

Operaciones de buceo a considerables alturas sobre el nivel del mar - Teniente 1º. C. S. C. B. Enrique Carbonel . . . . .	607
Acciones navales de 1939 a 1941.— Walton L. Robinson.— (Del "Pro- ceedings") . . . . .	612
Excursión en buque a Dieppe.— Quentin Reynolds.— (De "Collier's")..	626
El poder aéreo no es suficiente.— (De "Liberty") . . . . .	644
El "Jean Bart" sigue siendo francés.— Georges Blond.— (Traducción) ..	655
<b>NOTAS PROFESIONALES</b>	689

**ALEMANIA:** Batalla del Atlántico.— **CANADA:** Construcción de buques de guerra después del actual conflicto.— **ESTADOS UNIDOS:** Precauciones contra el bombardeo aéreo.— Ampliación de la Academia Naval de Annapolis.— Porta-aviones.— Necesidad y utilidad de los remolcadores.— destructores de aluminio.— El coste de la construcción naval en tiempo de guerra.— **ESPAÑA:** Aumento de la Marina Mercante.— Construcción de buques.— **FRANCIA:** El submarino más grande del mundo.— **INGLATERRA:** Una guerra de buques.— El paso a Murmansk.— **INTERNACIONAL:** Lecciones de la derrota.— Operaciones de desembarco.

## CRONICA NACIONAL

716

Balance de la Sociedad Mutualista Militar del Perú.

# 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 suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.,

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

# Operaciones de buceo a considerables alturas sobre el nivel del mar

Por el Teniente 1° C. S. C. B.  
ENRIQUE CARBONEL

Amplias informaciones y conocimientos son del dominio de todos, especialmente en el ambiente naval, acerca de las alteraciones en el funcionamiento normal del organismo humano originadas por las elevadas presiones barométricas a que están sometidos los individuos que efectúan operaciones de buceo.

El trabajo en estas condiciones anormales requiere cierta adaptación del cuerpo al nuevo ambiente, que sólo se consigue en determinados individuos que poseen condiciones especiales. "Es necesario cierta adaptación de compensación para acostumbrar el cuerpo al cambio de ambiente. La capacidad para percibir las condiciones reinantes debajo de la superficie del mar, y para responder con reflejos apropiados, sólo se alcanza con el adiestramiento, basado en ciertas características corporales que no se encuentran en igual grado en todos los individuos. Hay ciertamente una gran divergencia de aptitudes entre los hombres, no obstante que sus condiciones físicas y mentales sean excelentes" (1).

La saturación de los tejidos, especialmente los grasos, con el nitrógeno del aire atmosférico a presión que se envía al buzo y que produce el "mal de Caisson"; el exceso de CO<sub>2</sub> debido a la deficiente ventilación del escafandro, con sus respectivas consecuencias; y la intoxicación originada por las elevadas presiones absolutas de oxígeno, son, entre otros, los principales peligros a que está expuesto el buzo, y que pueden llegar hasta a originarle la muerte.

---

(1) C. de N. E. W. Brown (M. C.) U. S. N. en "Naval Institute Proceedings". - Junio 1937.

Paralelamente y en forma similar, los organismos sometidos a bajas presiones barométricas sufren trastornos fisiológicos y psicológicos sumamente graves.

Son de palpitante actualidad los problemas físico-fisiológicos que ha planteado el formidable progreso de la aviación en estos últimos años.

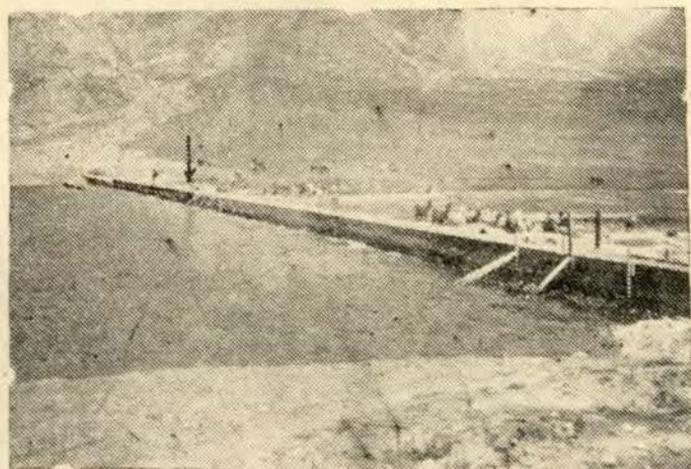
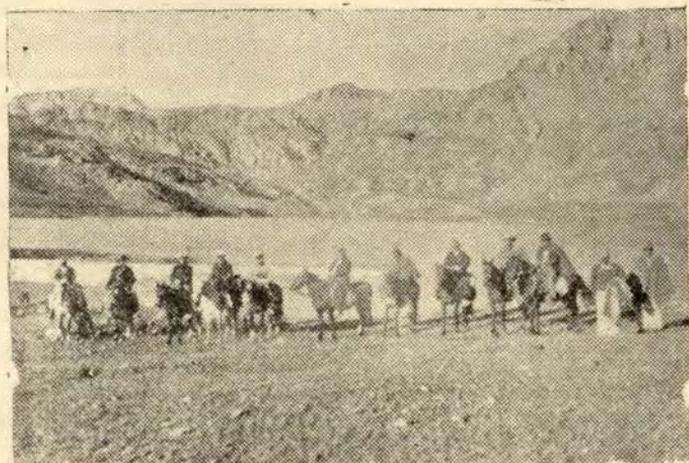
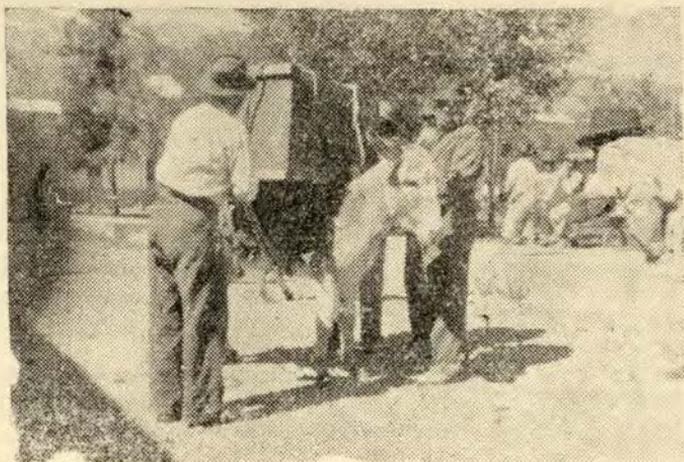
Las considerables alturas a que tienen que elevarse los modernos aviones así como sus enormes velocidades, son las causas de los trastornos a que nos referimos. Anoxia o mal de altura, aeroembolismo, visión negra, son los problemas que ocupan las mentes de sinnúmero de especialistas buscando soluciones más completas o definitivas que resuelvan la adaptación del individuo al medio de bajas presiones barométricas, bajas temperaturas y deficiente cantidad de oxígeno de la atmósfera en las grandes altitudes. Mucha es la información que se recoge a través de las múltiples revistas y divulgaciones hechas por los países más adelantados en estas investigaciones y por ellas podemos apreciar los esfuerzos desplegados por los que tienen la responsabilidad de la solución de dichos problemas.

Sin embargo, creo que, pocas son las personas que hayan pensado en que podría presentarse un problema que debería ser resuelto con el empleo de un buzo que trabajaría a una altitud de más de trece mil pies sobre el nivel del mar, es decir, un organismo humano sometido a trastornos psicológicos y fisiológicos originados tanto por la altura sobre el nivel del mar como por el buceo.

Esta fué la situación que se presentó a los organismos de buceo de la Marina, al ordenarse la reparación de la compuerta de la represa construída para aprovechar las aguas de la laguna de Chupacocha en la irrigación de extensas zonas de cultivo de la provincia de Canta.

**Información.**— La laguna de Chupacocha se encuentra situada a cuatro horas a caballo, por caminos de herradura, del pueblo de Canta y a 13.200 pies de elevación sobre el nivel del mar. La presión del aire atmosférico es de sólo 9.9 libras por pulgada cuadrada (1. p. p. e.), el oxígeno alcanza solamente al 15% del peso del aire y la temperatura del ambiente fluctúa alrededor de los CERO grados centígrados.

**DIVERSAS VISTAS DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN  
LAS OPERACIONES DE BUCEO**



**Desarrollo de la operación.**— El problema presentaba tres aspectos:

- a).—Transporte del personal y equipo necesario hasta el lugar en donde se efectuaría el trabajo.
- b).—Ejecución del trabajo mecánico de reparación de la compuerta.
- c).—Operación de buceo.

a).— El transporte del equipo y material necesario hasta Canta a través de la carretera que conduce a esta ciudad, continuando después en acémilas hasta la laguna Chupacocha, situada en las serranías a 13,200 pies sobre el nivel del mar, fué resuelto con la eficaz colaboración de la autoridad civil de la provincia, el señor Subprefecto de Canta, y del señor Ingeniero L. Coronado, encargado de la ejecución de los trabajos de la represa.

b).—El desperfecto por reparar se produjo por haberse desprendido la válvula de corredera de la compuerta destinada a regular la distribución de las aguas de regadío, quedando ésta sumergida en el fondo de la laguna.

