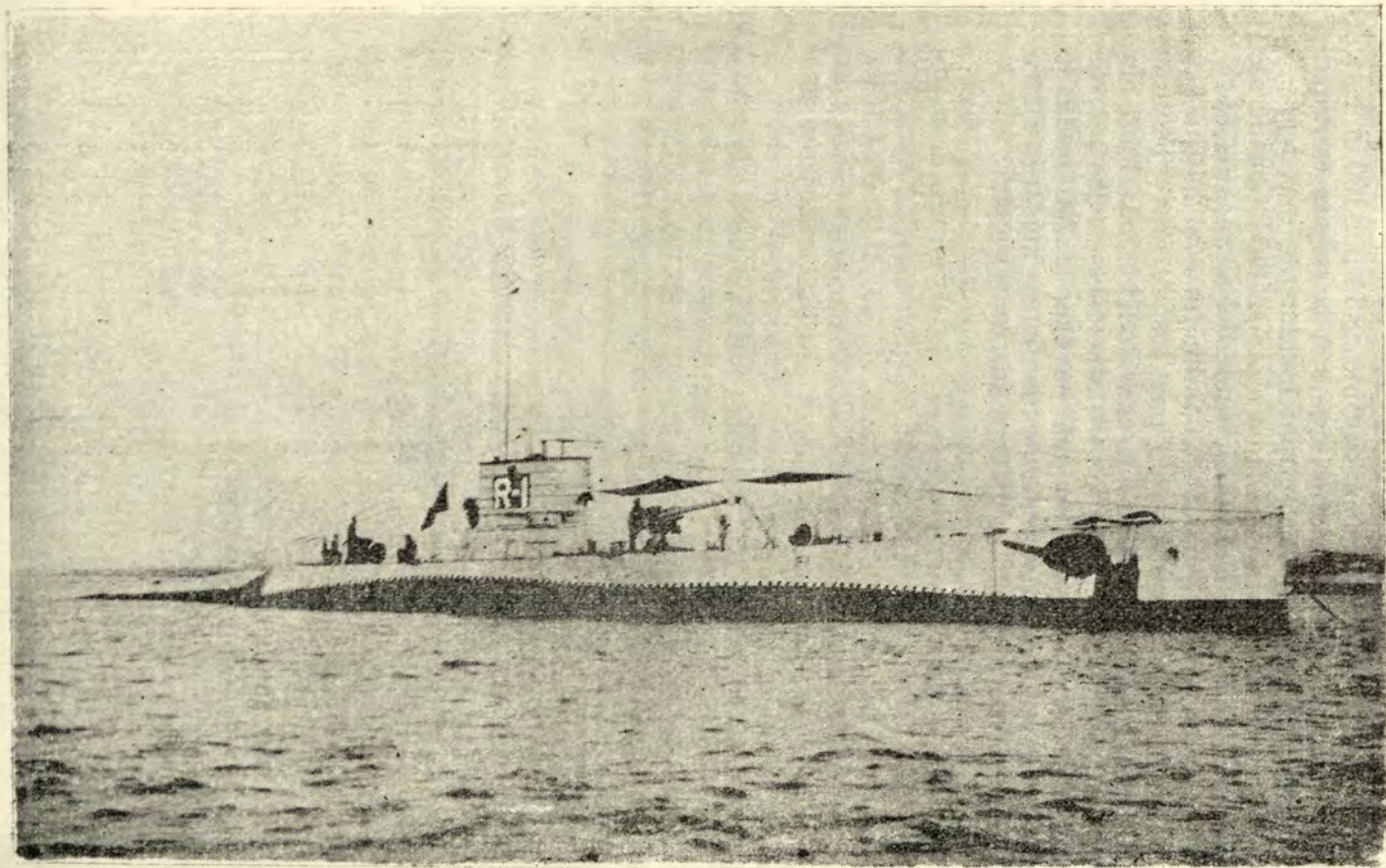


se hace una economía de combustible de 14 por 100 en esta embarcación; lo cual significa que con la misma cantidad de petróleo pueden llegar proporcionalmente más lejos.

Para darse cuenta de lo que eso significa, considérese que el radio de toda la flota depende del alcance de navegación de sus destroyers. Estas unidades son las que eslabonan la Armada a sus bases, pues los cruceros y las unidades de combate pueden navegar mucho más lejos sin reponer combustible. Con las instalaciones de las nuevas calderas, los destroyers pueden navegar 2.500 millas o más desde una base y regresar, extendiendo más que nunca el alcance y el poderío de la Armada americana.







El Perú de pie frente al mar, deberá contemplar cuerda y anticipadamente, la resolución del más grave y urgente problema de su seguridad y soberanía nacional: la consolidación de su poder naval.



# El deslizador: nueva arma aérea

Por el Cmdte. E. F. McDONALD, Jr.

---

El uso de los deslizadores para el transporte de las tropas alemanas que invadieron a Creta ha demostrado que los aviones sin motor pueden desempeñar un papel importante de la guerra. Son difíciles de descubrir: ocho hombres en un deslizador pueden aterrizar silenciosamente en lugares donde ocho paracaidistas serían sin duda descubiertos.

Además los deslizadores son más seguros. El ángulo de deslizamiento de 20 a 1 permite que un deslizador libertado a 20,000 pies de altura llegue a su destino, a 60 millas de distancia, con amplio margen de seguridad.

La baja velocidad de vuelo, de veinte a treinta y cinco millas por hora, permite aterrizar sin riesgo casi en cualquier parte. En terreno quebrado o boscoso es posible que el aparato sufra daños, pero si se le maneja bien, sus ocupantes no recibirán lesiones.

El transporte de masas de soldados por medio de deslizadores es simplemente una variante del conocido principio de que un barco o una locomotora pueden arrastrar más de lo que pueden, transportar por sí mismas.

Un aeroplano Junkers de transporte capaz de cargar veinte hombres, puede arrastrar de tres a cinco deslizadores cargados con diez hombres cada uno o con el equivalente de su peso en municiones.

Aunque la velocidad de un tren de deslizadores es siempre algo inferior a la de un aeroplano cargado, en distancias cortas su uso permite aumentar considerablemente la capacidad de transporte de una fuerza aérea.

Si el lugar de destino es un aeropuerto, los deslizadores se sueltan, aterrizan, descargan y se les remolca de nuevo al punto de partida en busca de otra carga. Si las



tropas deben descender en campos demasiado pequeños para los grandes transportes, los deslizadores suelen desembarcarlas sin peligro. Y entonces pueden ser abandonados como material ya usado o recuperarlos más tarde.

El deslizador no es otra cosa que un aeroplano ligero, sin motor. Si se exceptúa el acelerador, sus aparatos de control son exactamente iguales a los de un avión.

Cuando, durante el vuelo, se empuja la palanca hacia adelante, el deslizador baja; cuando se tira de ella hacia atrás, el deslizador sube; si se la inclina hacia la izquierda, el ala izquierda baja; y si a la derecha, es ésta la que se mueve hacia abajo. El timón se maneja con los pedales. Y el tren de aterrizaje está formado por una sola rueda central, semioculta en el fuselaje, y el habitual patín de cola.

Los deslizadores de entrenamiento tienen una velocidad de unas treinta millas por hora, y en aire estacionario van bajando de cuatro a cinco pies por segundo en vuelo horizontal.

Los grandes deslizadores de vuelo a vela, especialmente diseñados para mantenerse largo tiempo en el aire con sus alas inmensas y su fino perfil aerodinámico, son muy eficientes y apenas pierden de dos a tres pies de altura por segundo, mientras que su velocidad de crucero llega hasta sesenta millas por hora.

Los deslizadores se elevan remolcados por una larga cuerda o cable de la que tira un automóvil o un cabrestante de motor.

Así suben hasta alturas de 1,500 a 2,000 pies, pero un aeroplano puede remolcarles a cualquier altura que se desee.

°°

Los primeros deslizadores fueron lanzados desde las colinas y no necesitaban hacer otra cosa que dejarse resbalar hasta el fondo de los valles.

Cuando los alemanes comenzaron a experimentar el vuelo sin motor a la terminación de la Gran Guerra, el récord mundial de distancia en vuelos de esta clase era de una milla.

A partir de entonces fue mejorando la eficiencia aerodinámica de los modelos y los récords fueron subiendo.



Se advirtió entonces que el viento formaba corrientes ascendentes frente a las montañas y esas corrientes fueron utilizadas para elevar y mantener en el aire a los deslizadores.

Al seguir perfeccionándose los aparatos, se pudo utilizar también las corrientes termales, es decir, las masas de aire caliente que se elevan a través de las regiones frías.

Cuando el piloto de un deslizador entra en una de esas corrientes, que pueden tener desde un centenar de metros hasta una milla o más de diámetro, siente un impulso y advierte en el acto que su variómetro cambia de una caída de tres a cuatro pies por segundo a un ascenso que a veces es de cinco a diez pies y en ocasiones mucho más rápido.

Entonces comienza a describir círculos dentro de la corriente termal, describiendo espirales mientras el aire mismo le lleva hacia arriba.

La corriente puede extinguirse a dos o tres mil pies o a travesar las nubes y llegar a elevaciones de más de 30.000 pies.

°°

Aunque las frías cifras demuestran que los Estados Unidos están desgraciadamente escasos de deslizadores y de pilotos para tripularlos, el panorama es mucho menos oscuro de lo que parece a primera vista.

Ya hay dos escuelas en los alrededores de Chicago que están aumentando su equipo con toda la rapidez posible.

Una escuela en Elmira, N. Y., está iniciando otra temporada de éxito.

La Compañía de Aviación Briegleb, de Van Nuys (California), se dispone a abrir otra escuela.

Docenas de clubs en distintos lugares de los Estados Unidos van aumentando gradualmente sus actividades.

Dos manufactureros, por lo menos, tienen modelos dispuestos para sufrir la prueba de vuelo de los inspectores de la Comisión Aeronáutica, antes de recibir el certificado final.

(Desde el punto de vista de la seguridad eso es importante: todos los accidentes serios que han ocurrido en Norteamérica han sido en aparatos no inspeccionados por la Comisión Aeronáutica).

Es seguro que este verano habrá una gran expansión en el uso de los deslizadores.

°°



Pero los Estados Unidos están todavía muy por detrás de las potencias del Eje en este aspecto esencial de la defensa.

Alemania dispone, según los informes más recientes, de más de cincuenta fábricas de deslizadores; nosotros apenas tenemos dos plantas que produzcan aparatos debidamente certificados.

Alemania tiene varios cientos de miles de pilotos prácticos en el vuelo a vela; nosotros, menos de un millar.

En Alemania hay veintenas de escuelas de entrenamiento; nosotros apenas tenemos un puñado y ninguna de ellas está equipada para llevar a cabo el entrenamiento en masa.

Alemania dispone de miles de deslizadores para más de un pasajero; los Estados Unidos no tienen uno solo con licencia para más de dos.

La importancia del entrenamiento para el vuelo a vela en el programa de la defensa nacional no puede ser sobreestimada.

La práctica de los deslizadores enseña al hombre a obtener el máximo rendimiento de su avión y le habitúa a un tipo de vuelo de precisión que pocas veces alcanzan los pilotos de aparatos con motor.

Además, ofrece una increíble economía de tiempo de entrenamiento; cada instante que el alumno de un deslizador pasa en el aire lo pasa volando, mientras que los alumnos de los aparatos con motor pasan mucho tiempo en vuelo horizontal, sin necesidad de usar sus instrumentos.





# Información General del Perú y del extranjero

---

## LA GUERRA EN EUROPA

Aunque dedicada a defender principalmente el Canal de Suez, Gran Bretaña inició, sin embargo, dos ofensivas en sentido opuesto, Norte y Oeste al indicado Canal.

La ofensiva de Siria se desarrolló entre una mezcla curiosa de lucha intensísima, en algunos casos, y en otros, de fraternización. Desde el Egipto, las fuerzas británicas iniciaron a su vez un fuerte ataque contra las tropas del Eje en Libia.

Ambas campañas son ofensivas de carácter defensivo, debido al inminente peligro de un ataque contra el Canal, por el Norte y por el Oeste. En los dos casos los británicos obtuvieron éxitos concretos.

### Balance de Creta.

Sólo en la semana del 15 al 22 de Junio, el pueblo británico llegó a conocer en todo su significado, la pérdida de Creta.

Las pérdidas navales fueron anonadadoras. El Almirantazgo Británico admite oficialmente la pérdida de 4 cruceros y 6 destroyers, es decir, un número mayor de buques que los perdidos por Italia en el reciente combate naval del Cabo Matapán (3 cruceros y 3 destroyers).

Quizás a Gran Bretaña le quede el consuelo de haber destruído en Creta, un número aproximado de 300 aviones alemanes de combate y de transporte, pero hay que considerar que mientras Alemania posee miles de aviones de reemplazo para equilibrar esas pérdidas, la Gran Bretaña no tiene buques de reserva con los cuales reemplazar las naves hundidas.



Las bajas entre las fuerzas británicas defensoras de Creta, han sido igualmente mucho más altas que las experimentadas en Dunquerque y en Grecia.

El número de bajas británicas se calcula en 15,000 contra 17,000 evacuados, o es decir, casi un 50 por ciento. En Dunquerque, esta proporción sólo fué de 12 por ciento y en Grecia de 25 por ciento.

Las pérdidas alemanas en Creta, según los comunicados oficiales del Alto Comando Nazi, que hasta la fecha siempre han sido más o menos correctos, llegan a 5,893 hombres entre muertos, heridos y desaparecidos. El 80 por ciento de las bajas corresponde a paracaidistas y personal de aviación.

### **Torpedeamiento de un Acorazado alemán de bolsillo.**

Los aviones británicos de reconocimiento, descubrieron en la semana del 15 al 22 de junio, frente a Egersund, Noruega, a un acorazado alemán de bolsillo, que se cree sea el "Almirante Scheer", o el "Lutzow", (anteriormente el "Deutschland").

Los aparatos de reconocimiento, radiotelegrafiaron inmediatamente a sus bases, e instantáneamente una escuadrilla de aviones torpederos levantó vuelo.

El primer Beaufort, que llegó a la posición indicada, pudo distinguir al acorazado nazi, protegido en cada flanco por dos destroyers, y un quinto destroyer en la parte delantera.

Los destroyers laterales se hallaban tan pegados a la nave alemana, que era casi imposible lograr hacer blanco con un torpedo.

El piloto británico, descendió sin embargo, hasta 100 pies de altura, esquivó con un cerrado viraje, la proa de uno de los destroyers, y ya casi con la nave alemana por delante, lanzó su torpedo y viró hacia la izquierda cuando se encontraba a una distancia de sólo 100 yardas del buque nazi.

Una tremenda columna de agua y de humo se levantó, al hacer blanco el torpedo.

A la mañana siguiente, los aviones británicos de reconocimiento lograron ubicar nuevamente al acorazado



alemán, navegando a velocidad muy reducida, en dirección al asilo seguro del Skagerrak.

Esta zona está protegida por bases aéreas, que los bombarderos británicos no se atrevieron a realizar un segundo ataque. Pero es indudable que la nave nazi ha quedado inutilizada por bastante tiempo.

### **Alemania declaró la guerra a Rusia el 22 de Junio.**

Se origina entonces el interrogante siguiente: ¿Cuánto tiempo podrá resistir Rusia? Realmente nadie lo puede anticipar; pero si los rusos logran obligar a Alemania a sostener una larga guerra de desgaste y prolongan la lucha por un invierno más, entonces, la Batalla de Rusia puede alcanzar una gloria tan inmensa como sus propias estepas.

La experiencia y la técnica militares están indudablemente, del lado alemán, pero queda un factor que quizás signifique la salvación de los rusos: la posibilidad de que en Rusia surja un genio directriz.

Contra los jefes nazis, experimentados y capaces, se alza actualmente el Jefe Supremo de los Ejércitos rusos, el Mariscal Semion Konstantinovich Timoshenko, considerado como el salvador de la campaña rusa en Finlandia, en 1939.

La invasión de Rusia significó la derrota de Napoleón. Fué también quizás, la causa indirecta de la derrota del Kaiser en la pasada Guerra Mundial, pues los peritos militares estiman que los 80,000 hombres que entonces componían las fuerzas alemanas de ocupación en Ucrania, bien podían haber hecho cambiar la suerte de la ofensiva germana desarrollada en el Frente Occidental en Abril de 1918.

El ataque a Rusia, en preferencia a cualquier arreglo, ha sido, consecuencia directa de las leyes dinámicas de las modernas guerras de conquista.

Dos semanas después de estallar las hostilidades, el Alto Comando Alemán abrigaba ya la convicción de haber derrotado a Rusia.

La táctica seguida por los alemanes en su ataque a Rusia ha sido la ya conocida de sub-dividir y desintegrar a las fuerzas contrarias, aplastando luego cada sector

individual, en forma que les sea imposible volver a tener cohesión.

### Los errores rusos.

1.—La aviación rusa no había sido debidamente probada en el campo de batalla y se ha visto indudablemente superada, en número y calidad, por la aviación alemana. Las bases aéreas rusas estaban, al mismo tiempo, demasiado cerca de la frontera.

2.—Las vías de comunicación rusas, son verdaderamente desastrosas.

3.—Las fuerzas rusas de primera línea, cometieron faltas lamentables. Trataron primero de sostenerse en sus posiciones, para luego abandonarlas desordenadamente, sin efectuar una fuerte acción de retaguardia.

4.—El equipo ruso es quizás tan bueno como el alemán, pero mientras los nazis tienen una máquina de reserva, por cada máquina en acción, y cuentan con todo el personal técnico necesario para su cuidado; los rusos, para sus máquinas de guerra, no mantienen reserva alguna, ni tampoco mantienen suficiente personal técnico. A los pocos días de guerra, pudo notarse la enorme diferencia.

5.—Los rusos basan quizás, sus mejores esperanzas en la patética falacia del paralelo de Napoleón, es decir, dejar que un invierno ruso y las enormes distancias del territorio del Soviet, derroten finalmente a Alemania.

### El Ejército Rojo.

Al estallar las hostilidades ruso-germanas, el Ejército del Soviet se componía de 7,000.000 de soldados, salidos, en su mayor parte, de las filas de los obreros y empleados. Sólo un 20 por ciento de ese ejército, es compuesto por elementos campesinos.

Los proletarios, al parecer, están satisfechos con el régimen soviético, no así los campesinos, que forman el núcleo principal de la inmensa población rusa.

Los peritos militares estiman, por lo tanto, que cuando el Comando Ruso llame a sus reservas, compuestas to-



talmente por campesinos, la moral de las fuerzas rusas se desmoronará íntegramente.

### **La Primera Pausa.**

La ofensiva inicial del Ejército Nazi, después de realizar un avance de 355 millas en la zona de su mayor penetración, hizo una pausa de varios días.

Esta pausa es considerada por los peritos, como algo muy natural, pues todo ejército del mundo, después de un continuo y rápido avance de 355 millas, tiene inevitablemente que detenerse para reorganizar sus líneas de comunicación y obtener nuevos abastecimientos.

Además, el ataque nazi, encabezado por las divisiones Panzer, es continuado por la infantería, y los infantes no pueden marchar con la misma rapidez que los tanques.

Los rusos entretanto, aprovechando de la pausa en la ofensiva nazi, reforzaron desesperadamente sus defensas. Esa desesperación era indudable. Stalin había decretado la movilización de la Milicia Popular y puesto bajo las armas a más de ocho millones de personas entre los 17 y los 55 años de edad.

Esas milicias no están entrenadas militarmente, pero serán convertidas en guerrillas que indudablemente provocarán, debido a su gran número, serias molestias al invasor.

Otro indicio indudable de la gravedad de la situación en Rusia, lo constituye el hecho de que Stalin ha designado a sus tres principales mariscales para defender las importantes zonas que sirven a la vez de defensa a las tres principales ciudades del Soviet.

La zona de Leningrado ha sido encomendada a Kliementi E. Voroshilov; la de Moscú, a Semión K. Timoshenko, y la de Kiev, a Simeon M. Budenny.

### **Segunda Ofensiva Nazi.**

La pausa alemana sólo fué de varios días. Al finalizar la semana del 19 de Julio el Alto Comando Alemán declaraba que las fuerzas nazis habían roto la Línea Stalin en tres puntos, a saber: en la zona del Lago Peipus,

a 170 millas de Leningrado; en Vitebsk, a 300 millas de Moscú; y en Zhithomir, a 75 millas de Kiev.

Agregaban los comunicados alemanes, que las fuerzas soviéticas se hallaban absolutamente imposibilitadas de efectuar contra-ataque alguno, pues la Luftwaffe había destruído las principales líneas rusas de comunicación.

El hecho concreto, por lo tanto, es de que las divisiones **Panzer** que han roto las líneas del Soviet en más de una docena de puntos, no han logrado aún aplastar a las fuerzas rusas que defienden Moscú y Kiev.

Es difícil determinar, por consiguiente, si esas divisiones **Panzer** han logrado aislar a las fuerzas del Soviet, o han sido aisladas por ellas.

### Frente del Extremo Oriente.

Cuando la Indochina Francesa, se convirtió la semana pasada del 4 de agosto en la Indochina Japonesa, el mapa estratégico del Asia Oriental, tuvo que ser modificado, pues el Imperio Nipón, había ganado nuevas bases en la zona que baña el Mar del Sur de la China.

Pero también los japoneses se han colocado deliberadamente en un punto que se encuentra rodeado de posesiones y territorios pertenecientes a potencias hostiles al Eje, como ser, los Estados Unidos, Gran Bretaña, China y Holanda. A su vez, las líneas de comunicación entre la Indochina y el Japón, tienen más de 3,000 klms. de largo y las fuerzas navales y aéreas de los EE. UU., operando desde las Islas Filipinas, pueden hacer esa ruta, altamente insostenible.

### El Japón versus el Soviet.

Hace tiempo a la vez, que el Imperio Nipón desea apoderarse de Vladivostok, llamado por los japoneses, "un puñal apuntado contra el corazón del Japón", debido a su proximidad al territorio japonés.

El juego expansionista que el Japón viene efectuando por la vía diplomática, puede tomar, por lo tanto, un sesgo definitivamente guerrero.



### **De Gaulle.**

El General De Gaulle está desempeñando un papel bastante importante en la lucha. En Siria, fuerzas de la Francia Libre, junto con tropas británicas, resguardan por el Norte, el camino hacia el Canal de Suez. En la zona central africana, se extiende, al mismo tiempo, el Africa Ecuatorial Francesa, vital eslabón en una de las líneas de comunicación con el Egipto y una probable base de operaciones anglo-americana en la costa occidental del Africa.

En el frente del Noreste, las fuerzas nazis continúan avanzando en dirección de Leningrado, bordeando los lagos Ladoga y Peipus.

En el frente Sur, las tropas alemanas que habían alcanzado a llegar a las afueras de Kiev, no pudieron seguir progresando.

Sólo en la zona de Besarabia, las fuerzas nazis alcanzaron a cruzar el Río Dniester, o sea lo que hasta Junio del año ppdo., era la frontera rusa, antes de que el Soviet ocupara la indicada región.

### **La batalla de Alemania.**

Una lucha que Hitler no anticipó, es la batalla de Alemania, Todas las anteriores, como ser, Polonia, Noruega, Francia, el Atlántico, los Balkanes, Rusia, fueron planeadas por él. Pero la Batalla de Alemania nunca pudo imaginársela. Tanto el Fuehrer como sus consejeros, estimaron siempre imposible que el territorio alemán llegara a ser blanco de ataques aéreos enemigos.

Con fecha 9 de Agosto de 1939, Hermann Goering, declaraba lo siguiente:

“Como Ministro de Aviación del Reich, puedo asegurar que se han tomado todas las medidas necesarias para proteger al Rhur contra los ataques aéreos enemigos. No podemos permitir que una sola bomba caiga sobre esa región”.

Sin embargo, durante todas las noches de la última semana, la aviación británica ha atacado el Rhur y dejado caer más de 80 toneladas de bombas.

Se ha continuado con ritmo fuerte las Batallas del Atlántico y del Mediterráneo. En el primero de esos mares, las pérdidas navales han sido fuertes aunque notándose cierta disminución con relación al bimestre pasado. El mayor porcentaje de hundimientos corresponde como siempre a los submarinos. En el Mediterráneo, las acciones se han limitado a bombardeos aéreos de bases y puertos y la ejecución del bloqueo.

Gran Bretaña ha iniciado con ritmo creciente fuertes incursiones aéreas a la parte Noroeste de Alemania, mientras que los rusos atacan Berlín y la parte Noroeste y Suroeste. La efectividad de la aviación alemana ha perdido vigor en sus ataques a la Gran Bretaña, ocupada como se encuentra con las operaciones en el frente oriental.





# Notas profesionales

---

## ALEMANIA

### Rapidez moderna de la Infantería.

El Alto Comando Alemán, anuncia que sus fuerzas de infantería, habían avanzado a pie, durante 16 días, un promedio diario de 36 kilómetros.

La rapidez alcanzada por los infantes nazis se estima verdaderamente extraordinaria, pues en el Ejército Norteamericano, se considera como excelente, cuando la infantería alcanza a cubrir un promedio de 25 kilómetros por día.

**Los aviones "Stuka" y la constitución física de los pilotos.**—(De "Revista Militar", Bolivia).—Las grandes hazañas realizadas hasta el momento por las armas alemanas en la guerra actual, estarán para siempre unidas a la acción heroica y decisiva de los Stukas (aviones de ataque en picada). Con ellos se rindieron con la rapidez del relámpago fortalezas que todos los técnicos del mundo consideraban como inexpugnables.

Estas hazañas, no podrían alcanzarse si el piloto no llenase determinadas condiciones que sólo la ciencia médica puede establecer. El Stuka es un arma cuyo perfeccionamiento es una obra esencialmente alemana y que por primera vez se está empleando en grandes proporciones en la guerra actual, y con predilección para el ataque de blancos precisos y determinados. La mejor cualidad de este tipo de avión, consiste en la extraordinaria precisión de puntería a causa de la altura relativamente pequeña desde la cual lanza sus bombas. No menos importante es la gran velocidad con que la bomba, con su inmenso valor explosivo, alcanza su blanco. El avión de ataque en picada se precipita desde una gran altura, de varios miles de metros y a una velocidad de 500 y más

kilómetros por hora, lanza sus bombas a 300 m. del suelo e instantáneamente invierte su vuelo para subir casi verticalmente hasta la altura de donde descendió.

Este cambio brusco y rápido en la nueva dirección del vuelo, exige condiciones extraordinarias en la salud del piloto, pues, sin ella, el vuelo sería imposible. La razón para esta afirmación se puede deducir de hechos fáciles de comprender, sin necesidad de grandes explicaciones físicas. Debido a la fuerza centrípeta con que los cuerpos son atraídos hacia la tierra, y el aumento de peso que dichos cuerpos experimentan, es claro, que el piloto, al cambiar bruscamente la dirección de su máquina del descenso al ascenso casi vertical, esté sometido a la acción de la fuerza que le atrae hacia la tierra por una parte y a la gran resistencia que le opone la presión atmosférica al elevarse por otra. Como consecuencia de estos dos factores, el peso del piloto experimenta un aumento, que puede ser desde 3 hasta 6 veces más grande que su peso corriente. El aumento de peso experimentado lo sufre igualmente la sangre, la cual adquiriendo un peso casi igual al del hierro, se deposita en las partes inferiores del cuerpo a causa de que las paredes de los vasos en los cuales ella está contenida, son elásticas. La estancación de la sangre en las partes inferiores del cuerpo, trae consigo falta de sangre en el cerebro, la cual se manifiesta en síntomas molestos, principalmente síncope y la sensación de ver todo negro, siendo ésta la sensación más fuerte y más frecuente.

Estos fenómenos fisiológicos han sido estudiados con gran detención, desde tiempos de paz por la medicina alemana, de manera que por medio de exámenes minuciosos y especiales de los candidatos para pilotos de aviones Stuka, de entrenamientos físicos que fortifican el sistema nervioso y en general el organismo del aviador, y de esfuerzos proporcionales, se consigue no solamente que el aviador llene sus fines, sino que no se perjudique en su salud temporal o permanentemente.

A la colaboración estrecha entre la medicina y la aviación se debe gran parte el inmenso valor que los Stukas han adquirido en esta contienda. Esta colaboración



es tan necesaria, como el temperamento en el aviador o como la perfección de construcción del avión.

**Supremacía de la Táctica Ofensiva sobre la Defensiva.**—(De “Revista de las FF. AA. de la Nación”, Cuba).—La ocupación de París a las cinco semanas de iniciada la “guerra relámpago” contra Holanda y Bélgica, constituye una de las más extraordinarias proezas militares de la historia moderna. El triunfo alemán obedece a dos razones principales:

1°. A un mando militar de primera categoría.

2°. Al gran progreso de las tácticas ofensivas sobre las defensivas en la lucha a campo abierto, en comparación con las que emplearon en la Guerra Mundial.

El hecho de que los alemanes superaron numéricamente a los aliados, no debe ser considerado desde el punto de vista militar, sino como una razón secundaria del éxito nazi. Los alemanes se situaron desde el principio en la ofensiva y la relación normal entre el poderío ofensivo y el defensivo es de 3 a 1. No hay indicaciones de que los alemanes superaron esa proporción.

Una vez rotas las líneas francesas en el sector de Sedán la lucha asumió la forma de un desarrollo táctico en superficie que es la forma clásica del combate. Así quedó destruída la nueva idea de paralizar a las fuerzas atacantes desde un principio mediante la erección de barreras infranqueables, como la línea Maginot. Ofrecióse en seguida la oportunidad de operaciones ofensivas de campaña, para las cuales no estaban preparados los aliados, porque habían contado con la superioridad de la defensa.

El poderío de los beligerantes no difería mucho del que tuvieron en la fase inicial de la guerra anterior, pero esta vez los alemanes introdujeron sus nuevos métodos de ataque, utilizando aviones de reconocimiento, luego, aparatos de bombardeo de picada y, finalmente tanques pesados seguidos por tropas motorizadas, que abrían el camino para el avance de los grandes efectivos de Infantería motorizada.

En la larga historia de la guerra, fué continua la disputa por la supremacía entre el ataque y la defensa, en la Guerra Mundial, se impuso la defensa, pero en el actual conflicto, el rápido avance sobre París demostró que ahora, corresponde la supremacía al ataque.

Nueva arma especial en el ataque, era una especie de granada de mano con manija larga, (familiarmente llamada, amasador de papas), que contiene un termógeno que desarrolla tal grado de calor, que si la granada alcanza la boca del cañón éste se fundía. El largo mango aplicado a este tipo de proyectil, lo hace utilísimo para aquellos casos en que la persona que lo lanzara se encontrara sentada.

Estas granadas ayudaron a los alemanes a inutilizar los tanques franceses; los destacamentos de infantería, equipados con las bombas termógenas acampaban ocultamente tras los tanques alemanes para abandonar su emboscada en el momento preciso y desde una distancia conveniente arrojar con gran precisión sus "amasadoras de papas" contra el mecanismo propulsor de los tanques que de este modo quedaban inutilizados. Dichas fuerzas de Infantería obraban con audacia inconcebible; cada soldado sabía que estaba irremisiblemente perdido sino daba en el blanco elegido. La larga práctica les había permitido perfeccionarse.

Ninguna nación del mundo se ha preparado como lo ha hecho Alemania, para sostener una guerra. Jamás país alguno ha hecho como el Reich, preparativos tan minuciosos y tan científicos. En los violentos combates que se desarrollan entre las unidades de tanques, los carros alemanes estuvieron en comunicación entre sí y con las fuerzas aéreas por medio de la radio. De este modo, los "Stukas" podían atacar a los tanques enemigos, lanzar sus bombas en el momento crítico con precisión cronométrica y proteger las fuerzas alemanas.

"Durante los duelos de artillería, también, los aviones alemanes dirigían el fuego de los cañones por medio de la radio".

"El ejército alemán no sólo se mostró excelente en las comunicaciones en el frente, sino que también, las



mantuvo constantemente con las retaguardias. Con precisión notable llegaban los refuerzos de la retaguardia a los lugares donde se les necesitaban”.

La ruta de la marcha de cada unidad y la distancia que ésta debían cubrir eran marcadas con precisión.