El arreglo mecánico consistió en unir, mediante pernos, la plancha de la válvula de corredera de la represa con el extremo de su respectiva varilla de maniobra. El trabajo mecánico en sí era muy sencillo, pero las condiciones de su ejecución lo complicaban, porque además de encontrarse la plancha de la compuerta sumergida a 16 pies bajo el agua, estaba totalmente cubierta por el fango y las piedras del fondo de la laguna.

c).—El referido trabajo debería efectuarse a 13,200 pies sobre el nivel del mar. A esta altura las condiciones atmosféricas, anteriormente señaladas, son inadecuadas para la vida normal humana de organismos “no aclimatados”. Este era el caso de los buzos que efectuarían el trabajo (hombres del nivel del mar) y en los que había el peligro de contraer el “soroche” o “mal de montañas”.

La operación de buceo presentaba los siguientes problemas:

1).—Proveer la tensión de oxígeno apropiada para su correcta fijación en la hemoglobina de la sangre, pues “hay un cambio en el poder de fijación del oxígeno en los tejidos” (Monge-1928), disminuyendo así las posibilidades de “soroche”, posibilidades éstas que se

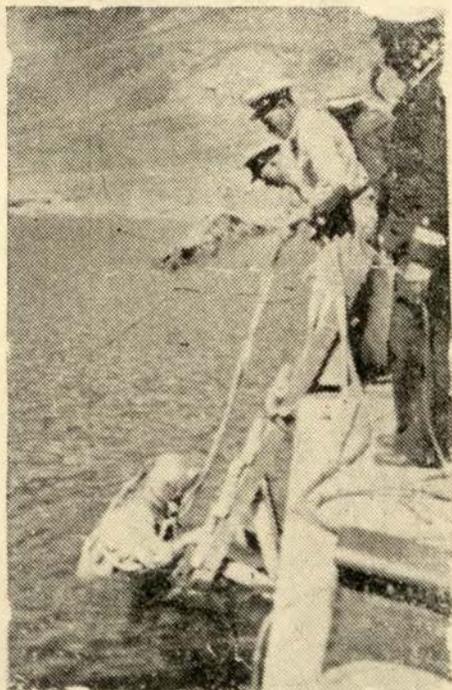
encontraron aumentadas por el gran esfuerzo físico que requiere la operación de buceo.

Si se tiene en consideración que a 13,200 pies de altura sobre el nivel del mar, las condiciones medias de presión del aire y porcentaje de oxígeno son 9.9 l. p. p. c. y 15% en peso, respectivamente, y que para 16 pies de profundidad de agua dulce a dicha altura sobre el nivel del mar corresponde una presión relativa de 4.6 l. p. p. c., tenemos que sumadas éstas a las 9.9 l. p. p. c. de presión de la atmósfera a esa altura, hacen un total de 14.5 l. p. p. c. o sea la presión absoluta a la profundidad a que se efectuaría el buceo. La tensión en un aire con 15% de oxígeno da una tensión absoluta de oxígeno de 2.1 l. p. p. c., menor que las 2.9 l. p. p. c. del oxígeno del aire al nivel del mar. Por consiguiente, de este problema se desprendían dos conclusiones: Proveer la correcta tensión de oxígeno en el aire enviado al buzo; y hacerlo permanecer vestido, sobre todo con el cinturón de buceo puesto, el menor tiempo posible, pues su excesivo peso hubiera dificultado considerablemente su respiración normal. La observancia de ambas conclusiones contribuiría a disminuir las posibilidades de soroche en el buzo.

2).—El segundo problema lo planteaba el volumen de aire que se debería suministrar al buzo para la correcta ventilación de su escafandra, teniendo en consideración la disminución del porcentaje de oxígeno en el aire que respiraría. Por consiguiente, si en condiciones normales al nivel del mar se necesita como mínimo 2.2 pies cúbicos de aire por minuto para proveer un apropiado venteo de la escafandra del buzo a 16 pies de profundidad, para una atmósfera de 15% de oxígeno se necesitarían 4.8 pies cúbicos por minuto, aproximadamente, lo que originaba la necesidad de un mayor rendimiento de la bomba de buceo. Este rendimiento de la bomba hubo que incrementarse además para compensar los requerimientos del primer problema.

Con el fin de aminorar la baja temperatura del aire enviado al buzo, debido a las condiciones del ambiente y del agua en que se efectuaba el buceo, fué necesario hacer trabajar a la bomba sin refrigeración de agua en sus cilindros.

EN PLENA LABOR



El problema de cantidad de oxígeno fué resuelto aumentando el rendimiento de la bomba de buceo por el incremento de hombres-hora.

El problema de falta de tensión de oxígeno se solucionó en parte, paradójicamente, con la inmersión del buzo, y la deficiencia restante fué suplida por las condiciones físico-funcionales de adaptación para la altura del hombre elegido.

Después de laborioso trabajo, la compuerta de la laguna de Chupacocha quedó reparada y funcionando correctamente, siendo este particular problema resuelto con todo éxito y con el consiguiente aprovechamiento de las enseñanzas de esta nueva experiencia en trabajos de buceo, llevados a cabo por primera vez en condiciones tan desfavorables.

Tiene para nosotros esta experiencia especial interés, puesto que análogos trabajos pueden presentarse con relativa frecuencia dada la naturaleza de nuestro suelo.

Queda pues, pendiente su solución con la confección de equipos adecuados para operaciones de buceo a grandes alturas. La adaptación de una máscara similar a la que usan los aviadores para el suministro de oxígeno en los vuelos a grandes alturas, conectada mediante un tubo flexible a un pequeño tanque en la misma forma que en los equipos de buceo individuales, que proveyera la presión y proporción adecuada de aire u oxígeno para la respiración del buzo, quizá sería una solución. En este caso, la flotabilidad del escafandro sería dada en la forma usual para los equipos corrientes, y el aire respirable o mezcla apropiada a la presión apropiada, haría un circuito aparte.



# Acciones navales de 1939 a 1941

Por Walton L. Robinson

## I

Durante los primeros dos años y cuatro meses de la Segunda Guerra Mundial, no se realizó un solo encuentro decisivo entre fuerzas poderosas y bien equiparadas. Han tenido lugar numerosos y encarnizados combates en el mar, pero en ninguno de ellos las flotas principales de los beligerantes llegaron a librar la acción en forma concluyente. Las actividades en el Atlántico, Mediterráneo, Báltico y Mar Negro limitáronse, las más de las veces, a innumerables empeños aeronavales y a repetidos encuentros entre submarinos y unidades de escolta. Hubo, sin embargo, algunas acciones de superficie, varias de ellas bastante reñidas y otras de simple persecución, en las que no experimentó daños de consideración ninguno de los contendientes. La escasez de batallas navales de cierta envergadura, debióse principalmente, por supuesto, a la enorme superioridad británica en acorazados, cruceros y destroyers con relación a las armadas de Alemania e Italia. Estas poseían, en cambio, considerable preponderancia en submarinos y aviones, siendo natural, por consiguiente, que recurrieran a tales armas en un esfuerzo por reducir la abrumadora potencialidad británica en unidades de superficie y atacar su tráfico marítimo, de tan vital importancia.

Con exclusión de algunos encuentros secundarios entablados, por ambas partes, con destroyers, la **Royal Navy** se ha comprometido en 36 acciones de superficie con los buques de guerra de Alemania e Italia. Veinte con los alemanes y 16 con los italianos. Estas acciones son las que se expone en los cuadros que acompañan este artículo.

Las unidades de guerra británicas ganaron 13 y perdieron 6 de sus combates con la Marina Alemana. La

acción restante, librada entre el crucero australiano **Sidney** y el corsario nazista **Kormoran**, puede ser considerada como indecisa en su resultado, si se tiene en cuenta que ambos buques se fueron a pique. El hecho, sin embargo, de que el **Kormoran** era un simple mercante armado, y su contendor un crucero normal, coloca esta extraña batalla en la lista de las victorias alemanas.

En estas acciones, la **Royal Navy** perdió el crucero de batalla **Hood**, el porta-aviones **Glorious**, el crucero **Sydney**, los mercantes armados en crucero **Rawalpindi**, **Jervis Bay** y **Voltaire**, además de 5 destroyers. Un total de 11 buques de guerra con 122.000 toneladas. Alemania perdió su superdreadnought **Bismarck**, el "acorazado de bolsillo" o crucero acorazado **Admiral Graf Spee**, los corsarios armados **Pinguin** y **Kormoran**, el buque escolta **Bremse** y 11 destroyers. Un total de 16 barcos con cerca de 95.000 toneladas.