Entre las unidades más importantes para asegurar los movimientos rápidos de las tropas figuraban los llamados “batallones O.T.” expertos en la construcción de puentes, arreglo de caminos, relleno de los grandes hoyos dejados por las bombas en los campos de aviación y retiro de cuanto obstáculo había en los caminos.

Igualmente eficaz fué el servicio de ambulancia, las que estaban en todas partes listas para prestar auxilio inmediato a los heridos. Otra organización que también prestó gran ayuda fué la Liga del Bienestar, que venía detrás de la tropa para proporcionar sopa caliente y pan a los civiles.

“La organización minuciosa y completa que el Estado Mayor General, dió a la campaña, no sólo por el hecho de que se tuvieron en cuenta hasta los detalles más pequeños, sino que en los momentos precisos, al comenzar la gran ofensiva entraron en acción con el máximo de su potencialidad, todas las organizaciones ya fueran ellas militares o civiles.

Se ha operado un cambio fundamental en las posiciones de los ejércitos del Reich, que se han desplazado del Oeste en dirección al Este. En Rumania se encuentra el primer cuerpo de ejército bajo el mando del General Reichenau; Bulgaria ha sido ocupada por el segundo ejército, comandado por el general von List; en la frontera Yugoslava se encontraba el tercer ejército, del general Blaskovich, y el cuarto ejército, comandado por el general von Kluge, que participó en la acción directa contra Bélgica y Holanda, ha sido destinado a ejército de reserva, estableciendo sus posiciones en Eslovaquia, con todos sus efectivos listos.

Según la información dada por el corresponsal en Berlín de “Aftonbladet”, recientemente tuvo lugar en la isla de Rugen, el Báltico, un ensayo general de invasión a Inglaterra, que realizó el Ejército Alemán en coo-

peración con la marina y la aviación, y en presencia de los mariscales, Reichenau y Kluge. Agrega, el corresponsal: “La acción estratégica de las unidades participantes consistía en un ataque por mar y el consiguiente desembarco, con las menores pérdidas posibles en las numerosas tropas. No fué por casualidad que ambos mariscales hayan elegido la isla de Rugen para estas maniobras, sino debido al hecho conocido de que sus acantilados son muy parecidos a los de la costa británica del Canal de la Mancha”.

Dice asimismo el corresponsal que los círculos militares de Berlín declaran que las maniobras han permitido muchas observaciones interesantes, y aunque resulta imposible obtener su detalle, hay dos factores que al parecer representaron un papel importante: el empleo de una gran cantidad de botes pequeños y rápidos, y el de una niebla artificial. “Se trata de una niebla artificial totalmente nueva, que está siendo experimentada, y a la cual se le llama por ahora “Hydro CN”. En pocos minutos es posible tender una enorme cortina de niebla, bajo cuya protección pueden maniobrar soldados y embarcaciones”. Agrega el comentarista que esta niebla artificial es superior a todo cuanto hayan usado hasta ahora los alemanes, mucho más barata e inofensiva al respirar.

## ARGENTINA

“Revista de Publicaciones Navales,” de Argentina, en su número 453 publica la traducción de un interesante artículo titulado: “La Química en la Defensa de Costas”, de “The Coast Artillery Journal”, que dado la importancia de su contenido la transcribimos:

1.—En virtud de las dificultades técnicas que tienen los proyectiles con gases, es poco probable su empleo durante un ataque llevado a cabo exclusivamente por navíos de guerra contra una defensa costera;

2.—Los proyectiles fumígenos, al contrario, serán utilizados por los buques contra las baterías costeras y



contra los puestos de observación, con el objeto de reducir la eficacia de tiro de la artillería, ocultar el movimiento de los buques y producir bajas;

3.—Una combinación de alto explosivo y gases y no los proyectiles fumígenos, podrá ser empleada eficazmente por las baterías de tierra contra buques;

4.—El proyectil incendiario no tendrá probablemente aplicación en las operaciones navales contra la defensa de costas;

5.—En las acciones de los aviones navales contra las defensas de costas, los productos químicos están destinados a desempeñar papel importante y el ataque aéreo-químico constituirá, probablemente, en el futuro, la más seria amenaza contra las defensas de costa.

6.—Los gases pueden ser empleados con eficacia, ya sean lanzados por medio de bombas de aviación, o ya sean pulverizados. El gas no persistente, como el fosgeno, será probablemente utilizado en bombas de 150 kg., en cuanto al gas persistente, como el mostaza, será empleado en pequeñas bombas de 15 kg., o en pulverizaciones.

7.—Los gases irritantes así como los lacrimógenos, podrán ser empleados también hasta un cierto límite, en pequeñas bombas lanzadas desde aviones, por causa de su gran poder de propagación, en un grado de concentración extremadamente bajo.

8.—Una cortina de humo será también, empleada en forma de nube, pero no lo será probablemente por medio de bombas;

9.—Los aviones de combate y los ligeros de bombardeo serán posiblemente empleados para esparcir nubes de humo y de gases. una vez que esos tipos de aviones siempre secundan a los aviones pesados de bombardeo y que su provisión de bombas de alto explosivo es demasiado débil para tener efecto contra las pesadas fortificaciones costeras;

10.—Los gases y la cortina de humo constituyen serios obstáculos para el funcionamiento eficiente de las defensas costeras y pueden ser neutralizadas completamente a menos que no se hayan tomado providencias eficaces para combatir el efecto de estas armas químicas;

11.—La cortina de humo es uno de los medios más eficientes para proteger un desembarque de tropas en una costa enemiga, de paso que los gases persistentes ofrecerán el medio más formidable para impedir operaciones de esa especie. Por tanto se deberá esperar el empleo de cortinas de humo por las fuerzas de desembarco y de gases por las defensas de las playas.

12.—Como la artillería de costas instalada en fortificaciones fijas, no puede hacer uso de dispersión, de ocultamiento ni de movilidad, para protegerse contra los ataques químicos, esa defensa deberá ser confiada enteramente a las protecciones individuales y colectivas. Esto acentúa la necesidad de que ambas sean llevadas al más alto grado de eficiencia;

13.—El equipo anti-gas más completo, incluyendo las máscaras contra gases y de tipo especial, cuando sea necesario, y la vestimenta a prueba de gases, son esenciales para toda guarnición de una defensa costera que deberá ser mantenida en excelente estado de disciplina para la protección contra los gases;

14.—Toda la defensa de costas deberá disponer de un sistema eficaz de alarma y de centinelas para indicar la presencia de gases, siendo necesario una organización un adiestramiento y un equipo especiales para el personal destinado a descontaminación o a la inmunización;

15.—Si bien las medidas eficaces contra los gases, no impiden que se verifiquen los ataques químicos, disminuirán, con todo, considerablemente su gravedad y permitirán que las defensas de costas continúen en acción;

16.—En resumen, las armas químicas constituyen uno de los más importantes factores que deben ser llevados en contra de las más modernas defensas de costas.

## ESTADOS UNIDOS DE N. A.

**Nuevas Bases Navales.**— El Secretario de Marina de los Estados Unidos, anunció en Junio ppdo., que dos nuevas bases navales norteamericanas, construídas en zonas cedidas por la Gran Bretaña, serían inauguradas en el mes de Julio, en los territorios de Bermuda y Terranova respectivamente.



También anunció el Secretario Knox, que estaban terminándose las negociaciones con el Brasil para el establecimiento en ese país, por el Gobierno de los Estados Unidos, de once bases aéreas.

Dichas bases serán nominalmente construídas y explotadas por la Pan American Airways, pero en realidad, siempre estarán listas para ser ocupadas en pocas horas por las fuerzas aéreas del Gobierno Americano.

Otras dos bases aéreas, serán también establecidas en el Paraguay.

**Bases Navales.**—En el caso de una Rusia totalmente derrotada, los peritos militares norteamericanos estiman que Alemania ocupará inmediatamente las bases de Siberia. El territorio norteamericano de Alaska, separado de Rusia en su parte más angosta, por sólo un estrecho de 10 kilómetros de ancho, podría convertirse, entonces, en una segunda Noruega.

El Congreso de los EE. UU., ha autorizado inmediatamente, por lo tanto, un crédito de 90 millones de dólares para obras de defensa en Alaska, teniendo en estudio al mismo tiempo, la construcción de una gran carretera, que, pasando a través del Canadá, permita, en caso dado, el rápido transporte de tropas norteamericanas, desde los Estados Unidos.

**“Kugelfang”**.—En la base aérea de Mitchell Field, Long Island, el Ejército norteamericano adiestra pilotos especiales para los aparatos de caza P-40, que desarrollan una velocidad de 500 klms. por hora.

Una parte importante de ese entrenamiento especial, es el vendar los ojos de los pilotos, los que, sentados en la cabina del avión, deben responder a las voces de comando del instructor y colocar instantáneamente la mano en alguna de las 50 llaves y palancas vitales de control y comando. Mientras no puedan realizar esta prueba, no pueden ser brevetados como pilotos especiales de caza.

Otra de las enseñanzas que se les inculca continuamente es la palabra de la **Luftwaffe** alemana: “**Kugel-**

**fang**", cuyo significado es el de "recibidor de disparos", o sea, el piloto de caza que abandona su formación y se expone al fuego enemigo.

Todo piloto de caza es entrenado especialmente a volar y a combatir siempre en formación. Ya la época de los combates individuales ha pasado a la historia, y sólo un aviador novato se expone a esa contingencia casi siempre fatal.

**Costo por unidad, de los elementos de guerra de las modernas fuerzas norteamericanas.**—Según datos publicados por fábricas de la Unión de los diversos elementos de guerra para uso de las fuerzas norteamericanas, el costo por unidad término medio en dólares y centavos, es:

Acorazado de 35,000 tons. . . . .	\$ 70.000.000.00
Bombardero pesado. . . . .	350.000.00
Cañón de 8" sobre ferrocarril . . .	195.000.00
Bombardero liviano . . . . .	195.000.00
Tanque mediano . . . . .	38.500.00
Howitzer de 0,105. . . . .	25.000.00
Cañón antiaéreo de 0,037. . . . .	20.000.00
Torpedo. . . . .	8.500.00
Cañón antitanque de 0,037. . . . .	5.000.00
Globo de barrage. . . . .	5.400.00
Ametralladora aérea 0,005 . . . . .	1.576.00
Bomba de 16 pulgadas. . . . .	1.505.00
Ambulancia de campaña. . . . .	1.200.00
Paracaídas. . . . .	150.00
Rifle Garand. . . . .	80.00
Bomba aérea de 20 lbs. . . . .	15.67
Bomba de 0,037 a. pd. exp. . . . .	4.54
Casco de acero . . . . .	2.80
Granada de mano. . . . .	1.65
Mina . . . . .	\$ 400.00 a 1.000.00



**Defensa Nacional.**—La reorganización total de todas las fuerzas aéreas norteamericanas, en forma que compongan un solo cuerpo absolutamente autónomo, en lugar de elementos subordinados al Ejército o a la Armada, embarga actualmente la atención pública de los Estados Unidos.

El motivo primordial de este proyecto de reorganización, es la evidente comprobación del factor decisivo que constituye la aviación en el presente conflicto europeo.

La Marina de Guerra de los EE. UU., se opone enérgicamente a ese proyecto de reorganización, y en defensa de su tesis, señala el hecho de que la Armada norteamericana cuenta “con la mejor aviación nával del mundo”.

Los auspiciadores del proyecto, llaman no obstante, la atención hacia una amarga realidad, o sea el hecho de que la aviación naval constituye una rama subalterna de la Escuadra, por lo cual su desarrollo y adelanto pueden llegar a ser seriamente perjudicados y obstaculizados por Jefes de la Armada, acostumbrados a pensar primero en términos marítimos antes que en términos aéreos.

**La Aviación Naval Norteamericana.**—El Jefe de la Aviación Naval Norteamericana, Contralmirante John Henry Towers, declaró recientemente, ante el Congreso, que la Marina de Guerra de los Estados Unidos contaba actualmente con un total de 2.457 aviones, mientras 6.204 se encontraban en proceso de construcción.

Los portaaviones constituyen, sin embargo, la preocupación principal del Centralmirante Towers. La Armada norteamericana posee seis en la actualidad, y otros doce en proceso de construcción, mientras como solución momentánea a la necesidad de un mayor número, varias naves mercantes están siendo convertidas en buques portaaviones.

La Marina de Guerra de los EE. UU., ha ordenado igualmente la construcción de 1,500 bombarderos de largo alcance. Con ellos, la Armada Americana dispondrá

drá de un arma poderosa para atacar a gran distancia. Se estima que éste es el tipo de aviones que más amenaza la supremacía de las naves de superficie.

**Fabricación de aviones militares.**—En los EE. UU., la producción de aviones militares ha aumentado en un 42 por ciento. En 1940, la producción mensual alcanzaba un promedio de 1,036 aparatos. Durante el primer semestre del presente año, la producción mensual ha alcanzado ya un promedio de 1.456.

**Más Tanques.**—El Departamento de Guerra de los EE. UU., ha concedido la última semana, contratos para la fabricación de tanques, por un valor total de Cien Millones de Dólares.

En la actualidad, el Ejército Americano posee 1,500 tanques, pero espera aumentar esta cantidad a las siguientes cifras: 880 tanques medianos; 2.300 ligeros y 1.096 carros blindados. Existe en proyecto, al mismo tiempo, la construcción de tanques gigantes de 60 tons., que poseerán el siguiente armamento: 2 cañones de 6"; un cañón de 3" y cuatro ametralladoras de 0.50.

**De Aviación.**—El programa aéreo de los Estados Unidos se basa primordialmente en las dos clases de motores de aviación que en la actualidad se construyen: los motores radiales, enfriados por aire, y los motores de cilindros "en línea", enfriados por agua.

El motor radial posee, como virtud básica, su menor vulnerabilidad, pues los proyectiles enemigos no pueden llegar a interrumpir su sistema de enfriamiento, y su menor peso.

La virtud principal del motor "en línea", es su diseño aerodinámico, evitando presentar al viento su parte más ancha, como sucede en los radiales.

Hasta la fecha, la aviación naval norteamericana, ha venido usando exclusivamente los motores radiales, enfriados por aire; mientras las fuerzas aéreas del Ejército, ha preferido el motor "en línea", enfriado por agua, principalmente el motor Allison de 1.090 H.P.



Sin embargo, el Ejército acaba de conceder un contrato por \$ 56.000.000.00 de dólares, para la construcción de los nuevos tipos de avión de caza Republic P-47, propulsado por el nuevo motor radial Pratt and Whitney de 2.000 H.P., enfriado por aire.

Se estima que este nuevo "caza" será el aparato más veloz del mundo, al poder desarrollar una velocidad superior a 400 millas (665 kms.) por hora.

Los peritos anuncian al mismo tiempo que nuevos motores de aviación ya diseñados y que comenzarán a construirse el próximo año, serán motores radiales de 3.000 H.P. enfriados por aire.

Los fabricantes de motores "en línea" también han preparado nuevos diseños y modelos que se espera superen a los motores radiales.

La competencia entre los dos sistemas de motores de aviación, no hace más que beneficiar, después de todo, al adelanto de la aviación en los Estados Unidos.

**Nuevo tipo de Infantería.**—(De "Revista de las FF. AA. de la Nación", Cuba).—Según el anuncio del Departamento, de Guerra, se creará un nuevo tipo de Infantería del aire en el ejército norteamericano, además de los paracaidistas que ya realizan su adiestramiento. Las características generales de esta nueva Infantería, fueron dadas en una circular, y una de las primeras pruebas de las posibilidades de combinar tropas paracaidistas que saltarán a tierra y la infantería del aire, que desembarcará de aviones transportes, se realizará pronto, en la región de Georgia.

Las armas individuales de esta infantería del aire, son las siguientes: fusiles, fusiles automáticos, pistolas, ametralladoras pequeñas y granadas. Las armas de grupo son: ametralladoras livianas y pesadas, ametralladoras Browning antiaéreas calibre 50,37 mm. y cañones antitanques de calibre 50, morteros de infantería y equipo de demolición. El resto del armamento dependerá del probable empleo de las tropas, y puede incluir "howitzers" de 75 mm.