Gran Bretaña salió victoriosa en todos sus encuentros con la jactanciosa **Regia Marina** de Italia. Estos éxitos sólo le costaron la pérdida de un destroyer, el **Mohawk**, de 1870 toneladas. Los italianos, por su parte perdieron los cruceros pesados **Fiume**, **Pola** y **Zara**, tres, y posiblemente, cuatro cruceros ligeros, el corsario armado **Ramb Prinno** y 16 destroyers, incluyendo 4 pequeñas unidades clasificadas como torpederas, oficialmente.

Un estudio cuidadoso de los cuadros expuestos más adelante, pondría de manifiesto el hecho de que la fuerza superior salió, generalmente, victoriosa. Cuando lo contrario ha ocurrido, los elementos sorpresa o suerte estuvieron casi invariablemente presentes y demostraron ser factores decisivos. Es improbable que haya existido una diferencia muy grande entre la eficiencia relativa y el coraje de los británicos, alemanes e italianos, aunque el tradicional espíritu ofensivo de la **Royal Navy** jugó, indudablemente, rol importante en cierto número de sus triunfos. La tendencia alemana e italiana de rehuir la acción decisiva, no ha obedecido, seguramente, a un sentimiento de cobardía, como muchos profanos parecen creerlo, sino, más bien, al temor de perder material. Alemania e Italia disponían, rela-

tivamente, de pocos acorazados y cruceros, y sus Estados Mayores Navales vacilaron, naturalmente, en arriesgar innecesariamente tales unidades contra una combinación superior.

## II

La primera acción de superficie de la guerra, el heroico combate del mercante armado en crucero, británico, **Rawalpindi**, contra el "acorazado de bolsillo" **Deutschland** y el crucero ligero **Emden** fué positivamente, un encuentro entre fuerzas desiguales y en la que el adversario más fuerte logra una victoria fácil. El hundimiento en Trondheim del destroyer **Glowworm** por el crucero nazi **Admiral Hipper**, la destrucción, dos meses después, del porta-aviones **Glorious** por una escuadra enemiga que incluía a los acorazados **Scharnhorst** y **Gneisenau** y el glorioso combate del crucero auxiliar **Jervis Bay** contra una poderosa unidad alemana de guerra, fueron derrotas británicas, en su totalidad, debidas únicamente el mayor poderío del enemigo.

La derrota de la **Royal Navy** en la batalla del Estrecho de Dinamarca, no puede atribuirse, sin embargo, a que el enemigo dispusiera de fuerzas superiores, pues en esa ocasión la Escuadra Británica era dos veces más fuerte que la Alemana, en el papel por lo menos. La rápida destrucción del **Hood** debiose, sobre todo, a un impacto de suerte. El excelente tiro del **Bismark** y la inferioridad de protección del **Hood**, fueron factores de importancia que contribuyeron; pero fué la suerte, lisa y llanamente, la causa principal de la sensacional victoria alemana. Es muy buen tiro el tocar un barco que a más de 20.000 yardas se mueve velozmente, pero es casi una suerte increíble herirlo en una de sus partes vitales al iniciarse, puede decirse, las pocas salvas que se dispararon.

Otros encuentros anglo-alemanes, en los que, también fuera causa principal del éxito un impacto de suerte ocurrieron cuando la derrota del **Graf Spee** en el Río de la Plata y en el corto combate librado en Noruega a larga distancia entre el **Renown** y el **Scharnhorst**. En ambas ocasiones los primeros disparos británicos, efectuados a distancias extremas, averiaron el control prin-

principal de tiro del enemigo, obligando a éste a recurrir al control local con la disminución consiguiente de precisión y rapidez de fuego.

Debe considerarse como una derrota alemana la primera batalla de Narvik, librada entre 5 destroyers británicos y alemanes, no obstante de que fueron los británicos los que, transitoriamente, tuvieron que retirarse con la pérdida de dos unidades. En esta reñida acción, los destroyers británicos, utilizando al máximo la ventaja de la sorpresa, lanzáronse audazmente en el Fiord de Narvik, donde hundieron a dos destroyers enemigos, averiaron seriamente a otros tres y destruyeron a la mayoría de los barcos de abastecimiento que la flotilla alemana custodiaba. El segundo combate de Narvik, que aconteció tres días más tarde, dió lugar al completo aniquilamiento de la flotilla de destroyers. Una fuerza abrumadora fué la causa principal de este éxito, aunque, nuevamente, desempeñó su parte el elemento de la sorpresa.

La destrucción del **Bismark** por unidades aéreas y de superficie de la **Home Fleet** (Flota Metropolitana de la Gran Bretaña), proporciona lo que, probablemente, es el mejor ejemplo de una cooperación aero-naval. El **Bismark**, capaz de desarrollar unos 30 nudos, fué primero reducido en su andar por torpedos aéreos lanzados por aparatos provenientes de los porta-aviones **Victorious** y **Ark Royal** y siendo ulteriormente muy averiado por un temerario ataque nocturno realizado por cuatro destroyers, para quedar finalmente reducido a un trozo humeante por los cañones de 14 y 16 pulgadas de los acorazados **King George V** y **Rodney**. Aún este terrible castigo, infligido a muy corta distancia, no bastó, sin embargo, para hundir al **Bismarck**, teniendo el crucero **Dorsetshire** que dispararle varios torpedos para que desapareciera de la superficie de las aguas.

Fuerzas ligeras británicas superiores derrotaron en dos ocasiones a destroyers alemanes en el Canal, y en una tercera oportunidad aniquilaron a un convoy y a su escolta de unidades de guerra frente a la costa de Noruega. En la primera de las acciones del Canal, los alemanes salieron del trance con poco o ningún daño; pero en la segunda, uno de sus destroyers, por lo menos, fué severamente averiado, el **H. M. S. Javelin**, conductor de

la flotilla británica, fué alcanzado por un torpedo disparado desde una de las unidades enemigas que huía.

Varios corsarios alemanes, incluyendo un acorazado, viéronse obligados por la **Royal Navy** a entablar combate en diversas partes del globo. Dos de ellos, los cruceros auxiliares **Pinguin** y **Kormoran**, fueron echados a pique en el Océano Indico por el H. M. S. **Cornwal** y el H. M. S. **Sydney**, aunque este último pagó, al parecer, con su propia vida la victoria que logró sobre el **Kormoran**. Otros dos corsarios, no identificados, fueron empeñados en combates de persecución en el Atlántico Sur por los cruceros mercantes armados **Alcántara** y **Carnavon Castle**, ninguno de los cuales poseía, desgraciadamente, velocidad suficiente para alcanzar a los alemanes, que huyeron. El **Carnavon Castle** fué seriamente averiado y sufrió, probablemente, mayor daño en la acción que su oponente. Un crucero enemigo, se cree que el **Admiral Scheer** o el **Admiral Hipper**, fué empeñado durante corto tiempo por el H. M. S. **Berwick** cuando trataba de atacar a un convoy que éste escoltaba. El buque alemán rehuyó la acción después de ser alcanzado por una granada de 8 pulgadas del **Berwick**, y desapareció entre la niebla del Atlántico Norte.

### III

La mitad de los encuentros ocurridos entre las Marinas Británicas e Italiana libráronse de noche. Con raras excepciones, fueron combates de corta duración, desesperados, en los que se utilizó el cañón y el torpedo con mortífero efecto a distancias muy reducidas. Los encuentros diurnos, por otra parte, se desarrollaron con frecuencia a larga distancia: acciones de persecución en las que ninguno de los adversarios experimentó graves daños. En diez de sus encuentros con unidades de la **Regia Marina**, la **Royal Navy**, poseyó la fuerza superior. Se entabló la mitad de estas acciones durante las horas del día, cuando no tenían oportunidad de presentarse los elementos de sorpresa y suerte. Los italianos dispusieron de superioridad en tres encuentros nocturnos. En los tres combates restantes, todos ellos diurnos, las fuerzas oponentes estaban, aparentemente equiparadas.

El primer combate anglo-italiano de superficie se verificó el 27 de Junio —precisamente 17 días después

de la entrada de Italia en la guerra. En esa fecha 3 destroyers italianos se encontraron con una fuerza británica consistente de varios cruceros y destroyers. Las probabilidades eran abrumadoramente favorables para los británicos y, naturalmente, los italianos intentaron escapar. Dos de sus destroyers lo lograron, pero uno, el **Espero**, fué echado a pique por el crucero australiano **Sydney** después de una resistencia de lo más heroica.

Otras cuatro acciones, dos de ellas nocturnas, dieron lugar a que uno o más cruceros británicos, acompañados de destroyers, se empeñaran con fuerzas ligeras enemigas muy inferiores. Dos destroyers italianos y una torpedera, así como gran número de grandes y pequeños trasportes, fueron hundidos en este encuentro.