El empleo con buen éxito de la infantería del aire, con una amplitud aun mayor que las tropas de paracaidistas, dependerá del adelanto completo de la organización incluso informaciones meteorológicas meticulosamente exactas y el dominio del aire sobre la región elegida en el momento de la tentativa. Será especialidad de la infantería del aire la destrucción de las comunicaciones e instalaciones del enemigo. Además harán señales a su propia aviación, indicando los blancos para los bombarderos, destruirán puentes, depósitos, etc., en las operaciones ofensivas y tratarán de demorar los movimientos del enemigo en las defensivas. Al planear su empleo, se explicó que el aterrizaje, ya sea saltando o desde un avión transporte, debe ser oportuno y bien coordinado para permitir el rápido apoyo de las tropas terrestres, puesto que sus propios medios de transporte faltarán tan pronto como hayan descendido o se hayan lanzado en paracaídas, y podrán ser rodeados y destruidos fácilmente a menos que se vean protegidos rápidamente por fuerzas de tierra. El anuncio agregaba: "Estas tropas deben llevar también sus propios medios de comunicación. Tendrán aparatos radiotelefónicos portátiles, tableros de señales y señales luminosas. Cualquier espacio de que pueda disponerse además en los transportes se aprovechará con abastecimientos. Cada soldado llevará una ración consigo. Se le dejarán caer otras raciones cuando aterrice. Debe recalarse la importancia del tiempo y el terreno en los aterrizajes de las tropas del aire y deberá contarse con meteorólogos prácticos para que hagan pronósticos exactos del tiempo con la mayor anticipación posible. Los vientos fuertes o el dejar caer las tropas de paracaidistas demasiado cerca de tierra a causa de las dificultades para juzgar correctamente la altitud en un terreno irregular aumentan los riesgos de los aterrizajes con paracaídas y puede provocar víctimas, con la consiguiente pérdida de moral".

La Cámara de Representantes aprobó y envió al Senado el proyecto de ley de abastecimientos navales que destina dólares 3.446.585.144 para la ejecución del programa de construcción de una flota para los océanos,



e incluye fondos para la construcción de seis cruceros de batalla de un nuevo tipo para la marina de guerra de los Estados Unidos. Es este el mayor crédito que se haya destinado a la marina en tiempo de paz.

El presidente de la Comisión de Asuntos Navales, representante Carl Vinson, manifestó que la decisión de construir nuevas naves no está relacionada con la tensión entre los Estados Unidos y el Japón, pero admitió que esos barcos serán particularmente valiosos en las patrullas a gran distancia que la marina de guerra de los Estados Unidos, tendría que realizar en el Pacífico y el Atlántico Sur, de acuerdo con la política de defensa del Continente.

No se ha revelado cuál será el desplazamiento de los nuevos cruceros de batalla, pero es posible que sea de 20.000 toneladas cada uno, más rápidos que los acorazados, y aunque no tan poderosamente blindados como éstos, lo serán más que muchas naves poderosas, como los acorazados de bolsillo alemanes.

Una investigación efectuada sobre el número de naves de combate que está construyendo los Estados Unidos, revela que seis cruceros de batalla se hallan en construcción.

No ha sido revelado el tonelaje ni el armamento de dichos cruceros, pero se sabe que su costo es de 53 millones de dólares cada uno.

Los peritos del Gobierno realizan un estudio sobre la industria automotriz y otras varias, en busca de los elementos adicionales que pueden ser utilizados para aumentar a niveles más altos la producción de armas.

Las conversaciones giran alrededor de la factibilidad de utilizar las maquinarias de las fábricas que actualmente no trabajan o lo hacen en productos no correspondientes a la defensa, para apresurar los actuales programas de producción y hacer frente al enorme problema que crea la perspectiva de la colocación de nuevos pedidos de armas.

Los funcionarios de la defensa, están generalmente convencidos de que, desde que las maquinarias son el principal escollo en la producción de armas y que la pro-

ducción de maquinarias es definitivamente reducida, la única forma para apresurar las entregas de aviones, tanques, cañones y otras armas es utilizar en todo lo posible los equipos existentes que puedan distraerse de la producción esencial para las necesidades civiles.

Si se comprueba que es posible hacer un uso más amplio que el proyectado de la maquinaria existente, ello sería una victoria parcial para Mr. Walther Reuther, funcionario de la organización obrera Congress of Industrial organizations. Hace algunos meses Mr. Reuther adelantó un plan por el cual decía que podían producirse aeroplanos a razón de 500 por día en seis meses por medio del empleo en mayor proporción de la capacidad productiva de la industria automotriz. Algunos peritos en producción están convencidos de que esa proporción no podrá ser obtenida, pero el Gobierno ha actuado lentamente antes de tachar de equivocado el plan de Mr. Reuther.

A la industria automotriz se le asignó una gran parte de la producción de la defensa. Se otorgaron contratos para la producción de motores para aviación a las fábricas Packard, Ford, Studebaker, Buick y a la División Allison de la General Motors. Por su parte, la empresa Chrysler, está construyendo una gran fábrica para producir tanques. A las fábricas Ford, General Motors y Chrysler, se les ha concedido la fabricación de accesorios y repuestos para 3.000 aviones de bombardeo que serán armados en cuatro fábricas del Medio Oeste, que son atendidas por las compañías aeronáuticas existentes.

El Departamento de Guerra está realizando activos estudios para aumentar el número de divisiones blindadas hasta llegar a ocho o diez durante el año próximo. Esta novedad fué revelada por el "Army and Navy Journal Magazini".

"Journal of Commeree", expresa en un comentario editorial que la cuestión relativa a bases militares de los Estados Unidos en la América latina es posible que predomine en las relaciones interamericanas por un largo período futuro" y agrega que ese problema asume



“mayor importancia a causa de la deficiente preparación militar de los países latinoamericanos. No se concibe— agrega— cómo sus propias fuerzas podrían protegerlos contra una invasión de una gran potencia europea o asiática, de modo que tal protección debe venir del lado de los Estados Unidos”.

Dicha publicación se refiere seguidamente a la posibilidad de que potencias agresoras se instalen en la costa occidental de Africa, y añade que “el establecimiento de bases en algunos puntos estratégicos de la América latina sería posiblemente suficientes para eliminar esa amenaza, ya que instalaría fuerzas armadas norteamericanas al alcance de cualquier punto que pudiesen aquellas potencias elegir para una invasión del continente americano.

Agrega “*Journal of Commerce*” que no existe “amenaza alguna contra la independencia de cualquier país latinoamericano en el caso de ser establecidas esas bases, ya que su propósito es simplemente de protección. Sin embargo, resulta aparente que se encontrarán serias dificultades en la obtención de nuevas bases”. Expresa luego, que las mismas no han de ser conseguidas mediante el empleo de “grandes sumas de dinero en algunos países latinoamericanos en particular, sino en aquellos donde opiniones técnicas militares aconsejen dicha acción. Todo esfuerzo posible debe realizarse para obtener la adquisición de las bases que realmente se necesiten para la defensa del hemisferio, con el auspicio de todas las naciones americanas en interés de la protección mutua”.

El Director de Producción de la Defensa, Mr. John D. Biggers, declaró en el Senado que se ha formado dentro del organismo que dirige una comisión especial encargada de establecer el emplazamiento de las nuevas fábricas de la defensa, que contará con poderes de veto en todo lo que a la situación de las fábricas se refiera. Los miembros del Congreso habían protestado por la centralización de las industrias de la defensa en una o pocas zonas,

El Departamento de Guerra, anunció que se han destinado 7.255.000 dólares para la construcción de un nuevo cañón, lo cual indica que han terminado los trabajos experimentales y se ha resuelto la instalación de esa arma en gran escala en los aviones norteamericanos. Se anunció también la concesión de más de 40 millones de dólares en contratos de expansión de fábricas privadas de material de guerra.

Coincidiendo con el acuerdo entre los Estados Unidos y Panamá, para el establecimiento de bases norteamericanas en ésta, y las conversaciones que actualmente se realizan entre los Estados Unidos y México, de acuerdo con el anuncio formulado por el Departamento de Estado para la concertación de un tratado de ayuda mútua, las comisiones de Asuntos Navales del Senado y de la Cámara de Representantes despacharon favorablemente dos importantes proyectos, que se relacionan directamente con los esfuerzos que realiza el gobierno norteamericano para asegurar la defensa del país y del Nuevo Mundo.

En la reunión que celebró la primera de esas comisiones, fué despachado favorablemente el proyecto de ley por el cual se autorizan créditos al gobierno por un total de 100.802.830 dólares para ampliar el programa de la marina de guerra, mientras que la comisión de la Cámara de Representantes aprobó el proyecto de ley que dispone el aumento del personal de la armada a 300.000 clases, 12.760 oficiales y 40.600 fusileros marinos.

En el primero de los proyectos se expresa que esa suma será ampliada, entre otras cosas, en la creación de una base de fuerzas navales en un punto del Estado de Carolina del Norte, en la construcción de depósitos de municiones en San Diego, California, y en diversas mejoras y ampliaciones en la Academia Naval de Annapolis.

La Comisión de Asuntos Navales del Senado aprobó en sesión secreta, y por unanimidad, según uno de sus miembros, la autorización necesaria para que se empleen 24.237.500 dólares en mejoras de las instalaciones navales en las islas de Guam, Samoa y otras del Pa-



cífico, consideradas como avanzadas del país cerca del Japón. El proyecto va a ser tratado ahora por el Senado en pleno, pues la Cámara de Representantes lo ha aprobado.

Durante la sesión hizo declaraciones en la comisión, el Contralmirante Ben Morell, quien afirmó que las mejoras proyectadas en las islas de Samoa y Guam "son absolutamente vitales para la defensa de los Estados Unidos". Una declaración similar hizo con respecto a la mejora de las bases de las Antillas arrendadas a Gran Bretaña. El Departamento de Marina ha solicitado en total autorización para gastar 46.943.050 dólares, inmediatamente, para fortalecer sus instalaciones en Guam, Samoa, Midway, Wake y Palmyra, a fin de mejorar las bases aéreas, navales y de submarinos. Además, ha solicitado 27.850.500 dólares para fortificar bases en Alaska.

La inclusión de Guam en la lista de puntos que deben reforzarse recuerda que en 1939 y 1940, el Congreso, no quiso votar fondos para ellos, pues entendió que hacerlo habría sido un gesto inamistoso hacia el Japón.

Se ha solicitado ahora 4.700.000 dólares para proyectos de defensa pasiva en Guam, incluso refugios a prueba de bombas para el personal, centros de comunicaciones y plantas de energías, y mejorar el puerto, a fin de que puedan utilizarlo buques grandes y pequeños. Esta suma es apenas una fracción del costo que se calcula demandaría la construcción de una gran base en la isla. El cálculo oscila entre 80 millones de dólares, para hacer razonablemente segura la isla, y 300 millones o más, a fin de que pueda resistir un ataque poderoso y prolongado.

En cuanto a Samoa— importante eslabón en las comunicaciones entre Australia y la base principal de la flota norteamericana del Pacífico, en Hawái— se ha solicitado la cantidad de 8.100.000 dólares, para aumentar las defensas incluso los refugios antiaéreos. Samoa posee una de las mejores radas del Pacífico meridional. La isla Midway figura con un gasto proyectado en

4.115.000 dólares, para instalar allí una base de submarinos.

**Revelador de Submarinos.**—(De “Revista Marittima Brasileira”)—El químico norteamericano Dr. Max Tumber asegura haber descubierto conforme lo publicó la “Revista Marítima” de Uruguay un proceso químico para revelar la presencia de los submarinos. Según ese proceso, los buques de superficie lanzan sobre la superficie del mar ciertas substancias químicas que se mezclan con los gases emanados por los submarinos, dando como resultado un rápido cambio del color de las aguas en las proximidades de la posición en que se encuentra el submarino.

El Departamento de Guerra de los Estados Unidos, está estudiando la posibilidad de adoptar este método de acción.

**Motores para submarinos.**—(De “The Army and Navy Register”).—Las máquinas propulsoras de submarinos han hecho grandes progresos con el perfeccionamiento de los motores Diesel ligeros, de alta velocidad, los cuales pueden dar la seguridad de un servicio continuado. Fueron obviados defectos de construcción, obteniéndose un funcionamiento muy satisfactorio.

En el esfuerzo para conseguir una máquina cuya producción fuese de inmediato interés para los fabricantes, el Departamento de Ingeniería revisó todos sus proyectos de submarinos accionados por propulsión eléctrica, tanto en inmersión como también en superficie. En el intento de eliminar los pesos adicionales exigidos por los motores eléctricos y aparatos de control y así compensar el peso y el espacio de la maquinaria, característica de los más modernos submarinos, fué menester proporcionar una máquina propulsora principal que tuviese un peso inferior a 20 libras por c.v. Los motores de producción comercial en este país y en esa época, eran normalmente de más de 100 libras por c.v.

Como resultado de un programa experimental por el Departamento se obtuvo una de esas máquinas y se



emprendió la construcción de cuatro submarinos que usarían tal tipo de máquinas. Durante el año siguiente, cuando se vió claramente que había en perspectiva un programa de construcción de submarinos de ciertas proporciones, otras dos firmas construirían motores y ejecutarían las pruebas de trabajo para su aprobación. Estos tres diseños, con ligeras modificaciones, suministrarán desde entonces los motores principales de propulsión para todos los submarinos de la clase **Marsopla**.

Como era de esperar, con la construcción de máquinas que se adaptaran radicalmente a los tipos anteriores y con la necesidad de contruirlas rápidamente, luego que fuesen aprobadas sus pruebas preliminares, se descubrieron ciertos defectos de construcción durante el primer año de servicio, en las máquinas principales ya construídas. El tercer proyecto, por excepción, fué exento de dificultades para cualquier tipo de instalaciones de máquinas.

Se trazó uno de los proyectos de acuerdo con los planos que exponían su diseño experimental. Las primeras pruebas y el funcionamiento de estas máquinas demostraron claro, no estar sus numerosas características a la altura del **standard** requerido.

Los recursos combinados no sólo de los fabricantes del Departamento de Ingeniería como los del personal que trabajaba en los submarinos, fueron enteramente consagrados a proyectar y aprobar modificaciones constructivas en los planos de esas máquinas.

Ultimas informaciones dan a saber que en los diversos submarinos en los cuales se hicieron modificaciones durante mucho tiempo para que fuesen realizadas algunas pruebas de funcionamiento, existen conclusiones y evidencias que la mayoría de las fallas fueron subsanadas y que se puede esperar, para el futuro, un satisfactorio funcionamiento de estas unidades.

El funcionamiento bien satisfactorio de todos los submarinos mencionados, sirvió para probar la buena concepción original del proyecto del plano inicial. El mecanismo completo de propulsión es ahora adquirido

por casi la mitad de su costo, por e. v., de los proyectos anteriores. Las deficiencias tratadas hasta hoy, y que se puedan esperar en cualquier nuevo tipo comprobaran a pesar de ello las buenas cualidades de los submarinos accionados por máquinas eléctricas múltiples. Tales submarinos demostraron durante los ejercicios de la escuadra su mayor capacidad de trabajo, con esos tipos de máquinas, sobre las clases anteriores de submarinos provistos de cualquiera de los dos tipos de máquinas empleadas. Asimismo se está estudiando continuamente otros perfeccionamientos de diseños, con vistas a la disminución del peso y al esfuerzo del personal para su mantención y también para mejorar materialmente las condiciones actuales del funcionamiento de los buques.

**Reorganización de las fuerzas navales del Atlántico.**—(De “Revista General de Marina”, España).—El Departamento de Marina de Estados Unidos, nos da a conocer, en nota oficial de 1 de Octubre, la reorganización de sus fuerzas navales del Atlántico y Caribe.

Estas fuerzas navales, con el nombre “Patrol Force of the U. S. Fleet”, formarán parte integrante de la Armada norteamericana, y estarán reunidas bajo un mando único, con lo que se espera alcanzar mayor eficacia en los buques y en las operaciones.

En la “Patrol Force”, se incluirán toda clase de buques y aviones, con un total de 125 unidades navales, y estarán constituidas por las ya existentes, que formaban la escuadra del Atlántico; las menores de la “Neutrality Patrol”, dedicadas a la vigilancia de las aguas territoriales; las armadas recientes o adquiridas y transformadas para el servicio de la Armada, y las de nueva construcción, a medida que se vayan terminando.