Uno de los combates más interesantes y encarnizados entre anglo-sajones e italianos, tuvo lugar la noche del 15 de Abril de 1941. Cuatro destroyers británicos, poderosamente armados, atacaron a un convoy de cinco barcos de abastecimiento enemigos, escoltados éstos por dos destroyers y una torpedera. Tomados completamente de sorpresa, los italianos lucharon desesperadamente, y uno de sus destroyers, el **Luca Torigo**, colocó dos torpedos en el **Mohawk** antes de irse a pique envuelto en llamas. Los italianos fueron malamente derrotados, pero sólo después de combatir valientemente contra una fuerza dos veces superior.

Otros éxitos británicos sobre fuerzas italianas más débiles, fueron el hundimiento de dos torpederas por el H. M. S. **Ajax**, la destrucción del destroyer **Francesco Nullo** por el H. M. S. **Kimberley** y la echada a pique del corsario armado **Ramb Prirro** por el crucero neozelandés **Leander**.

Una fuerza británica abrumadora, particularmente en acorazados y un portavión, junto a una ausencia casi increíble de suerte por el lado de los italianos, hizo posible la gran victoria de Cabo de Matapán. Son demasiado conocidos los detalles de este combate, extremadamente extraño, para ser repetidos aquí. Basta decir que la Marina Italiana experimentó un revés de grandes proporciones, perdiendo tres cruceros pesados y 2 destroyers, y siendo seriamente averiados su nuevo superdreadnought **Vittorio Veneto** y un crucero ligero.

La **Royal Navy** derrotó a fuerzas superiores italianas en tres acciones de noche. En la primera de ellas, el H. M. S. **Ajax** puso en fuga a un crucero pesado y 4 destroyers, averiando gravemente a uno de estos últimos. Seguramente, el **Ajax** fué un buque extremo de la cortina británica de cruceros. Varias de estas unidades se apresuraron en su ayuda, pero llegaron demasiado tarde para tomar parte alguna en la acción.

La sorpresa y la audacia han sido responsables de otros éxitos británicos alcanzados sobre fuerzas italianas superiores. En la acción del 9 de Noviembre de 1941 los cruceros ligeros **Aurora** y **Penélope** y dos destroyers llevaron a cabo un ataque con tal rapidez, que los cruceros de escolta italianos **Trento** y **Trieste** no llegaron, prácticamente a disparar un tiro. La fuerza británica cumplió su misión y se deslizó en la oscuridad antes de que los italianos se dieran cuenta de lo que acontecía y pudieran tomar contramedidas efectivas. La acción de Cabo Bon, al mes siguiente, se realizó con más brillantez aún. En esta ocasión tres destroyers británicos y un holandés se lanzaron contra el enemigo y torpedearon a corta distancia a dos cruceros ligeros antes de que los italianos sospecharan su presencia.

Tres encuentros de día, entre fuerzas más o menos equiparadas, tuvieron lugar a fines de 1940. El primero de ellos fué la Batalla de Calabria; el segundo fué el combate de cruceros en Cabo Spada, Creta; y el tercero la acción intensa de Cabo Teulada, Cerdeña. Tanto en este último punto como en Calabria, la Flota Italiana se retiró a toda velocidad después de que los cruceros se empeñaron por corto tiempo. Las retiradas del enemigo eran dictadas, probablemente, obedeciendo órdenes estrictas de no arriesgar a los acorazados en una batalla decisiva. La **Regia Marina** ha temido siempre la pérdida de material y su Alto Comando, especialmente durante los primeros meses de la guerra, parece haberse ceñido a la teoría de la "flota en potencia" (fleet in being). Esta política no deja de tener sus ventajas, pero no ha conducido nunca al control del mar, pues no pueden obtenerse victorias en la guerra sin correrse riesgos y sufrirse pérdidas.

El hundimiento del **Bartolomeo Colleoni** por el **Sidney** puede ser atribuido a la superioridad del tiro de los

británicos y a la construcción muy frágil del crucero italiano que, en realidad, no era más que un celebrado destroyer con el armamento de un crucero ligero.

Resumiendo las acciones anglo-italianas, se llega a la conclusión de que las numerosas victorias británicas debieron, las más de las veces, a superioridad de potencia, y, en los casos restantes, a los elementos "sorpresa" y "suerte", así como a la adopción en los encuentros nocturnos de tácticas ofensivas ejecutadas con verdadera decisión.

---

## CITAS EN EL CUADRO No. 1

- (1) — Crucero mercante armado, 16697 toneladas, 8 cañones 6'', 17 nudos.
- (2) — Crucero acorazado, 10000 toneladas, 6 cañones 11'' y 8 de 5''-9, 26 nudos.
- (3) — Crucero ligero, 5400 toneladas, 8 cañones 5''-9, 29 nudos.
- (4) — Crucero pesado, 8390 toneladas, 6 cañones 8'', 32 nudos.
- (5) — Crucero ligero, 6985 toneladas, 8 cañones 6'', 32.5 nudos.
- (6) — Crucero ligero neo-zelandés, 7030 toneladas, 8 cañones 6'', 32.5 nudos.
- (7) — Destroyers, 1345 toneladas, 4 cañones 4''-7, 10 tubos L. T. 21'', 36 nudos.
- (8) — Crucero pesado, 10000 toneladas, 8 cañones 8'', 32 nudos.
- (9) — Crucero de batalla, 32000 toneladas, 6 cañones 15'', 29 nudos.
- (10) — Acorazado, 26000 toneladas, 9 cañones 11'', 29-30 nudos.
- (11) — Conductor de Flotilla, 1505 toneladas, 5 cañones 4''-7 y 8 tubos L. T. 21'', 36 nudos.
- (12) — Destroyer, 1340 toneladas, 4 cañones 4''-7 y 8 tubos L. T. 21'', 36 nudos.
- (13) — De las clases Leberecht Maass y Diether Von Roeder, 1625 y 1811 toneladas, respectivamente, 5 cañones 5'' y 8 tubos L. T. 21'', 36 nudos.
- (14) — Wilhelm Heidkamp y Anton Schmitt, cada uno de 1811 toneladas.
- (15) — Acorazado, 30000 toneladas, 8 cañones 15'', 24 nudos.
- (16) — Bedouin, Cossack, Eskimo, Punjabi, 1870 toneladas, 8 cañones 4''-7 y 4 tubos L. T., 21'', 36.5 nudos; Kimberley, 1690 toneladas, 6 cañones 4''-7 y 10 tubos L. T. 21'', 36.5 nudos; Hero, Foxhound e Icarus, 1340 - 1370 toneladas, 4 cañones 4''-7 y 8 tubos L. T. 21'' (Excepto el Icarus, 10 tubos L. T. 21''), 36 nudos.

(Noviembre 23, 1939 — Noviembre 19, 1941)

## CUADRO No. 1

Fecha	Lugar	Fuerza Británica	Fuerza Alemana	Observaciones
Nov. 23—1939	SW. de Islandia	Rawalpindi (1)	Deutschland (2) Emdem (3)	Rawalpindi hundido, con pérdida de 283 vidas.
Dic. 13—19.9	Río de la Plata, Uruguay	Exeter (4) Ajax (5) Achilles (6)	Graf Spee (7)	Graf Spee es derrotado y obligado a entrar a Montevideo; el Exeter es seriamente averiado.
Abr. 8—1940	Trøndjein Noruega	Glowworm (7)	Hipper (8) 2-4 destroyers	Glowworm hundido.
Abr. 9—1940	Norte de Noruega	Renown (9) Destroyers	Scharnhorst (10) Hipper (8)	Los alemanes huyen con el Scharnhorst averiado.
Abr. 10—1940	Narvik-fjord Noruega	Hardy (11) Havock (12) Hostile (12) Hotspur (12) Hunter (12)	8 destroyers (13) (buques de abastecimientos)	2 destroyers (14) y 8 buques de abastecimiento alemanes hundidos; 3 destroyers averiados. H. M. S. Hardy y Hunter perdidos; Hostile y Havock averiados.
Abr. 13—1940	Lugar anterior	Warspite (15) 9 destroyers (16)	8 destroyers (17)	Todos los destroyers alemanes hundidos; H. M. S. Cossack y el Eskimo averiados.
Jun. 8—1940	Norte de Noruega	Glorious (18) Acasta (19) Ardent (19)	Scharnhorst (10) Gneisenau (10) Cruceros (20) Destroyers	Todos los buques británicos hundidos; no hubo pérdidas alemanas.
Jul. 28—1940	Atlántico Sur	Alcántara (21)	Raidista armado (22)	El buque alemán huyó averiado. Alcántara recibió 3 granadas.
Oct. 17—1940	SW. de Land's End	Cruceros Destroyers	4 destroyers	Alemanes huyeron con pequeñas o ninguna avería.
Nov. 5—1940	Atlántico Norte	Jervis Bay (3) (37 mercantes)	Crucero (24)	Jervis Bay y 4-5 mercantes hundidos.
Nov. 29—1940	Canal Inglés	Destroyers (25)	3 destroyers	Alemanes escaparon con averías. H. M. S. Javelin (26) alcanzado con torpedo.
Dic. 5—1940	Atlántico Sur	Carnarvon Castle (27)	Raidista armado (28)	Alemán escapó averiado. Carnarvon Castle alcanzado por 22 granadas.
Dic. 25—1940	Atlántico Norte	Berwick (29) otras unidades (convoy)	Crucero (24)	Alemán huyó después de ser alcanzado una vez. Berwick ligeramente averiado.
Abr. 3—1941	¿	Voltaire (30)	Raidista (31)	Voltaire hundido.
May. 8—1941	Océano Indico	Cornwal (29)	Pinguin (32)	Pinguin hundido después de una dura acción.
May. 24—1941	Estrecho Dinamarca	Hood (33) Príncipe de Gales (34) No-folk (35) Suffolk (29)	Bismarck (36) Prinz Eugen (8)	Hood hundido, Príncipe de Gales averiado; Bismarck y Prinz Eugen ligeramente averiados.
May. 27—1941	400-500 millas al W. de Brest, Francia	Cossack (37) Maori (37) Sikh (37) Zulu (37)	Bismarck (36)	Bismarck seriamente averiado por 2 torpedos disparados por el Cossack y Maori.
May. 27—1941	Lugar anterior	King George V (34) Rodney (38) Cruceros Destroyers	Bismarck (36)	Bismarck hundido con gran cantidad de pérdidas de vidas; Rodney averiado.
Set. ¿ 1941	Norte de Noruega	Cruceros 2 destroyers	Unidades ligeras (convoy)	Un destroyer alemán, buque de entrenamiento Bremse (39) y muchos barcos auxiliares hundidos.