El mando lo obtendrá el contralmirante Hayne Ellis, actual comandante de la escuadra del Atlántico, que será retirado, por edad, el próximo 1 de setiembre.

**Constitución de la “Patrol Force of the U. S. Fleet”.**

**Quinta división de acorazados:** (Contralmirante David Le Breton, que mandaba el grupo 40 T, destacado



en Lisboa, y que ahora se disuelve). Acorazados **New York**, **Arkansas**, **Wyoming**.

**División de portaaviones:** (Contralmirante Arthur Bristol) Portaaviones **Ranger** y **Wasp**.

**División de cruceros de primera clase:** Cruceros **Vincennes**, **Louisville**, **Saint-Louis** y **Nashville**.

**Octava división de cruceros ligeros:** (Contralmirante Henry K. Hewitt, recién ascendido, que mandaba hasta ahora la escuadra especial). Cruceros **Richmond**, **Memphis**, **Trenton** y **Omaha**.

**División de destructores:** Compuesta por veintidós destructores nuevos de 1.000 toneladas y unos treinta viejos del tipo **Flush Deck**.

**División de submarinos:** Formada por once submarinos modernos de 1.475 toneladas y unos cincuenta de desplazamiento medio, de los tipos **R** y **S**, botados entre 1918 y 1921, rearmados recientemente.

Se agregan además, a la "Patrol Force" treinta y seis destructores **Flush Deck**, transformados para servicios varios, y treinta y tres buques mercantes reunidos en una "Agrupación de Transportes".

#### **Transformación de destructores "Flush Deck".**

Dieciséis en rastreadores;

Doce para apoyo de aviación;

Seis para transportes rápidos;

Dos para buques antiaéreos.

Como los Estados Unidos poseían (Anuarios de 1940), 153 destructores **Flush Deck** (1.190 toneladas, entregados en 1918), descontando los cincuenta entregados a Gran Bretaña, quedan sesenta y siete disponibles, de los cuales unos treinta pasan, como dijimos a integrar la "Patrol Force".

#### **Agrupación de Transportes y unidades menores.**

El Departamento de Marina adquirió, desde 1.º de junio hasta 1.º de noviembre, treinta y tres buques mercantes de gran desplazamiento, para constituir la Agrupación de Transportes, integrada por buques auxiliares de abastecimiento y transporte de tropas.

Se compraron, además, catorce pesqueros Diesel de veinticinco metros, construídos para boniteras, en 45.000 dólares cada uno, que se dedicarán a tren de bases y rastreadores de las mismas, y varias embarcaciones de recreo para servicios costeros.

Por último, las 16 unidades de la antigua "Coast Guard" se equiparán con aparatos para destrucción o rastreo de minas magnéticas.

**Nuevos diques secos en el Atlántico.**—(De "Revista General de Marina", España).—El Congreso de los Estados Unidos aprobó el pasado 9 de setiembre un crédito de 23.680.000 dólares para diques secos aptos para recibir buques de 45.000 toneladas.

Este crédito se descompone en:

10.000.000 dólares para construir un dique en Nueva York.

7.500.000 dólares para construir otro en la boca oriental del Canal de Panamá.

6.180.000 dólares para mejorar y reparar el dique de South Boston (Mass).

El proyecto que aprobó el Senado concedía sólo siete millones para el dique de Nueva York, que debería ser usado en común por la Marina y las autoridades del puerto. La Cámara aprobó una enmienda en el sentido de que dicho dique será exclusivamente militar.

La Memoria de la Comisión parlamentaria se expresa así:

La necesidad de un dique en Nueva York capaz para las mayores unidades de guerra o mercantes, existentes o en proyecto, es conocida desde hace bastante tiempo, y estaba patrocinada, no sólo por el Departamento de Marina, sino también por los círculos oficiales mercantes y públicos. En mayo del pasado 1932 esta necesidad se hizo perentoria, no sólo por la notable expansión presente y futura de las fuerzas navales, sino por las dimensiones de las unidades proyectadas con 369,75 metros de largo, 42,27 de ancho y 13,72 de calado. Las mayores unidades que puedan pasarlas no pueden entrar actualmente en ningún dique de la costa oriental de los Estados Unidos.



Una de las principales razones que obliga a construir un dique en Nueva York, es la de poder carenar las grandes unidades en construcción en aquel arsenal. Si esto no pudiera efectuarse, tendrían que ser remolcadas a Boston o Filadelfia con no pocos riesgos.

En el caso de una guerra en el Atlántico, el dique que se proyecta tendrá un valor incalculable.

Al autorizar el Congreso un aumento de la Marina del 11 por 100 y después otro del 70 por 100, no ha hecho en substancia, más que crear la Marina de los dos Océanos; por esta causa, habrá siempre grandes unidades en la costa oriental, y, en consecuencia, el citado dique se utilizará con la suficiente regularidad por la Marina para justificar su absoluto control y mantenimiento.

La Comisión considera, por tanto, que será mucho más ventajoso para el Estado disponer de un dique de absoluta propiedad, y no compartirlo con las autoridades portuarias locales.

En el curso de la discusión, la Comisión ha examinado en su conjunto la situación de los diques en la costa atlántica de los Estados Unidos, y, teniendo presente el aumento del 81 por ciento de la marina, ya mencionado, incluye un proyecto de ley para la construcción de otro dique en la zona del mar Caribe, de un costo no superior a 7,5 millones de dólares.

El estudio de esta situación por el Departamento de Marina le ha llevado a la conclusión de que son necesarios dos grandes diques capaces para las mayores unidades. Al terminar el estudio de referencia, los Estados Unidos han adquirido nuevos territorios en el Caribe, y, en consecuencia, el Ministerio deberá tener cierta libertad para decidir el lugar de su emplazamiento, mientras se esperan los resultados de la comisión de técnicos encargada de examinar las localidades cedidas por Gran Bretaña.

La zona del mar Caribe es el más probable teatro de operaciones de las fuerzas navales nacionales del Atlántico y no solamente en caso de guerra, sino también de las maniobras y ejercicios en tiempo de paz. Un aco-

razado o cualquier otra gran unidad averiada en esta zona, deberá disponer de dique en cualquier base de dicho mar, sin verse obligada a trasladarse a Nueva York o Boston para ser reparada.

Por último, el Ministerio de Marina, posee en South Boston el dique seco más grande de Estados Unidos, pero desde hace tiempo no se usa, y en aquel puerto no existen medios de reparación. La Comisión considera necesario ponerlo en condiciones de servicio, e incluye en el proyecto de ley, un crédito de 6,18 millones, que el Ministerio de Marina considera ampliamente suficiente para el fin previsto.

### “San Giorgio”

Tomado de la “Revista General de Marina”, España.

El crucero acorazado es un buque de moderna genealogía. En la marina bélica no tiene más antepasados conocidos que los **navíos de 50** que empleaba Inglaterra para reforzar a sus fragatas en crucero por los puntos focales del tráfico, convencida de que este tipo de buque se mostraba insuficiente para formar en línea. Algunos identifican también entre sus abuelos al **navío velero** como el **Superb**, que, en 1801 se dijo maniobró a nuestros **San Hermenegildo** y **Real Carlos**, una de las páginas más tristes y populares de nuestra Real Armada.

El verdadero fundador de la familia fué el vapor que al nacer, se convirtió, por decirlo así, en destructor. Se imaginaba entonces la batalla naval como dos líneas cañoneándose —clasicismo puro—, y entre ellas, en los momentos oportunos, los vapores lanzándose al asalto para “dar desde más cerca” con sus gruesas piezas bombas **en colisa**; algo así como las cargas de caballería o como los ágiles pelotones de infantería ligera en la batalla terrestre.

Fracasaron. Entonces se les destinó a avisos, en lo que se manifestaban utilísimos, aunque reconozcamos que, en esta misión, se muestran más bien antepasados de la telegrafía sin hilos, y también a remolcadores, pa-



ra apartar de la línea a los averiados, siendo aquí descendientes directos de las galeras.

En la guerra de Secesión nació el crucero; más tarde, en Italia, se mejoró por Brin al crear el crucero protegido. En 1890 aparecía el **Dupuy de Lôme** en Francia, primer crucero acorazado puro, que va a llenar muchas páginas de la historia militar de la Marina humeante.

(El **Dupuy de Lôme** pasó, vendido, a formar parte de la Marina del Perú, con el nombre de **Comandante Aguirre**. Todos recordaréis su inconfundible silueta con proa de **violín invertido**, que daba la sensación, tan francesa en aquella época, de espolonear al mundo entero).

El crucero acorazado precede a Yalú, aunque no tome parte en ella, más que de manera balbuceante, como el **dreadnought** precede a Thushima, aunque en ésta no se presente más que como tímido método de tiro. Pero, a partir de la primera de las batallas nombradas, desde la tragedia de Santiago hasta la de las Malvinas, el mar parece de ellos, nacidos con el mimo y el amor de la "jeune école" francesa, que les veía veloces y corsarios, destruyendo magnífica y rápidamente a todo el comercio enemigo, llegando a la batalla, a esa batalla donde se presentan para cooperar a la victoria del almirante Togo.

La escuadra de Spee, victoriosa en Coronel y la derrota de Cradock; la séptima Escuadra de Cruceros, que sucumbió de mano de Otto Weddigen, con el **U-9**; la primera Escuadra de Cruceros del almirante Arbuthnot, desaparecida en Jutlandia en los momentos del despliegue; la segunda, que salió ilesa de la acción porque exploraba por el flanco de sotafuego; la novena y la décima, que mantuvieron la línea de la metrópoli a Islandia, asfixiadora, a la larga, del invencible poder alemán, y muchas otras más, que sería ocioso nombrar, estaban formadas por cruceros acorazados.

Pero llegó el **dreadnought**; Fisher concibió el crucero de batalla, aumentó la agilidad del ligero. . . , y el crucero acorazado pasó a la categoría de reliquia, hasta tal punto que sólo Chile (**General O'Higgins**), Italia (**San Giorgio**) y Japón (**Adzuma, Yakumo, Idumo e Iwate**,

veteranos de la escuadra de Kaminura en la guerra ruso-japonesa) conservan los bellos y presuntuosos ejemplares que, generalmente, cifraban su vanidad en poseer muchas chimeneas, índice antaño de la velocidad como lo son ahora los puentes aerodinámicos.

Un comunicado oficial italiano nos ordena borrar de la lista al **San Giorgio**, que tuvo el alto honor de morir luchando por su patria, aun en su ancianidad. Hace muchos años, el **San Giorgio** había dejado de ser útil, pero continuaba en el servicio activo como solera de marinería. Más tarde, la necesidad de la defensa antiaérea colonial encontró nuevo empleo militar para el buque, que tuvo que marchar a Tobruk con categoría de pontón antiaéreo o, más bien, como castillo, pues estaba apoyado en el fondo y rodeado de bloques de cemento, como una especie de dique seco.

La Prensa italiana alaba sus eminentes servicios antiaéreos y de superficie, pues fué el principal sostén de la plaza contra los ataques marítimos. Ocho meses de continuo bregar, hasta que la insostenible situación obligó a volar el buque, para que no lo profanasen plantas enemigas.

## El almirante William Sowden Sims.

La biografía del almirante Sims es muy parecida a la de muchos otros de esa generación que une, sin solución de continuidad, al navío de línea, elegante como un poema, con el acorazado, síntesis actual de la potencia naval.

### Esquema biográfico.

1858 (15 de Octubre).—Hijo de William Sims, ingeniero norteamericano, y de Adelaida Sowden, nace en Port Hope (Canadá), donde su padre estaba construyendo un puente.

1880 a 1895.—“Cuando salí de la Academia no tenía una opinión clara sobre la Armada. No recuerdo



cuáles eran mis ideas, o, probablemente, no las tenía; pero lo que sí es indudable es que, durante muchos años, fuí completamente inútil al Servicio, por no decir que lo perjudiqué. En aquella época de los barcos de madera no había nada que hacer a bordo. Los oficiales llegábamos a las nueve y nos íbamos a las diez y media. Cualquiera trabajo por la tarde hubiese originado un motín. Disponíamos de mucho tiempo libre que dediqué, los primeros quince años de la carrera, a leer obras de filosofía, economía y administración; pero ni una sola letra sobre temas militares. Aunque este estudio me fué muy útil, creo que los oficiales jóvenes pueden aprovechar mejor su tiempo, y estoy seguro que yo lo hubiese aprovechado también, si algún oficial antiguo me hubiese explicado la utilidad de los estudios militares” (De una conferencia dada por el biografiado, en Annapolis, a la promoción 1919-1920).

1895.—Publica su primer trabajo atacando duramente a la última maravilla de las construcciones navales americanas, el crucero **Brooklyn** y el acorazado **Kentucky**, del que dice: “No es un acorazado, es el más horrendo crimen de los perpetrados por la raza blanca en construcciones navales”.

1897 a 1900.—Agregado naval en San Petersburgo, y luego en París. Durante su estancia en Europa hace frecuentes visitas a Londres y a todos aquellos lugares en donde pueda aprender algo.

1900.—Destinado como ayudante personal del almirante F. Rodgers, comandante de la Estación Naval de China. Era la época de la rebelión de los boers. Allí, Sims conoció al capitán de navío Jellicoe, el que, “en materia de tiro naval, cosa que me interesaba enormemente, era una autoridad, y esto nos aproximó y nos hizo amigos”. (“La victoria en el mar”).

1902.—El almirante Rodgers le nombra oficial de información de la Estación Naval y encargado de las prácticas de artillería.

Octubre.—Es nombrado inspector de prácticas de tiro de la Armada. Durante este cargo hace un viaje de

estudios por Europa. En este destino adquiere cierta influencia política.

1904.—Asciende a Capitán de Fragata.

1905.—Se casa con Ana Richcock, hija de un ex-ministro, boda que aumentó su influencia política.

1906.—Se declara acérrimo partidario de los acorazados monocalibre.

1907.—Noviembre. Ayudante de campo del Presidente Roosevelt.

1908.—Asciende a capitán de navío.

1909.—Marzo. Es nombrado comandante del predreadnought de 18.000 toneladas **Minnesota**. Sus compañeros le critican ampliamente alegando que nunca había mandado buque grande, y que llevaba cerca de siete años sin embarcar. No obstante, el almirante Schereeder, jefe de la Flota del Atlántico, lo recibió muy bien. Pronto, y por la aptitud demostrada, cesaron las críticas.

1910.—“Durante un crucero de la Escuadra americana por las costas de Francia e Inglaterra, mandaba yo el **Minnesota**. Ya se adivinaba en esta época que se preparaba una guerra europea en la que Alemania estaba decidida a jugarse el todo por el todo por el dominio del mundo. En un informe que dirigí al almirante de nuestra Escuadra decía que, en mi opinión, antes de cuatro años estallaría una gran guerra en Europa. En una alocución en el Guildhall, en Londres, en donde fueron convidados a comer ochocientos de nuestros marinos por sir Vezly Strong, el lord alcalde, pronuncié frases que me causaron no pocas molestias en aquella época, y a las que desde entonces se ha hecho alusión muchas veces. Aquellas frases, nacidas de la simple inspiración, no premeditadas, salieron del fondo de mi alma, inspiradas, tal vez, por el gran golpe que los alemanes preparaban: de todos modos, hablé sin estar autorizado por mi Gobierno, y en seguida me di cuenta de haber cometido con ello una gran indiscreción. “Si alguna vez sucediera— dije—que el Imperio británico se viese amenazado por una coalición europea, la Gran Bretaña puede estar segura de contar con sus hermanos de Ultramar hasta el último



buque, hasta la última gota de sangre". ("La victoria en el mar").

El embajador alemán en Washington protestó semioficialmente. Sims fué severamente amonestado por el propio Presidente Taft, y, ante toda la dotación, formada, se leyó otra amonestación por escrito...; pero no se le quitó el mando. (El 1919 se discutió en el Congreso este viaje y este discurso de Sims, hablándose de las predicciones que cita el autor de la indiscreción).

1911.—Mayo. Director del Colegio de Guerra Naval.

1913.—Julio. Jefe de la flotilla de destructores del Atlántico.

1915.—Noviembre. Comandante del acorazado *Nevada*.