- (17) — Hans Ludemann, Hermann Kunne, Diether Von Roeder, 1811 toneladas; Erich Giese, Erich Kollner, Bernd Von Arnim, Georg Thiele, Wolfgang Zenker, 1625 toneladas.
- (18) — Porta-aviones, 22500 toneladas, 48 aparatos, 30.5 nudos.
- (19) — Destroyers, 1350 toneladas, 4 cañones de 4''-7 y 8 tubos L. T. 21'', 36 nudos.
- (20) — Cuatro o cinco incluyendo los cruceros acorazados Lutzow (ex-Deutschland) y Admiral Scheer (ver nota 2 para ambos buques).
- (21) — Crucero mercante armado, 22209 toneladas, cañones de 6'', 18.5 nudos.
- (22) — Identidad no conocida, pero más veloz que el H. M. S. Alcántara.
- (23) — Crucero mercante armado, 14164 toneladas, 6 cañones de 6'', 16 nudos.
- (24) — Identidad incierta; posiblemente el crucero armado Admiral Scheer (nota 2) o crucero pesado Admiral Hipper (nota 8).
- (25) — Probablemente un minimum de 4.
- (26) — Conductor Flotilla Británica, 1690 toneladas, 6 cañones de 4''-7 y 10 tubos L. T. 21'', 36 kn.
- (27) — Crucero mercante armado, 20063 toneladas, cañones de 6'', 17 nudos.
- (28) — Identidad no conocida, pero más veloz que el H. M. S. Carnavon Castle.
- (29) — Crucero pesado, 10000 toneladas, 8 cañones de 8'', 31.5 nudos.
- (30) — Crucero mercante armado, 13245 toneladas, cañones de 6''.
- (31) — Identidad no conocida; puede haber sido un buque de guerra, posiblemente el crucero acorazado Admiral Scheer (nota 2) o simplemente un mercante armado.
- (32) — Raidista armado; primero se creyó que era el S. S. Hansa, 21131 toneladas, 20 nudos.
- (33) — Crucero de Batalla, 42100 toneladas, 8 cañones de 15'', 31 nudos.
- (34) — Acorazado, 35000 toneladas, 10 cañones de 14'', más de 30 nudos.
- (35) — Crucero pesado, 9925 toneladas, 8 cañones, de 8'', 32.25 nudos.

- (36) — Acorazado, más de 35000 toneladas, 8 cañones de 15'', 30 nudos.
- (37) — Destroyers, 1870 toneladas, 8 cañones de 4''-7, 4 tubos L. T. 21'', 36.5 nudos.
- (38) — Acorazado, 33900 toneladas, 9 cañones de 16'' 23 nudos.
- (39) — Antiguo buque para entrenamiento de artilleros, 1460 toneladas, 4 cañones de 5'', 27 nudos.
- (40) — Crucero ligero australiano, 6830 toneladas, 8 cañones de 6'', 32.5 nudos.
- (41) — Raidista armado (ex-S. S. Steiermark), 9400 toneladas, cañones de 5''.9, 19-20 nudos.
-

ACCIONES NAVALES ANGLO-ITALIANAS  
(Junio 27, 1940 — Diciembre 13, 1941)

CUADRO No. 2

Fecha	Lugar	Fuerza Británica	Fuerza Italiana	Observaciones
Jun. 27—1940	Canal de Sicilia	Cruceros (1) Destroyers	3 destroyers (2)	El italiano Espero hundido; los otros escaparon.
Jul. 9—1940	Mar Jónico Costa de Calabria	Warspite (3) Malaya (4) Eagle (5) Cruceros (6) Destroyers (7)	Conde de Cavour (8) Julio César (8) Cruceros (9) Destroyers (10)	Los italianos huyeron con la pérdida del destroyer Zeffiro (2) y el crucero de batalla y crucero averiado.
Jul. 19—1940	NW. del Cabo Spada Creta	Sydney (11) 5 destroyers (12)	B. Colleoni (13) Bande Nere (13)	Bartolomé Colleoni hundido; Bande Nere escapó con averías.
Oct. 12—1940	SE. del Cabo Passero-Sicilia	Ajax (14)	3 botes torpederos (15)	Los italianos Alcione y Ariel hundidos; H. M. S. Ajax averiado por artillería.
Oct. 12—1940	Lugar anterior	Ajax (14)	Crucero (16) 4 destroyers (17)	El crucero italiano y el destroyer Artiglieri averiados (18).
Oct. 21—1940	Mar Rojo	Kimberley (19)	Francesco Nullo (20)	Nullo destruido por fuego de cañón y torpedos.
Nov. 11—1940	Estrecho Otranto	Orión (21) Ajax (14) Sydney (11)	2 destroyers (4 buques auxiliares)	Los destroyers italianos huyeron, uno con averías; 3 de los buques auxiliares hundidos o malamente averiados.
Nov. 27—1940	SW. del Cabo Teulada Sardini	Renown (22) Battleship (23) Ark Royal (24) Cruceros (25) Destroyers	Vittorio Veneto (26) Giulio Cesare (8) 6 Cruceros (27) Destroyers	La flota italiana huyó con averías. 1-2 cruceros británicos ligeramente averiados.
Ene. 10—1941	Canal de Sicilia	Southampton (28) Destroyers	Vega (29) Cigno (30)	Vega hundido. El Cigno averiado y varado.
Mar. 2—1941	Océano Indico	Leander (31)	Ramb Primo (32)	Ramb Primo hundido.
Mar. 28—1941	Cabo Matapan Grecia	Warspite (3) Valiant (3) Barham (4) Formidable (33) 4 Cruceros (34) Destroyers (35)	Vittorio Veneto (26) 8 Cruceros (36) 8 destroyers	Los cruceros italianos Zara, Fiume y Fo'a y 2 destroyers hundidos. Los cruceros ligeros (38) malamente averiados y V. Veneto averiado por los torpedos aéreos.
Abr. 15—1941	Canal de Sicilia	Mohawk (39) Nubian (39) Janus (19) Jervis (19)	Luca Tarigo (40) Lampo (41) Botes torpederos (15) (5 buques auxiliares)	Todos los buques italianos hundidos, excepto el Lampo y un buque auxiliar que fué varado con serias averías; H. M. S. Mohawk hundido.
May. 21—1941	Norte de Creta	3 Cruceros (42) Destroyers	Destroyers (convoy: 4 buques auxiliares, 30-40 caiques).	El destroyer italiano, todos los buques auxiliares y 25-30 caiques hundidos, con gran pérdida de vidas.
Nov. 9—1941	Mar Jónico 275 millas al Sur de Tarento Italia	Aurora (43) Penelope (43) Lance (44) Lively (44)	Trento (45) Trieste (45) 6-8 destroyers (10 buques auxiliares)	Dos destroyers italianos y 9-10 buques auxiliares hundidos; Trento, Trieste y el resto de destroyers huyeron.
Dic. 2—1941	Mediterráneo Central	Aurora (43) Destroyers	Alvise da Mosto (40) (1 buque tanque)	Alvise da Mosto y el buque tanque hundidos.
Dic. 13—1941	Cabo Bon Túnez	Maori (39) Sikh (39) Legión (44) Isaac Swoers (46)	A. da Barbiano (13) A. di Giussano (13) Destroyers Botes torpederos	Alberico da Barbiano, Alberto di Giussano, 1 B. T. y 3 buques con tropa hundidos con gran pérdida de vidas; 1 bote torpedero.

## CITAS EN EL CUADRO No. 2

- (1) — Número no conocido, pero se incluye al australiano Sydney de 6830 toneladas, 8 cañones de 6'', 32.5 nudos.
- (2) — Clase Turbine 1073 toneladas, 4 cañones de 4''-7 y 6 tubos L. T. 21'', 36 nudos.
- (3) — Acorazado, 30600 toneladas, 8 cañones de 15'', 24 nudos.
- (4) — Acorazados, 31100 toneladas, similar al Warspite (anterior).
- (5) — Porta-aviones, 22600 toneladas, 21 aviones, 24 nudos.
- (6) — Por lo menos 5 entre ellos el Gloucester de 9400 toneladas (12 cañones de 6'', 32.3 nudos) y el australiano Sydney (nota 1).
- (7) — Probablemente 15-20 entre ellos el Hyperion, Havock, Ilex, y los australianos Stuart, Boyager y Vampire.
- (8) — Acorazado, 23622 toneladas, 10 cañones de 12''-6, 27 nudos.
- (9) — Bolzano, 36 nudos, Trento y Trieste, 35 nudos, Zara, Fiume, Pola y Gorizia, 32 nudos (todos de 10000 toneladas, 8 cañones de 8'') y por lo menos 3 de 7000 toneladas, cruceros ligeros (8 cañones de 6'', 36-37 nudos).
- (10) — Cerca de 24, entre ellos unidades de la clase del Dardo y Turbine.
- (11) — Crucero ligero australiano, 6830 toneladas, 8 cañones de 6'', 32.5 nudos.
- (12) — Hyperion, Hero, Hasty, Havock, e Ilex, de 1340-1370 toneladas, 4 cañones de 4''-7, y 8 tubos L. T. 21'' (excepto el Ilex que tiene 10 tubos L. T. de 21''), 36 nudos.
- (13) — Crucero ligero 5069 toneladas, 8 cañones de 6'' 37 nudos.
- (14) — Crucero ligero, 6985 toneladas, 8 cañones de 6'', 32.5 nudos.
- (15) — De la clase del Partenope, 679 toneladas, 3 cañones de 3''-9 y 4 tubos L. T. de 18'', 34 kn.

- (16) — De la clase de 10000 toneladas, 8 cañones de 8'', 32-36 nudos.
- (17) — De la clase del Aviere, 1620 toneladas, 4 cañones de 4''-7, 6 tubos L. T. 21'', 39 nudos.
- (18) — El Artigliere fué tomado a remolque por otro destroyer: al arriar sus dos botes fué avistado por el crucero H. M. S. York que el remolque era largado. El impotente Artigliere fué abandonado por su tripulación, después de lo cual fué hundido por un torpedo del York.
- (19) — Destroyer 1690 toneladas, 6 cañones de 4''7 y 10 tubos L. T. de 21'', 36 nudos.
- (20) — Destroyer 1058 toneladas, 4 cañones de 4''-7 y 4 tubos L. T. de 21'', 35 nudos.
- (21) — Crucero ligero, 7215 toneladas, 8 cañones de 6'', 32.5 nudos.
- (22) — Crucero de batalla, 32000 toneladas, 6 cañones de 15'', 29 nudos.
- (23) — Probablemente el Malaya, 31100 toneladas, 8 cañones de 15'', 24 nudos.
- (24) — Porta-aviones, 22000 toneladas, 60 aparatos, 30.75 nudos.
- (25) — Número no conocido, pero estaba incluido el Berwick (10000 toneladas, 8 cañones de 8'', 31.5 nudos) y probablemente el Sheffield (9100 toneladas, 12 cañones de 6'', 32 nudos).
- (26) — Acorazado, 35000 toneladas, 9 cañones de 15'' más de 30 nudos.
- (27) — Fiume, Gorizia y Pola (10000 toneladas, 8 cañones de 8'', 32 nudos) y 3 cruceros ligeros armados con cañones de 6''.
- (28) — Similar al H. M. S. Sheffield (nota 25).
- (29) — Bote torpedero, 642 toneladas, 3 cañones de 3''-9 y 4 tubos L. T. de 18'', 34 nudos.
- (30) — Bote torpedero, 652 toneladas, similar al Vega del número anterior (29).
- (31) — New Zealand, crucero ligero, 7270 toneladas, 8 cañones de 6'', 32.5 nudos.
- (32) — Raidista armado, 3750 toneladas, 4 cañones de 4''-7, 18 nudos.
- (33) — Porta-aviones, 23000 toneladas, 60 a 70 aparatos, 30 nudos o más.

- (34) — Gloucester, 9400 toneladas, 12 cañones de 6", 32.3 nudos; Ajax, Orion y el australiano Perth de 6980 - 7215 toneladas, 8 cañones de 6", 32.5 nudos.
- (35) — Cerca de 20, entre ellos el Greyhound, Havock, Jervis y el australiano Stuart.
- (36) — Cuatro cruceros pesados de la clase del Zara 10000 toneladas, 8 cañones de 8", 32 nudos) y cuatro cruceros ligeros.
- (37) — Maestrale y Vicenzo Gioberti, 1449 y 1729 toneladas respectivamente.
- (38) — De la clase del Bande Nere (nota 13). Es posible que este crucero haya sido hundido por su tripulación.
- (39) — Destroyer, 1870 toneladas, 8 cañones de 4"-7, y 4 tubos L. T. 21", 36.5 nudos.
- (40) — Destroyer, 1628 toneladas, 6 cañones de 4"-7 y 4 tubos L. T. 21", 38 nudos.
- (41) — Destroyer, 1220 toneladas, 4 cañones de 4"-7 y 6 tubos L. T. 21", 38 nudos.
- (42) — Dido (5450 toneladas, 10 cañones de 5"-25, 32 nudos) y otros dos probablemente de la misma clase.
- (43) — Crucero ligero, 5270 toneladas, 6 cañones de 6", 32.25 nudos.
- (44) — Destroyer, 1920 toneladas, 6 cañones de 4"-7, y 8 tubos L. T. 21", 36.5 nudos.
- (45) — Crucero pesado, 10000 toneladas, 8 cañones de 8", 35 nudos.
- (46) — Destroyers Holandeses, 1628 toneladas, 5 cañones de 4"-7 y 8 tubos L. T. 21", 36 nudos.

(Del "Proceedings")

---

# Excursión en buque a Dieppe

Por QUINTIN REYNOLDS

Fué un gran discurso el que pronunció el Mayor General James Roberts. Las tropas canadienses que él comanda, estaban ahora atentas y listas para cualquier cosa. Durante dos años habían estado en Inglaterra, sentadas y pidiendo acción a gritos, y ahora la iban a tener. Su entrenamiento había sido especialmente riguroso durante el pasado mes, sabiendo así que algo se venía. Pero nunca se imaginaron nada tan glorioso como esto.

“Nuestro objetivo es Dieppe” concluyó el General Roberts, “es una operación difícil, pero, que bien merece el esfuerzo. Los alemanes han plantado un gran campo de minas en el Canal. Debemos pasar a través de él. Esa tal vez sea la parte más dura de nuestra labor, pero quiero que Uds. sepan que su General los guiará a través del campo minado. Yo estaré en el destructor que vaya por delante”.

Yo había escuchado antes a las tropas canadienses, hablar de Roberts. Ahora sabía lo que significaba. El pensaba que sus tropas tendrían más confianza si sabían que él iría por delante a través de ese campo de minas.

Me sentía lleno de admiración por el General Roberts. Pensaba que era un gran hombre. Luego subí al destructor que me llevaría a la fiesta y casi me desmayo. El primero con quien me tropecé fué Roberts. Me encontraba en su buque.

El raid a Dieppe fué uno de los ataques militares más cuidadosamente planeados que haya preparado “Operaciones Combinadas”. Nada se dejó a la ventura. Durante varias semanas, el Vice-Almirante Lord Louis Mountbatten, a cargo de “Operaciones Combinadas”, y

su Estado Mayor habían estado estudiando fotografías de Dieppe hechas por los aviones de reconocimiento de la R. F. A. Ellos habían estudiado los contornos del terreno, se habían familiarizado con las playas en las afueras de la ciudad, habían localizado los cañones costeros de los alemanes y habían anotado al segundo la hora de la marea en la playa.