1917.—Asciende a contralmirante, y se le nombra de nuevo director del Colegio de Guerra Naval.

Marzo. Es nombrado enlace con el Almirantazgo británico para preparar la intervención de los Estados Unidos en la guerra. Durante el viaje de incorporación a su nuevo destino, estalla ésta, y se convierte en comandante general de las fuerzas navales norteamericanas, en Europa. (Esta parte de la biografía y de la obra del almirante Sims puede leerse en su libro, ya citado, "La victoria en el mar", traducida a nuestro idioma por el entonces capitán de fragata don Rafael Estrada. Editorial Naval. Madrid 1934).

1936.—25 de setiembre. En su residencia de Newport, costa de Rhode Island, donde vivía desde que fué retirado, falleció el ilustre almirante.

### Sims y la artillería.

Viejo estilo de "champagne y guantes blancos" tantas veces descripto en las memorias de los almirantes que iniciaron su vida militar en la misma época de Sims, cuando éste embarcó en la Escuadra de China. La eficiencia de los buques era función exclusiva de su limpieza, y la eficacia de los segundos comandantes, razón directa de la superficie a bruñir. Para los ejercicios de ti-

ro había una fórmula: unos cuantos disparos a **voluntad** sobre un peñasco o una pirámide de lona fondeada a unos cuantos cientos de metros, unos complicadísimos cálculos efectuados por **el más moderno y unas consecuencias** que permitían al almirante darse cuenta de lo que hubiese sucedido en un combate real **contra buque similar** (iii).

Se dice que a Sims le convenció Jellicoe, y que Sims convenció a su almirante; pero también se dice que en Washington maldito el caso que le hacían al nuevo **teorizante**, que no había estado en la guerra del 98. Más que teorizante. Sims era un rebelde. Escribió una violenta carta al Presidente Roosevelt, recién subido al Poder, explicándole **el estado actual** del problema del tiro. Sims —lo demuestra su vida y su obra— era, en último extremo, un vanidoso.

Cuando su almirante lo encargó de los ejercicios de tiro, ya había hecho prosélitos entre la joven oficialidad. Desde el primer día empleó el principio doctrinal: “La fuerza del convecimiento, es superior a la eficacia de las órdenes”. Este fué su secreto. Después hizo lo que los demás: mejoró los blancos, reglamentó los ejercicios, organizó los campeonatos. . . La escuadra de China empezaba así a entrar en la nueva escuela, a espaldas de Washington, pero no a espaldas de Roosevelt, que, en la Jura de Annapolis de 1902, pronunció ante los alumnos las famosas palabras: “Los únicos disparos que cuentan son los que dan en el blanco”. Así dispuso Sims de un lema, probablemente nacido de la famosa carta.

La primera consecuencia de este nuevo estado de cosas fué que lo llamaron a Washington. ¿Para comparecer ante un Consejo de Guerra, como temía? No. Al llegar recibió la orden de presentarse al Presidente y éste: “O perfecciona usted la artillería naval, o pide el retiro”. Así se creó, cuentan las historias, el cargo de inspector de prácticas de tiro en la Armada norteamericana.

En los cinco años que permaneció en el destino no se limitó a dar órdenes e instrucciones, métodos y reglamentos. No estableció, por así decirlo, una dictadura de



unos cuantos, sino que asistía a todos los ejercicios, y, concluidos estos, se llevaba a Washington a los oficiales encargados de la artillería (entonces no había directores de tiro), para efectuar juicios críticos, que duraban a veces, ¡quince días!. En estas reuniones, la discusión se prolongaba hasta el acuerdo general, y así se conseguían las directivas para el año siguiente.

Por este procedimiento, el nivel artillero de la Marina norteamericana, alcanzó, en 1904, el de las Marinas inglesa y alemana. Epocas pacíficas aquéllas en que el tanto por ciento de blancos era motivo de competencia internacional, en que las naciones publicaban los resultados obtenidos. No había censura para los publicistas ni secreto para los inventos. La Marina de guerra, más que un arma, era un deporte, y Tirpitz, Fisher, Sims y Percy Scott, los capitanes de los equipos, que, con sus aciertos y fracasos, sus virtudes y sus vicios, formaban un frente sólidamente unido contra la indisciplina del tiro, enquistada en la mentalidad de casi todos los almirantes, aferrados al concepto de tiro rápido del año 90 que aportaba la Industria cuando la Técnica no se había preparado para recibirlo. Sims vino a Europa, y Jellicoe le presentó a Percy Scott. Ambos la iniciaron en los incomprensibles misterios de la salva. A los pocos meses regresaba a Washington con un telémetro en la maleta y en la cabeza unos rudimentos del problema cinemático...

### Sims y el acorazado.

Cuando Sims ingresó en el servicio, la Marina de los Estados Unidos, apenas existía. Al terminar la guerra de Secesión era una de las primeras del mundo; pero, en cuanto dejaron de necesitar el mar para vencer —enfermedad de muchas naciones—, la olvidaron. El Dorado atraía más que la navegación; el oro naciente era incomparablemente más atrayente que el oro trabajo que representaba el tráfico marítimo. En 1860 había 2.500.000 toneladas de buques mercantes, que representaban el 66,5 por ciento del comercio americano; en 1914, 825.000 toneladas, el 9,5 por ciento del mismo tráfico. Consecuencia lógica; entre 1865 y 1881

no se construyó una sola unidad de guerra. Este mismo año, el Secretario de Marina confesaba ante el Congreso que la Flota no podía proteger al comercio **ni aun en tiempo de paz**. En 1885 se construían cuatro modernos cruceros de hierro; en 1898.....

La creación de la **Nueva Armada** se debe en propiedad al Colegio de Guerra Naval, fundado en 1885 por el comodoro S. B. Luca, aunque la mayoría de los oficiales lo tomasen a broma y se mantuviesen apartados de las nuevas tendencias. Los elogios no podían vencer la resistencia de la masa. Mahan, tan admirado en Europa, era en su país casi un desconocido...

Al empezar el siglo —léase cualquier Tratado de la época; por ejemplo nuestro *Hermida y Ristori*— el límite de la visibilidad distinta y, por lo tanto, la máxima distancia de combate, era 6.000 metros. La escuela italiana y Percy Scott, en Inglaterra, aportaron —de sobra son conocidas— las nuevas teorías sobre el monocalibre. En Inglaterra disponían de Fisher, y, gracias a él, el trabajo de saltar del acorazado-museo de Artillería al Dreadnought fué fácil. En Norteamérica, el campeón de las nuevas construcciones era Sims, consecuencia indudable de su viaje a Europa; pero, ¡admiraos!, el Congreso se metió a opinar, y Roosevelt no le fué a la zaga; pero, al fin y al cabo honrado, se decidió aconsejarse de Mahan, pontífice máximo consagrado en la vieja Europa. La opinión del estratega puede leerse en su artículo "Reflexiones históricas y de otro tipo, deducidas de la batalla del Japón".

Resumamos: Los rusos tenían doble número de cañones gruesos que los japoneses y, no obstante, fueron aniquilados por el fuego de la artillería mediana de éstos. Otrosí: La velocidad es sólo un factor defensivo que sirve para evitar los encuentros. ¿Qué importa llegar antes al mar de batalla si se es más débil artilleramente?

Los armamentos de desplazamiento conducen a aumento de gasto, a disminución del número de unidades y a concentración excesiva de potencia. Como el acorazado es una ecuación de pesos entre velocidad, autonomía, protección y potencia ofensiva, basemos ésta en la acreditadísima artillería mediana.



Sims le contesta en "Cualidades tácticas de los acorazados con artillería gruesa monocalibre, gran velocidad y desplazamiento", donde expone:

—Mahan desconoce las modificaciones fundamentales en su utilización de la artillería sobre Tsushima. Sus conclusiones sobre esta batalla son hijas de la fantasía y, por lo tanto, erróneas.

—Si los cañones gruesos rusos eran el doble de los japoneses, veamos su rendimiento en el artículo del comandante Semenoff, testigo presencial, publicado en el mismo número de la revista donde apareció el trabajo de Mahan:

Disparos por cañones de 30 centímetros: 1.275.  
Blancos: 250. Tanto por ciento: 19,6.

Disparos por cañones medianos: 16.000: Blancos: 350. Tanto por ciento: 2".

—Según Mahan la artillería mediana destruye hombres y moral; pero en los modernos acorazados, hombres y moral están protegidos por sólidas corazas.

—Contra el "volumen de fuego" el "dar primero", de Percy Scott.

—Los modernos principios del tiro naval imponen la artillería monocalibre.

--Mahan no ve en la velocidad más que la facultad de huir. Pero cuando un almirante se aproxima al enemigo más de lo necesario indica que no está capacitado para el mando.

—La Flota más veloz puede elegir el momento de la batalla, adueñarse de la distancia, de la posición y de la formación de concentración contra una parte del grueso enemigo. Las posibilidades tácticas de la Flota más lenta son negativas.

—El aumento de desplazamiento en los acorazados no es, ni un salto atrás voluntario, ni una complicación buscada, sino sencillamente un caso de fuerza mayor.

—Con lo que cuesta mantener veinte acorazados pequeños podremos sostener una Flota de diez grandes, muy superiores en todos sus aspectos, y aún sobrará dinero para construir anualmente una nueva unidad de

20.000 toneladas, aun sin contar con el ahorro de personal que representa la Flota más eficaz.

—He tratado de demostrar —concluye Sims— lo erróneo de las conclusiones de Mahan, acreditado desconocedor de las cualidades tácticas de los modernos buques y de la moderna teoría del tiro naval.

No se trataba de demostrar que Inglaterra estaba equivocada, ni tampoco que les faltaba la razón a los oficiales de Marina que, con rara unanimidad, pensaban igual. Si Sims perdía la partida, que conste que no fué por razonamientos, sino simplemente, porque Mahan era un filósofo, y los filósofos siempre han sido muy respetados por el Congreso norteamericano.

La materialización de la derrota de Sims es la limitación del desplazamiento máximo a 18.000 toneladas por el Congreso, realizadas en aquellos grandes monitores que se llamaron **Michigan** y **South Carolina** (1906) que, aun mostrando la distribución más racional de la artillería, sin inútiles pesos muertos, no tenían velocidad ni calado, defectos típicos de los monitores.

Pero aquel mismo año— epílogo triunfal de Sims — Roosevelt anulaba el Tratado unilateral de la limitación de armamentos.

### Esquemas sobre el criterio de Sims.

#### Colegio de Guerra Naval.

—La base de los métodos de investigación es la discusión, que debe ser franca y sin trabas.

—En esencia, la discusión tiene lugar entre hombres, no entre oficiales, y, en consecuencia, las graduaciones no influyen en las conclusiones, que deben basarse en hechos y argumentos.

—El Colegio de Guerra Naval no es un Colegio, sino un Consejo.

—Los alumnos deben disponer de lugares a propósito para trabajar. El director, raras veces, visible, les envía desde su despacho las conclusiones y decisiones adoptadas.

Flotilla de destructores del Atlántico,

Newport, 10 de Julio de 1913.



## CIRCULAR

Para: Comandantes de los buques.

Asunto: Misión general de la Flotilla.

1.—El jefe de la Flotilla opina que debe aumentarse el valor del trabajo realizado por ella y disminuirse el esfuerzo necesario para ejecutarlo, consiguiéndose si se define explícitamente y se explica con claridad su misión general.

Por “misión general”, se entiende la obligación, objetivo o finalidad que tenemos en tiempo de paz, para que, si llega la guerra, estemos preparados desde el punto de vista material y de los conocimientos técnicos de las dotaciones.

2.—Por lo tanto, es conveniente que todos los comandantes y el jefe de la Flotilla de submarinos discutan esta cuestión con los oficiales y estén preparados para examinarla, en conferencia, el martes 15 de julio, a las nueve de la mañana, dando su opinión acerca de lo que constituye la misión general de la Flotilla en el momento actual.

Se cree que el esfuerzo colectivo tendrá por consecuencia que se elija en forma adecuada la misión adecuada e ineludible.

3.—Ninguna misión es aceptable si no coinciden las opiniones de los que han establecido su naturaleza, lo que sólo puede conseguirse mediante la aceptación voluntaria y apoyo de todos los interesados.

Por su definición final, debe ser fácilmente comprensible, como base para tomar decisiones en cuestiones de cualquier naturaleza, y, sin embargo, no ser tan general o vaga que carezca de valor para servir de guía en las obligaciones diarias.

4.—La fé en la misión conducirá al perfeccionamiento de los medios para llevarla a cabo.

5.—Por estas razones el jefe de la Flotilla desea que la misión se determine mediante consulta entre los comandantes de los buques, más bien que imponérselas. Con el fin de conocer las opiniones particulares sobre el asunto, solicita que se le envíe, antes del 15 de julio, un

informe escrito de cada comandante, dando a conocer sus puntos de vista sobre nuestra misión actual.

(Primera circular firmada por Sims, después de tomar el mando de la Flotilla).

### La disciplina.

#### (Sistema antiguo norteamericano.

—Cualquier irregularidad, sea cual sea su naturaleza, debe ser castigada.

—Hacer, por lo menos, a dos oficiales responsables de la ejecución de una sola orden.

—No pedir nunca consejo a los subordinados; los subordinados están obligados a obedecer y no a pensar.

—La mejor forma de conseguir que las órdenes se cumplan es mantener constante la amenaza del castigo).

—El norteamericano está deseoso de cooperar cuando sabe lo que se le exige.

—Solicítense proposiciones, estudiándolas cuidadosamente; discutir los asuntos, pues muchos perfeccionamientos importantes han sido sugeridos por los subordinados.

—Explótese el sano espíritu de Cuerpo, manteniendo viva la competencia.

—Anímese a los subordinados para que pidan consejo en todas las dificultades que se le presenten.

—Conservar la disciplina sin acudir a las autoridades superiores.

—Tener consideración con las faltas de experiencia cuando una advertencia puede corregir pequeñas deficiencias, es una equivocación castigar.

—No ser rudo en las palabras ni en los actos, absteniéndose de castigar cuando se está enfurecido; no permitir que el humor influya en nuestra actitud con los subordinados.

—No olvidar nunca que el fin del castigo es la corrección, no la venganza.



—No criticar nunca a los jefes. “La crítica destructora que se origina en la cámara de oficiales se extenderá pronto por todo el barco y matará el espíritu de su dotación”.

Ya hace ciento cincuenta años decía lord Jervis: “La disciplina comienza en el cuarto de guardia. No temo a los marineros, pues son las conversaciones indiscretas de los oficiales y sus presuntuosas discusiones de las órdenes que reciben, lo que produce todos nuestros males”.

Aplicando este criterio durante su larga vida militar, el almirante Sims llegó a ser el “The old man” querido por toda la Marina norteamericana. Había cumplido con su deber.

---

## SUD AMERICA.

La “Revista de las FF. AA. de la Nación”, Cuba, publica un artículo firmado por “N.E”, “**Sobre asuntos militares**” en Sud-América, el cual trascribimos a continuación:

Los proyectos de los países sudamericanos para reforzar sus defensas aéreas encuentran el estímulo oficial en todo aquello que signifique la intervención del Gobierno.

Presúmese que los funcionarios del Gobierno, desean que se dé prioridad en las construcciones aéreas a los pedidos de los países latinoamericanos sobre cualquier otro país con excepción de Gran Bretaña y Canadá. Esta actitud es muy significativa por cuanto está pendiente de la aprobación legislativa en la Argentina, un programa de rearme en el que se incluye la adquisición de aviones que aún sobrepasan al programa de tres años, que sepultó en la compra de Material en Estados por más de Once millones de dólares.

Los funcionarios oficiales también están interesados en los proyectos para la construcción de aviones en algunas repúblicas del sur. La visita de los Oficiales de

Aviación y funcionarios brasileros a los Estados Unidos para estudiar el equipo y las maquinarias, se relaciona con el plan de crear una fábrica de aviones en Lagoa Santa, Estado de Minas Geráes, que ha sido autorizado por el Gobierno Brasilerero.

Según se informa, Brasil, ha obtenido autorización para construir aviones de adiestramiento del tipo fabricado por la Norte América Aviation Incorporated de California. Recientemente Brasil compró 28 aviones de ese tipo a dicha empresa los que han sido ya enviados en vuelo.