Nuestra partida fué propicia. Nos encontrábamos en el buque insignia; todas las órdenes emanaban de nuestro buque. Roberts tenía un pequeño cuarto en el destructor y se hallaba sentado con dos ayudantes que tenían puestos sus fonos y sostenían micrófonos. Desde el comienzo Roberts estaría en contacto con todo cuanto sucediera. Un comodoro del aire actuando como enlace entre Roberts y el Comando de combate en Inglaterra estaba sentado junto a él. El capitán naval, a cargo de nosotros hasta que arribáramos a las afueras de Dieppe, estaba en el puente. Roberts tenía un tubo acústico directo al puente. Esto era "Operaciones Combinadas" en su máximo. Era un equipo de las tres armas: ejército, marina y fuerza aérea, y se pasaban la bola de uno a otro en forma perfecta.

Una gran flotilla de embarcaciones de superficie dejó las costas de Gran Bretaña, esa noche, llevaban miles de hombres. Se había hecho todo lo posible por mantener este raid en secreto. La noche fué benévola con nosotros; el cielo tachonado de estrellas, apenas mostraba una orla de luna. Las aguas del Canal, siempre muy movidas, estaban tan tranquilas como una taza de leche y el aire tan suave que se hacía duro creer que la noche estaba dedicada a la matanza y no al romance.

Yo estaba en el puente y el capitán a cargo de las operaciones navales me dijo: "Este es un momento histórico. Es la primera vez, en la historia de la guerra moderna, que se intenta algo como esto".

Había bastante oscuridad, aunque vaga; se veían las siluetas, algo más oscuras, de veintenas de embarcaciones, destacarse en la negrura de la noche. Había cesado toda comunicación por radio y nuestro único contacto con los otros buques era por medio de los destellos

de nuestras lámparas de señales. Pronto, aún, esto debía cesar.

Y luego se dió la orden. En alguna parte, más abajo, sonaron dos campanadas, luego una voz que apenas se dejó escuchar, mandó: “¡Adelante a media fuerza!”, y comenzamos a deslizarnos sobre el agua.

Nos sentamos en la cámara de oficiales, allí el General Roberts y sus ayudantes discutían las operaciones. Las tropas desembarcaron en seis playas; los comandos atacarían el flanco y dismantelarían dos baterías de grandes cañones. La fuerza principal atacante, —los canadienses con tanques, morteros y ametralladoras— debería acometer por el centro y forzar su paso hacia la ciudad de Dieppe, matar cuanto alemán encontraran, volar la estación de fuerza y la fábrica que producía torpedos y luego arrasarlo con el lugar.

Parecía fácil, sentados en la cámara de oficiales junto a un “Scotch-and-Soda”.

“Todos a cubierta”. Entró un oficial. “Estamos pasando por el campo minado”.

Inflamos nuestros “Mae West” y subimos. Ahora navegábamos rápido. Si se toca una mina, lo cogerá a uno lo mismo si va despacio o rápido. Una buena hora antes los rastreadores habían barrido un pasaje de 600 pies a través del área infestada y habían hecho bien su trabajo.

Era, ya, la 1 a. m. y nos dimos cuenta que todos dábamos cortas miradas a nuestros relojes.

Debíamos estar frente al “blanco” a las 4.45. Después de esto, habría que adherirse estrictamente al plan. Tendría, entonces, que haber una acción perfectamente sincronizada entre la fuerza aérea, las tropas de desembarco y los cañones navales, si es que el ataque debería tener éxito.

Yo conocía la historia de todas las otras incursiones de “Operaciones Combinadas”. Sabía que ninguna había tenido completo éxito y que las bajas habían sido muy elevadas. La última incursión de “Operaciones Combinadas” que tuvo pleno éxito fué en 1759 cuando Wolfe atacó Quebec por mar y tierra y la tomó, pero esta operación tuvo todas las oportunidades necesarias.

Delante de nosotros, Dieppe dormía —desprevenida—, rogábamos nosotros. Era justicia histórica que los

británicos salieran hacia este paraíso de vacaciones, que era Dieppe. Sólo estaban devolviendo una visita. Por allá en 1066, el Duque Guillermo salió de Dieppe para atacar Inglaterra, cosa que hizo tan a la perfección que de allí en adelante se le conoció como a Guillermo el Conquistador.

### De acuerdo con el horario.

De repente nuestras máquinas disminuyeron su marcha hasta ser sólo un murmullo. Habíamos llegado de acuerdo con el horario. Fuí al puente y miré hacia la oscuridad. Había tal silencio que se podía escuchar el ruido de las olas al golpear el casco de nuestro buque. Formas oscuras pasaron a nuestros lados. Eran buques que iban a sus puestos señalados. Cuando llegara la aurora, cada buque estaría en su sitio correspondiente.

Ahora ya sabía esto, allá afuera en la oscuridad miles de hombres estaban embarcando en las barcazas de invasión. Y sabía que los Comandos estaban acariciando sus finísimas dagas y dando los últimos vistazos a sus estupendos fusiles "Sten". Sabía también que las barcazas porta-tanques ya se estaban moviendo hacia tierra.

De pronto toda la ribera resucitó. "Nos han localizado" dijo el capitán. Pero, cosa extraña, las granadas que silbaban por el aire y las "trazadoras" azules y rojas que saltaban de la playa, no estaban dirigidas a nosotros sino al cielo gris. Evidentemente, los radio-localizadores de tierra habían captado el ronroneo de nuestras torpederas y creían que eran aviones ingleses que estaban encima. Esto había sucedido en la incursión a St. Nazaire. Fué una magnífica exhibición de fuegos artificiales, que luego se extinguió.

Mirando al reloj, ví que había llegado la hora cero. Sabía que en estos momentos los "Spitfires" estaban saliendo de veinte aeródromos de Gran Bretaña para cubrirnos. Sabía que mis compañeros en el Escuadrón Aguila estarían en la función y que pronto llegarían. Bien se podía confiar en ellos. Sabía que tres escuadrones de pilotos del Ejército de los Estados Unidos volando en Spitfires, estaban saliendo ahora y que veintiseis escuadrones de la R. F. A. estaban calentando sus mo-

tores. Eran las cinco y aunque no podía ver las playas a través de la niebla que empezaba a disiparse, sabía que los Comandos estaban desembarcando. Nosotros deberíamos empezar nuestros fuegos artificiales a las 5.10. Los destructores viraron hasta ponerse paralelos a la playa. La noche se había disipado y la aurora había rayado en el Canal.

De pronto pareció que el mundo se partía. Tal el estrépito de todos los cañones que llevábamos y que disparaban hacia la playa. En diez minutos descargaron 1,760 granadas a una zona de playa de 1,760 yardas de largo. Nada podía vivir después de ese barraje. Teníamos la esperanza de que los alemanes y sus ametralladoras y morteros estuviesen en la playa y no muy atrás. Pasaron los diez minutos y hubo una extraña y sobrenatural quietud.

Luego, allá arriba, se sintió un alegre canto. Nuestros Spitfires habían llegado. Se les veía dar vueltas sosegadamente a solo 7,000 pies sobre nosotros. El techo que se les había señalado para operar era 12.000 pies. Hasta este momento tenían el aire para ellos solos. De repente el silbido nasal, que jamás se olvida, de una granada que pasa encima, rompió el silencio. No todas las baterías de tierra habían sido silenciadas. Una granada cayó a cincuenta pies delante de la proa y levantó un gigantesco geiser de agua. Nuestros cañones de cuatro pulgadas, apuntando a los destellos dorados que descubrían a los cañones enemigos cuando disparaban, dispararon, y el destructor se balanceó suavemente después de la salva.

Ya era de día. A la derecha se veía la ciudad de Dieppe, tranquila y desprevenida de nuestros designios contra ella. Hasta ahora los cañones no la habían tocado.

Entré a la sala de operaciones del General Roberts. Allí estaba sentado, voluminoso con su "Mae West", pensativo, de lenguaje suave. Los generales modernos no gritan sus órdenes con cólera. Tenía su Plan en la mano.

"Dos Bostons están bombardeando en estos momentos, los emplazamientos de artillería del flanco oriental", dijo como si hablara consigo mismo. "Creo que necesitamos más humo en esos acantilados del oeste".

Uno de sus ayudantes, el Coronel Henderson, habló en un micrófono: "Llamando a Alfredo, coloca humo en los acantilados del oeste justo encima".

A doscientas millas de distancia, alguien sentado en el Comando de Combate escuchó ese mensaje. Cogió otro micrófono para avisar a los Bostons que tenían las para que colocaran humo en los acantilados del Oeste para ocultar a nuestras fuerzas de desembarco.

Yo caminaba sobre cubierta. Solo estuve unos instantes allí, cuando ví a dos Bostons que se deslizaron bajo, sobre los acantilados del Oeste, y luego un sudario blanco comenzó a envolver los blancos acantilados. Miré por toda la bahía. Se veía el agua salpicada de buques. Nuestra principal fuerza de desembarco estaba desliziándose hacia la playa en las achatadas barcazas de invasión; las barcazas porta-tanques un tanto más grandes las iban flanqueando, todas ellas en dirección al centro de la playa.