Se informa que este año la fábrica argentina de aviones en Córdoba, producirá unos cien aviones de adiestramiento del tipo Focke Wulf y un menor número de aviones ligeros según modelos estadounidenses.

El Gobierno Chileno no posee una amplia fábrica de aviones pero hace algunos años, compró una instalación para armar aviones a la Compañía Curtiss, la trasladó a los Cerrillos en 1932 y en la actualidad sirve como base de reparaciones para las fuerzas aéreas chilenas.

En el Perú, existe una fábrica Caproni, subsidiaria de la Caproni de Italia y en una oportunidad tenía el Perú, la esperanza de atender todas las necesidades en materia de aviones pero ahora, se vuelve a los Estados Unidos como lo indica la contratación de misiones de aviación estadounidense y la noticia de que tiene la intención de adquirir aviones en este país. La Compañía Faucett tiene una pequeña fábrica en el Perú, donde arma 6 a 10 aviones civiles anualmente pero los motores los obtiene en Estados Unidos.

Con excepción de las mencionadas, no existen otras fábricas de aviones en los países sudamericanos, la cuestión de abastecimiento de aviones en la América latina, es posible que aumente la atención internacional, que finalmente pueden exigir una coordinación más estrecha de las entidades de aviación de los diversos países.

---

El primer mandatario del Brasil doctor Getulio Vargas, en un discurso que recientemente pronunció en el Centro de Preparación de Oficiales de la Reserva, en



Río de Janeiro, se ha referido a la solución de dos problemas de vital importancia para la eficiencia de la organización defensiva de su país; la exiguidad de los cuadros de oficiales de estadística que permita aplicar, en caso necesario, todos los recursos de la Nación a los fines militares.

El hecho tiene una doble significación, pues, además de demostrar el interés con que el gobierno del país hermano atiende a las exigencias de la organización de su sistema defensivo, estableciendo, por intermedio de su primer mandatario, juicio acertado sobre la influencia que ejercen en la organización militar, factores que deben ser considerados como primordiales, evidencia, por la justeza de los conceptos emitidos, que al orador no le son desconocidos los procedimientos técnico militares que deben emplearse en la preparación de la defensa nacional.

“Organizadas las defensas militares, expresó, de acuerdo con las normas impuestas por las duras contingencias de la actualidad, podremos en cualquier momento, colocar a la nación en armas, movilizada como un solo hombre y lista para enfrentar todos los peligros, en la plenitud de sus recursos económicos y sus medios de acción”. “En tiempos de guerra, agregó, todas las energías civiles de la nación deben colocarse a disposición de las fuerzas militares. Para que tal ocurra con la rapidez y eficiencia requeridas, es necesario que los problemas de transformación y adaptación de la producción, de los transportes y de la propia vida de las poblaciones, estén previamente estudiados y cuidadosamente preestablecidos”.

En todos los tonos se ha declarado, pública y continuamente, que las disposiciones en vigor para instruir al personal de oficiales de reserva son inadecuadas. Fué un procedimiento que satisfació en su época, pero que en la actualidad es inadaptable a las necesidades técnicas que obligan a que este personal obtenga, en el tiempo de servicio, suficiente capacidad para el mando de las pequeñas unidades de tropas que le corresponderá conducir en campaña.

Sin perfeccionamiento técnico, de nada o de poco vale la movilización de grandes masas de reservistas, tal como lo acaba de expresar el primer magistrado brasileño.

En lo que respecta a la estadística militar, poco en realidad se ha hecho. La acción de las autoridades militares se encuentra limitada por falta de una legislación adecuada que reemplace las disposiciones anticuadas de la ley 9.697. Y a pesar de que el Ministerio de Guerra anunció en la memoria enviada al Congreso a principios de este año, que se encontraba en estudio un proyecto de modificaciones, el que sería enviado a la consideración de las Cámaras, hasta ahora, no lo ha remitido y se carece de toda nueva información al respecto.

Por consiguiente, el levantamiento de la estadística militar, se mantiene en las mismas condiciones precarias en que se encontraba con anterioridad a la creación de los comandos regionales, dispuesta en 1939. Estos, precisamente, tienen como misión principal preparar la movilización en todo el territorio nacional, la que, naturalmente, no podrá ser efectuada en forma integral hasta tanto no se amplíen los medios y se modifiquen los procedimientos legales que permitan ejecutar los trabajos estadísticos militares en forma tal que aseguren la aplicación práctica de los planes que al respecto se formulen.





# Crónica Nacional

---

Entrega de despachos a los nuevos Alfereces de Fragata, en la Escuela Naval del Perú.—En la mañana del 26 de Julio, se realizó en la Escuela Naval del Perú, la entrega de los despachos a los nuevos Alfereces de Fragata de la promoción extraordinaria que han terminado sus estudios reglamentarios con sujeción al régimen de transición establecido por el Ministerio del Ramo, y entre los que figuran un cadete venezolano y otro costarricense.

A las 10 y 30 a.m. llegó el Jefe del Estado a la Escuela Naval, acompañado del Ministro de Marina y Aviación, Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto; del Jefe de la Casa Militar, General Fernando Melgar, y del edecán de servicio Mayor Gambetta.

Recibió al Señor Presidente de la República, el Capitán de Navío don Roque A. Saldías, Director de este Instituto, quien lo acompañó al estrado de honor, habiendo ocupado los demás asientos destacadas personalidades de nuestro mundo social, político y militar.

El Capitán de Navío, Director, invitando al Señor Presidente de la República a hacer entrega de sus despachos a los nuevos oficiales, pronunció el siguiente discurso:

“Señor Presidente de la República:

Las razones fundamentales que os sugirieron la conveniencia de expedir el Decreto Supremo de 17 de diciembre de 1940, disponiendo la reducción a cinco años del tiempo natural de enseñanza observado hasta entonces en esta Escuela; motiva la muy especial circunstancia de que a mediados del presente año tenga lugar una promoción extraordinaria, integrada por los cadetes que constituían el quinto año de estudios en la fecha de expedición del mencionado Decreto y que acaban de ser aprobados en todas las materias correspondientes al curso de instrucción exigido al antiguo sexto año.

Vuestra presencia, señor, en esta ceremonia, reafirma, una vez más, el alto significado que para los nue-

vos graduados representa el ver hoy realizadas sus aspiraciones de ingresar al cuerpo ejecutivo de la Armada.

Mediante un curso intensivo, tanto teórico, como práctico, en el pasado verano, y un período de cuatro meses de instrucción durante el presente año académico, ha sido posible que la promoción actual egrese cumpliendo, satisfactoriamente, con todas las exigencias que requiere el buen cumplimiento del Plan de Estudios en vigencia.

Entre los veintiséis cadetes que han rendido las pruebas finales, dos proceden de las Repúblicas de Costa Rica y Venezuela, respectivamente, que ingresaron en 1936 a este Instituto Naval, para llenar otras tantas vacantes asignadas con ese objeto por el Supremo Gobierno, consecuentes con su tradicional y laudable política de propender al acercamiento de los países de América y de contribuir al robustecimiento de los vínculos que, leal y sinceramente, anhela unian al Perú con todas las naciones del Continente, compenetrados como están nuestros dirigentes de un elevado y bien entendido espíritu panamericanista.

Muy grato nos ha sido, por consiguiente, haber tenido entre nosotros a estos jóvenes, y cooperado por nuestra parte a los sanos propósitos del Gobierno, no economizando, en consecuencia, esfuerzo alguno para que, al igual que sus compañeros peruanos, obtuvieran en la mayor extensión posible, los conocimientos que les son indispensables para iniciarse debidamente en sus próximas actividades profesionales.

La Espada de Honor que anualmente otorga el señor Presidente de la República corresponde en esta promoción al cadete Abel Woll Dávila, por haber obtenido el calificativo más alto en "Carácter Militar" durante todo el tiempo que ha permanecido en la Escuela.

El cadete Woll, que ocupa el primer lugar en el Rol de Mérito, recibirá el premio "Simón Bolívar", consistente en un sextante obsequiado por el señor Presidente de la República de Venezuela, General Isaías Medina.



Señor Presidente:

Al solicitaros que os dignéis hacer entrega al cadete Woll de las muy honrosas recompensas a que se ha hecho acreedor, así como de los diplomas de estudio y despachos de Alfereces de Fragata a los que egresan de la Escuela, deseo expresar a los cadetes de esta promoción, la profunda convicción que abrigo, de que el éxito que obtengan en sus nuevas actividades profesionales dependerá exclusivamente, del entusiasmo y dedicación que observen en cada uno de los actos del Servicio Naval, por trivial que pudiera parecerles, teniendo constantemente presente que la organización es la base más sólida sobre la cual debe descansar este Servicio, cuya alma y galardón, es el honor; que se inspira en el amor a la Patria; que tiene una necesidad esencial, la subordinación; una exigencia, el valor”.

A continuación el Doctor Prado, hizo entrega de los despachos mencionados así como de la Espada de Honor al Cadete Abel Woll, quien recibió también el premio “Simón Bolívar” Terminada esta ceremonia, el Presidente, dió lectura al siguiente discurso:

“Señores:

Con verdadera complacencia asisto a esta ceremonia en la que, con la solemnidad ritual, esta Escuela otorga a los cadetes que han dado término a sus estudios, el diploma que los acredita para su iniciación en el servicio de la Marina de Guerra, advirtiéndose la circunstancia de que se trata de una promoción extraordinaria, a mérito del régimen de transición en el Plan de Estudios, que reduce el ciclo escolar, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto Supremo de 17 de diciembre de 1940, inspirado en razones de orden técnico y de aceleración en el incremento del personal de oficiales y jefes de nuestra Armada.

El resultado obtenido ha venido a confirmar la conveniencia y el acierto de esta medida, pues, como lo manifiesta el Director de este Plantel, ha sido ampliamente satisfactorio, por lo que expresó a los jóvenes cadetes que egresan, mi felicitación y mi estímulo para que, en el

ejercicio de su noble carrera, rivalicen en el cumplimiento del deber y en la práctica de las altas virtudes que han dado tan justa gloria a nuestros marinos, siempre que la Patria ha puesto a prueba su capacidad profesional y su heroísmo.

Constituye nota grata a nuestros sentimientos, de solidaridad continental, el hecho de que entre los graduandos figuren un cadete venezolano y un costarricense, quienes, durante cinco años de íntima camaradería, han podido conocer y apreciar el alma de la juventud peruana, en la que palpita, junto con un acendrado patriotismo, un sentido de profunda cordialidad con los pueblos de América, dentro del ideal de justicia y de respeto al derecho.

Con simpatía y agrado he hecho entrega al cadete Abel Woll Dávila de la "Espada de Honor" y del premio "Simón Bolívar", obsequiado por el señor Presidente de la República de Venezuela, en razón de haber obtenido el calificativo más alto de carácter militar; así como los diplomas y despachos de alfereces de fragata a los alumnos que han dado término a sus estudios; y a todos ellos, confundidos en los mismos sentimientos de afecto y patriotismo, les deseo una brillante actuación que haga honor a la Escuela donde se formaron y a la Marina de Guerra, a la que el país tiene encomendada la seguridad de sus vías fluviales y marítimas y el orgullo de ostentar en todos los mares del orbe el pabellón nacional.

Felicito al Director de la Escuela y al Cuerpo de Profesores por el celo y eficiencia con los que han cumplido sus arduas y delicadas labores docentes, cuya contribución aprecia debidamente el Gobierno".

Terminada la ceremonia, el Jefe del Estado pasó a los salones de la Dirección, en compañía de los altos Jefes de la Marina y el Ejército, asistentes a la actuación, y allí felicitó en forma efusiva a los nuevos alfereces diplomados, con quienes departió algunos instantes, retirándose luego de la Escuela y efectuándose los honores reglamentarios.



## SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU

### MOVIMIENTO DE CAJA EN MARZO DE 1941

#### ENTRADAS

##### Saldo en Febrero 28 de 1941:

En Banco Italiano. Cta. Cte. ....	S/o.	28.487.95	
En Banco Popular. Cta. Cte. ....	>	118.929.21	
En Banco Popular. Retención Judicial .....	>	650.00	
En Banco Italiano. > > .....	>	150.00	
En Banco Italiano. Depósito .....	>	150.000.00	
En Banco Popular. > .....	>	150.000.00	
En Banco Internacional > .....	>	150.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	>	5.000.00	S/o. 603.217.16

##### Fondos de Gastos:

Pagados por los socios en el mes. ....	S/o.	31.190.00
--	------	-----------

##### Fondos de Reserva:

Cuotas de Inscripción pagados por los socios en el mes como sigue:

Aviación.....	S/o.	103.00	
Chilayo.....	>	35.00	
Cuzco.....	>	25.00	
Escuela Militar.....	>	40.00	S/o. 203.00

##### Intereses Cobrados:

Cupón N <sup>o</sup> . 0464 Banco Internacional .....	S/o.	460.00	
> > 0472 > > .....	>	230.00	
> > 4441 > Popular.....	>	345.00	
de depósito 225 Banco Popular .....	>	570.90	
> > 237 > Internacional .....	>	571.53	
> > 44647 > Italiano.....	>	314.58	
> Cédulas Hipotecarias á 28 de Febrero ...	>	100.00	> 2.592.01

##### Adelantos de Sueldos:

Reintegro en el mes .....	>	60.00
		<u>S/o. 637.262.17</u>

## SALIDAS

**Fondos de Gastos:**

Cobranza y timbres de remesas.....	S/o.	33.03	
Sueldos de empleados.....	>	530.00	
Imprenta y menudos.....	>	45.00	S/o. 608.03

**Siniestros Pagados:**

Pagado a herederos de:			
Sub-Teniente Víctor Esparza.....	S/o.	10.000.00	
Comandante Edilberto Perales.....	>	10.000.00	
Teniente Germán Flórez G.....	>	10.000.00	
Capitán Augusto Durand.....	>	10.000.00	
Teniente Manuel J. Arias.....	>	10.000.00	
Comandante Manuel A. Cabrera. (Saldo) .....	>	2.000.00	> 52.000.00

**Saldo en Marzo 31 de 1941:**

En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S/o.	45.140.08	
En Banco Popular. Cta. Cte.....	>	83.714.06	
En Banco Popular. Retención Judicial.....	>	650.00	
En Banco Italiano.....	>	150.000.00	
En Banco Italiano. Depósito.....	>	150.000.00	
En Banco Popular.....	>	150.000.00	
En Banco Internacional.....	>	150.000.00	
En Banco Internacional.....	>	150.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	>	5.000.00	> 584.654.14
			S/o. 637.262.17

Saldo mes de Marzo 31 de 1941.....	S/o.	584.654.14	
Menos sumas retenidas.....	>	800.00	S/o. 583.854.14
Menos siniestros por pagar.....	>	185.463.23	
Saldo disponible.....	S/o.	398.390.91	

Conforme—Tesorero  
Capitán de Navío.—**A. Jiménez P.**

Contador  
**R. La Rosa.**

Conforme—Vocal de Contabilidad.  
Coronel—**Felipe de la Barra.**

Vº. Bº.—Presidente.  
Contralmirante—**C. Rotalde.**





# ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

## OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

JUNIO 1941

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		Máxima y mínima a la intemperie		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	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7
1	157-2	315-2	180-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	16000	22000	18000	760.0	759.2	760.6	18.2	20.0	18.6	17.6	18.4	17.4	18.8	19.8	18.4	23.2	17.0	24.6	15.8	146	0.6	0.0							
2	Calma	135-2	180-2	Alt. Es. 10	Es. Cu. 9	Ci. Cu. 6	18000	28000	26000	762.2	761.0	760.8	18.4	20.4	18.8	17.6	18.4	17.6	17.8	19.8	19.0	23.0	16.8	24.2	15.6	348	0.5	0.0							
3	135-2	157-2	157-3	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	18000	26000	18000	762.6	761.4	760.4	18.6	19.8	18.4	17.4	18.0	17.8	18.4	19.4	17.9	20.2	17.4	21.4	16.2	415	0.5	0.0							
4	135-2	272-1	135-1	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	16000	20000	3000	762.4	761.4	760.1	18.0	19.8	17.6	17.0	18.0	17.0	17.8	19.6	18.0	20.8	16.8	25.3	15.7	206	0.4	0.0							
5	Calma	157-1	157-3	Alt. Es. 9	Cu.-4	Cu.-9	17000	26000	22000	762.7	760.9	760.3	18.4	20.4	19.0	17.8	18.4	18.0	19.0	20.0	18.4	22.6	16.4	24.4	15.0	380	0.6	0.4							
6	157-2	157-2	157-2	Es. Cu. 4	Alt. Es. 10	Alt. Es. 8	23000	22000	27000	761.0	761.5	761.3	19.0	20.6	19.7	18.0	18.6	18.3	19.2	20.2	18.7	20.2	17.3	23.9	15.6	310	0.6	0.0							
7	135-1	157-2	135-3	Alt. Es. 10	Cu.-3	Es. Cu. 10	18000	25000	20000	762.6	763.2	761.5	19.9	21.4	18.9	17.7	17.8	17.4	19.2	19.9	19.5	21.0	17.6	22.9	16.4	479	0.6	0.0							
8	202-1	157-3	157-4	Es. Cu. 10	Alt. Es. 10	Es. Cu. 10	19000	20000	18000	763.5	762.2	762.1	19.1	20.8	18.6	17.9	17.9	17.6	18.3	19.0	18.8	21.2	17.0	23.0	16.3	398	0.7	0.0							
9	135-1	180-4	135-4	Es. Cu. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	22000	20000	22900	763.4	762.7	764.6	18.1	19.2	18.0	17.0	17.4	16.9	18.8	19.0	19.2	20.4	17.8	22.4	15.5	402	0.7	0.2							
10	157-1	180-2	157-2	Alt. Es. 10	Cu.-2	Cu.-7	17000	25000	22300	762.6	762.2	763.9	17.8	20.4	18.9	16.6	17.2	17.6	17.5	19.8	18.4	21.6	17.6	23.2	15.3	385	0.7	0.0							
11	315-3	180-3	180-3	Es. Cu. 10	Es. Cu. 3	Es. Cu. 3	18000	22000	17000	762.6	762.4	761.4	18.7	20.2	18.9	17.4	17.8	17.4	18.4	19.0	18.6	23.5	16.6	25.2	15.8	405	0.8	0.0							
12	157-1	157-3	157-3	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	18000	20000	18000	762.4	762.6	760.4	17.9	18.9	17.7	17.6	17.5	16.8	17.6	17.5	18.3	19.8	16.2	21.0	15.0	516	0.5	0.3							
13	157-1	180-4	157-4	Es. Cu. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	15000	18000	12000	761.8	760.6	760.2	18.0	18.4	17.6	17.5	16.6	16.9	17.2	17.6	17.0	20.6	16.6	22.2	15.4	576	0.6	0.0							
14	157-2	180-4	180-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	15000	6000	23000	761.6	761.8	760.8	17.8	18.0	17.2	16.9	17.0	16.6	16.9	17.2	17.0	20.2	15.6	22.4	14.8	552	0.5	0.6							
15	180-2	180-3	157-3	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	14000	16000	18000	761.2	760.7	760.0	17.6	18.5	17.4	16.8	17.2	16.8	17.0	18.0	17.6	19.6	15.5	20.3	15.0	400	0.6	0.0							
16	157-2	180-2	157-3	Alt. Es. 10	Alt. Cu. 8	Alt. Es. 10	20000	22000	25000	762.5	761.2	760.1	17.8	19.8	17.9	16.0	17.0	16.6	16.3	18.0	17.8	20.0	15.1	21.8	14.0	339	0.7	0.0							
17	Calma	Calma	157-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	10000	18000	16000	761.3	759.2	760.0	16.9	18.8	17.4	16.4	17.2	16.6	17.6	18.4	18.0	22.0	16.8	25.3	14.5	196	0.3	0.2							
18	Calma	157-1	17-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	18000	18000	16000	761.3	761.9	761.7	16.2	17.8	17.2	16.0	16.6	16.8	17.5	17.4	16.8	19.6	15.6	20.5	13.8	400	0.4	0.2							
19	157-3	180-4	157-5	Alt. Es. 10	Alt. Cu. 9	Alt. Es. 10	18000	22000	17000	762.5	761.6	760.4	16.0	17.4	17.1	15.8	16.2	15.6	16.3	16.8	17.0	19.8	15.7	20.2	14.0	364	0.7	0.5							
20	090-1	157-1	180-3	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	15000	18000	15000	761.6	760.4	760.1	16.2	17.6	17.2	15.5	15.8	16.0	17.0	17.4	17.8	20.0	16.0	21.0	14.2	253	0.5	0.0							
21	Calma	180-1	157-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	13000	18000	18000	760.9	759.6	759.3	16.4	17.8	16.6	15.6	16.0	15.8	17.5	17.6	16.8	19.8	16.2	20.4	14.6	219	0.4	0.0							
22	Calma	270-1	135-1	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	18000	15000	18000	760.6	761.6	760.1	16.6	17.9	16.4	15.0	16.7	16.0	15.8	17.2	17.0	19.2	15.2	20.8	14.3	282	0.4	0.0							
23	180-2	135-4	180-3	Alt. Es. 10	Alt. Cu. 9	Alt. Es. 10	15000	26000	24000	761.0	760.8	760.3	16.0	18.4	16.6	15.1	16.0	15.3	16.2	16.2	16.0	18.6	15.0	19.5	13.7	420	0.5	0.0							
24	180-1	135-2	157-2	Alt. Es. 10	Alt. Cu. 6	Es. Cu. 9	15000	20000	22000	761.8	762.9	761.2	15.8	19.6	16.8	15.4	16.8	15.8	16.4	17.3	16.9	20.0	15.2	21.4	13.8	194	0.5	0.0							
25	Calma	180-2	157-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	16000	24000	20000	762.4	762.0	761.5	16.7	17.4	16.6	15.5	16.2	15.8	16.6	17.0	16.8	19.0	16.0	20.0	14.2	395	0.4	0.0							
23	180-1	135-4	180-4	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	17000	12000	19000	760.6	760.5	760.0	15.8	17.4	16.8	15.1	16.4	15.6	16.6	16.8	16.4	17.6	14.4	18.4	13.0	359	0.4	0.1							
27	Calma	157-1	157-3	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	4000	12000	15000	760.4	760.5	760.6	15.6	16.8	16.6	15.2	15.4	15.2	16.2	16.8	16.3	18.8	15.0	19.4	13.6	326	0.3	0.3							
28	Calma	180-1	157-4	Alt. Es. 10	Alt. Cu. 8	Alt. Es. 10	12000	25000	22000	761.9	760.6	760.5	16.2	17.5	16.4	15.3	15.8	15.4	16.2	16.9	15.8	17.6	15.2	18.8	12.9	234	0.3	0.0							
29	180-1	Calma	180-2	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	7000	22000	25000	763.0	760.8	760.4	15.6	19.2	16.2	15.1	17.8	15.3	15.6	16.9	16.2	21.1	15.6	23.8	13.4	183	0.4	0.2							
30	Calma	180-2	157-3	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	Alt. Es. 10	19000	26000	26000	761.3	760.7	760.4	16.0	16.8	16.4	15.4	15.6	15.2	15.5	16.2	16.0	17.8	15.2	18.3	14.2	233	0.3	0.1							
Medias Mensuales	165-1	177-2	160-3	—	—	—	—	—	—	761.8	761.2	760.8	17.3	18.9	17.5	16.4	17.0	16.5	17.3	18.0	17.5	20.2	16.1	21.8	14.7	343	0.5	0.1							

El Jefe del Departamento de Navegación

Capitán de Fragata  
CESAR RANGEL



# ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

## OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

JULIO 1941

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		Máxima y mínima a la intemperie		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	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13
1	Calma	202-2	180-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 9	Alt.Es. 10	10000	24000	20000	762.5	761.0	760.8	15.6	16.8	16.4	15.2	15.4	15.2	15.5	16.2	16.1	19.6	13.0	20.7	12.0	302	0.5	0.3					
2	Calma	180-2	180-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	8000	16000	18000	761.5	761.1	760.6	15.6	16.4	16.0	15.1	15.2	14.8	15.8	16.0	16.0	18.5	15.0	19.2	12.8	208	0.5	0.2					
3	090-2	270-1	315-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	15000	18000	16000	760.1	760.0	761.0	15.7	16.5	15.7	14.3	15.0	15.0	15.6	16.0	15.6	18.6	15.0	19.8	13.0	260	0.5	0.0					
4	Calma	180-1	Calma	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	15000	24000	20000	760.9	760.5	761.6	15.5	16.6	16.0	14.7	15.0	14.9	15.5	16.0	15.8	19.6	14.8	20.8	12.5	166	0.4	0.0					
5	Calma	Calma	202-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	20000	20000	18000	760.7	760.6	759.7	15.3	19.9	15.9	14.4	16.7	14.8	15.8	16.7	16.1	20.0	14.6	21.7	12.4	308	0.6	0.1					
6	157-1	157-2	157-3	Alt.Es. 10	Es. Cu. 10	Es. Cu. 10	18000	16000	15000	762.3	761.5	761.2	15.8	16.8	16.0	15.0	15.8	15.2	15.6	16.2	15.8	20.4	14.5	21.3	12.7	321	0.7	0.0					
7	157-1	180-2	135-4	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	20000	26000	20000	761.7	761.2	760.8	15.3	16.8	16.2	14.7	15.4	15.0	15.5	16.0	15.9	18.4	14.6	19.7	13.1	336	0.3	0.2					
8	Calma	135-1	180-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt. Cu. 2	17000	18000	20000	762.5	760.2	760.1	15.7	18.0	16.7	14.9	16.0	15.4	15.8	16.6	16.2	18.6	15.0	21.0	12.9	228	0.7	0.0					
9	Calma	180-2	157-4	Alt. Cu. 3	Cu. 2	Alt. Cu. 9	15000	18000	16000	762.9	761.2	760.8	15.8	18.0	16.8	15.0	16.0	15.2	15.8	16.8	16.9	20.5	14.5	21.8	11.2	375	0.4	0.0					
10	Calma	135-3	180-3	Es. -10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	17000	14000	19000	762.6	763.8	762.8	16.0	16.6	16.0	14.8	15.4	15.0	15.5	16.4	15.9	20.0	13.6	21.5	11.5	338	0.5	0.0					
11	180-3	135-2	180-3	Es. -10	Alt.Es. 9	Alt. Cu. 5	15000	18000	18000	762.1	761.9	761.2	16.4	18.0	16.2	15.9	16.0	15.7	15.5	16.2	15.8	18.4	15.8	19.6	14.2	286	0.5	0.0					
12	045-1	202-1	157-2	Alt.Es. 10	Alt.Es. 9	Es. Cu. 10	16000	18000	16000	763.2	761.8	761.5	16.1	18.0	16.3	15.2	16.2	15.0	15.4	16.3	15.5	18.9	15.0	20.0	13.0	269	0.4	0.0					
13	Calma	270-2	202-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	16000	20000	24000	762.1	761.0	759.8	15.8	17.6	16.4	14.5	16.0	15.2	15.2	16.8	16.0	20.6	15.6	23.8	13.4	184	0.5	0.0					
14	360-1	315-2	202-1	Alt.Es. 10	Alt. Cu. 9	Alt.Es. 10	22000	24000	20000	762.9	761.4	760.8	16.2	17.6	16.2	15.2	15.6	15.0	15.5	16.8	16.4	21.0	15.0	23.7	12.8	193	0.4	0.0					
15	202-1	180-2	157-2	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	7000	20000	17000	762.9	761.5	760.9	14.8	17.4	16.4	14.2	15.2	15.0	16.2	16.6	15.8	19.5	14.5	20.3	12.7	313	0.5	0.1					
16	Calma	Calma	157-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	12000	20000	17000	761.9	761.2	761.0	14.8	17.0	16.4	14.4	15.0	14.5	15.4	16.2	16.0	18.8	13.9	19.5	12.5	210	0.5	0.0					
17	Calma	135-1	157-4	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	15000	22000	18000	761.7	761.7	760.7	15.8	18.0	15.9	14.5	15.4	15.1	15.8	16.2	16.0	19.5	15.3	20.2	13.2	225	0.5	0.0					
18	075-1	Calma	157-1	Es. -10	Alt. Cu. 5	Es. Cu. 10	9000	18000	10000	762.5	761.7	761.0	15.2	18.0	16.4	14.7	15.8	15.2	16.0	16.6	15.8	22.0	14.5	23.4	11.9	188	0.4	0.0					
19	157-1	Calma	157-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	18000	14000	17000	762.3	762.1	761.9	16.2	19.4	16.0	14.2	16.9	15.1	16.0	16.6	16.1	21.1	15.6	23.0	13.7	356	0.5	0.0					
20	180-1	180-2	180-3	Alt.Es. 10	Alt. Cu. 2	Alt. Cu. 2	18000	22000	20000	762.4	762.6	760.5	16.4	16.8	15.8	14.8	14.9	14.6	15.9	16.1	15.6	18.5	15.2	19.3	13.7	414	0.8	0.0					
21	360-1	315-1	157-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	20000	14000	16000	761.7	761.3	760.9	15.8	16.8	16.2	14.3	14.6	14.1	15.8	16.4	16.0	18.6	15.0	20.0	12.2	220	0.7	0.0					
22	Calma	202-1	157-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt. Cu. 4	17000	20000	20000	762.4	761.5	760.9	16.0	17.6	16.1	13.9	15.2	14.2	15.2	16.4	15.8	18.2	15.3	19.0	13.2	243	0.7	0.0					
23	180-1	202-1	202-2	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	15000	18000	14000	762.2	761.1	760.4	15.1	17.4	16.0	13.8	15.4	14.8	15.7	16.2	15.6	20.4	14.8	22.0	13.0	264	0.6	0.0					
24	157-1	180-2	157-1	Alt.Es. 10	Alt. Cu. 9	Alt. Cu. 9	16000	22000	15000	761.6	760.7	759.7	16.0	16.6	16.0	14.1	14.6	14.2	15.0	16.0	15.0	18.2	15.0	19.0	13.0	327	0.5	0.0					
25	Calma	135-1	180-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	28000	26000	22000	762.2	761.9	762.1	16.0	16.4	16.2	14.0	15.0	15.0	15.8	16.2	16.0	20.0	14.6	20.7	12.0	318	0.5	0.0					
26	135-1	225-2	225-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	18000	18000	16000	762.6	760.8	760.7	15.8	16.5	16.0	14.6	15.0	14.8	15.6	16.0	15.4	20.2	13.1	24.0	11.0	319	0.6	0.0					
27	Calma	135-1	180-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	16000	20000	16000	761.2	762.0	760.8	16.2	16.8	15.4	15.0	15.2	14.6	15.4	16.0	15.0	18.4	14.2	19.8	13.0	217	0.4	0.1					
28	135-1	Calma	157-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	9000	20000	18000	760.3	761.5	761.2	15.0	18.1	16.4	14.8	16.0	15.0	15.4	16.2	15.6	19.2	13.0	20.1	11.0	224	0.4	0.0					
29	135-1	135-2	180-1	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	18000	20000	16000	761.5	760.0	760.4	15.2	16.8	15.0	14.4	15.6	14.6	15.5	15.8	15.4	17.6	14.0	18.4	12.0	206	0.7	0.0					
30	135-1	135-2	180-1	Alt. Cu. 7	Alt. Cu. 7	Alt.Es. 10	12000	20000	18000	760.2	759.0	759.0	16.0	17.2	15.4	15.0	15.8	14.8	15.4	16.2	16.0	18.4	15.2	20.0	14.6	300	0.4	0.0					
31	Calma	360-2	045-3	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	Alt.Es. 10	20000	26000	18000	761.1	760.8	760.9	15.8	17.6	15.6	13.9	14.8	14.5	15.8	16.0	15.9	19.6	14.1	20.2	11.9	359	0.7	0.0					
Medias Mensuales	167-1	183-2	172-2	---	---	---	---	---	---	761.8	761.2	760.8	15.7	17.3	16.0	14.6	15.4	14.8	15.6	16.2	15.8	18.8	14.5	20.7	12.6	273	0.5	---					

El Jefe del Departamento de Navegación

Capitán de Fragata  
**CESAR RANGEL**