### Su misión fué cumplida.

Empezamos a movernos para colocarnos entre las barcazas y la playa. Luego el tono de nuestras máquinas se hizo más ronco y comenzamos a echar humo. Navegamos a todo andar, paralelos a la playa, mientras de nuestras chimeneas salía retorciéndose, un humo blanco. Este nos seguía formando una pared de unos 50 pies entre la playa y nuestras tropas. Las granadas explotaban rabiosamente a nuestro rededor, más nosotros volvíamos sobre nuestro curso una y otra vez, y nos encontramos metidos en una niebla de humo acre que nos ahogaba y nos amarramos los pañuelos cubriéndonos la cara. Pero, escondía a nuestras tropas.

En la cámara del control, dijo uno de los ayudantes: "Los Comandos que desembarcaron en la playa roja avisan misión cumplida. Están regresando".

El General Roberts sonrió por primera vez ese día. "Uno puede confiar en los comandos", dijo. "¿Hay noticias de las playas amarilla o naranja?".

El ayudante llamó a ambas playas. Cada fuerza de desembarco llevaba un aparato de radio, para que el Comandante pudiera hablar con Roberts en cualquier momento. Ninguna de las playas, naranja o amarilla

contestó. Una arruga apareció en la frente de Roberts. Las cosas no andaban del todo bien allá en la playa, una milla más adelante.

Los Comandos regresaban. Un lanchón lleno de ellos se pegó a nuestro lado y miré las caras sonrientes de aquellos hombres.

“¿Que tal estuvo eso?” les grité.

“Un trozo de bizcochuelo”, contestó alguien. En la jerga de la fuerza aérea eso quiere decir “Nada difícil”. Algunos subieron a bordo y escuché sus relatos. La noche anterior Mountbatten había arengado a esta unidad, Comando No. 4, diciendo brevemente: “Hay una batería alemana de Nowitzers de seis pulgadas que está justo al Oeste de Dieppe. Tienen que destruirla o de lo contrario fallará toda la operación. Háganlo aún a costa del mayor riesgo posible”.

Yo había oído decir a su Comandante el Teniente Coronel Lord Lovat: “Esta es la labor más dura que habéis tenido hasta ahora. Recordad cuando vayamos a entrar en acción que sois la flor del ejército inglés”.

No habían fallado. Ellos habían trepado sin ser vistos bastante cerca a la batería. Habían abierto fuego con sus fusiles Sten, los que manejaban como si fueran rifles de calibre 22. Pelearon al estilo indio, corriendo de abrigo en abrigo, apostándose, y no dejándose ver. Aquí fué cuando un tiro de un mortero milagrosamente voló el depósito de municiones. Entonces se abalanzaron.

### El milagro de la radio.

Seguían llegando informes a Roberts. Ahora se había hecho evidente que los alemanes tenían mucha más artillería que la que habíamos calculado. En la playa central, avisaron las tropas haber encontrado una pared de doce pies, con alambre de púas en la parte superior. Pidieron ingenieros para volarla. Ellos no podían acercarse todavía porque en la parte de arriba habían plantadas varias ametralladoras. Y allí estaban ellos en la playa, aguantando.

“Estamos siendo ametrallados por Focke-Wulfs”. La voz calmada de un hombre que estaba mirando a la muerte jamás vaciló. “Diga al Comando de Combate

que la playa amarilla debe tener apoyo aéreo inmediatamente”.

Roberts nunca alzó la voz. “Manden ingenieros a tierra, rápidamente”.

El milagro de la radio-comunicación fué invocado. Al cabo de unos minutos, los Spitfires que estaban dando vuelta encima de nosotros, estarían sobre el lugar del peligro dando cuenta de los Focke-Wulfs. Miré a mi reloj, eran las ocho. Sólo habíamos estado allí tres horas.

Sabía ahora que las cosas no marchaban del todo bien. El general Roberts me había dicho la noche anterior que tan pronto se hubiera completado el desembarco y que todo marchara de acuerdo con el plan, él iría a tierra a establecer su cuartel general y que yo también podría ir. El había pensado que podríamos estar en tierra a eso de las ocho. Más las cosas no marchaban conforme el plan.

Una lancha se nos acercó con algunos heridos. Estos eran heridos que caminaban. Me dirigí a la sala de heridos y mientras que el médico los curaba yo aproveché para conversar con algunos. Un canadiense de gran estatura miraba su brazo mientras que el doctor extraía un pedazo de shrapnel. Cuando el médico le preguntó si le dolía, movió la cabeza negativamente. Algunas veces el shock es un anestésico. Luego que pasó un rato habló:

“Llegamos a tierra”, dijo. “Yo estaba en una de las lanchas porta-tanques. Bajamos la puerta y tres de nuestros muchachos saltaron. Unas ametralladoras abrieron fuego cruzado. Ellos cayeron. Sacamos nuestros tanques. Unos morteros que debieron estar frente a nosotros abrieron fuego. Antes que nuestros tanques pudieran disparar, ya tres de ellos habían volado. Todos fueron muertos. Todos murieron. Menos yo”. Movié la cabeza extrañado. “Todos menos yo”.

Subí a cubierta. Los artilleros junto a sus anti-aéreos estaban listos para entrar en acción. No falta mucho pensaban ellos. La Luftwaffe nos había dejado tranquilos por un buen rato. Los Spits daban vueltas alegremente. Mentalmente bendije a la R. A. F. Ellos nunca han desamparado a Gran Bretaña. Yo sabía que atrás de Dieppe habían carreteras de Abbeville, Neufchatel, Poix y Rouen, y sabía también que los Mustangs

(Potros) americanos estaban revoloteando sobre esas vías de comunicación, listos a informar sobre cualquier refuerzo que pudieran traer los alemanes.

Yo sabía, pues tenía en las manos una copia del plan, que en esos momentos veinticuatro Fortalezas Volantes escoltadas por quince escuadrones de combate, estarían bombardeando el aeródromo alemán de Abbeville. La fortaleza es un buen avioncito. Lleva una carga de bombas menor que la que llevan los grandes bombarderos británicos, pero está muy bien armado y en una lucha puede cuidarse sólo.

Se sintió un silbido que cortó el aire, entre el estrépito de las granadas y el sordo bombardeo de las baterías de la costa. Se sintió cada vez más fuerte y en dirección a nosotros, luego sentimos una aguda explosión de una pequeña bomba. Increíble parecía, pero un Focke-Wulf, usado por vez primera como bombardero en picada, se había escurrido entre la sombrilla de Spits y nos había tocado directamente. Los Spits picaron con rabia pero el Focke-Wulf trepó hacia el sol, riéndose.

Corrí a popa donde había caído la bomba. Esta había estallado junto a la dotación del cañón y había prendido fuego a las ropas de seis de ellos. Uno no se puede imaginar como van a actuar las bombas. La explosión debió haber muerto a esos hombres. En cambio solo los incendió.

Miré hacia Dieppe. Estábamos a una milla de la ciudad, y los acantilados que la flanquean por la derecha estaban blancos bajo los rayos del sol de la mañana. Ví sobre los acantilados tres bimotores Dornier que se venían rápido, haciendo su "corrida" como lo llaman los de la R. A. F. Los Spits chillaron en dirección a ellos, sobre ellos, debajo de ellos y a ambos lados de ellos. Un Spitfire salió, nadie sabe de donde, para atacar al guía desde abajo. Un resplandor nebuloso salió del vientre del Dornier. Empezó a picar despacio y luego salieron diez objetos negros. Estaba desprendiéndose de sus bombas. Dos objetos negros salieron otra vez del Dornier y luego salieron los paracaídas. El Dornier siguió un curso. Su tripulación es usualmente de cinco; solo dos habían saltado. ¡Bueno! ¡bueno!. Después estallaron llamaradas en la proa del avión y éste se

precipitó hacia las aguas del Canal, como un cometa, a unas cien yardas de nosotros con un tremendo silbido.

### El fin de los Dornier.

Los otros dos Dornier habían roto la formación. Su único deseo ahora consistía en escapar. Uno de ellos se escapó de los Spitfires, y nuestros antiaéreos abrieron fuego. Estábamos usando cañones de cuatro pulgadas. Estos disparan granadas grandes. Una de estas encontró al Dornier en medio del aire. No se sintió explosión, ni llamas, pero no había Dornier. El avión sencillamente se desintegró. Una ala se desprendió y cayó. El resto de la máquina se rompió en un millón de partes. Los fragmentos llovieron sobre nuestra cubierta, pues esto había sucedido sobre nuestras cabezas. Me escurrí bajo la escala y sentí el golpe de los trozos de metal que caían a bordo.

El tercer Dornier estaba huyendo, perseguido por cinco Spitfires. Prácticamente ya era difunto.

En la sala de control, al General Roberts se le veía cansado y un poco preocupado. Esos hombres en tierra eran sus hombres. Algunos estaban muriendo y él no estaba con ellos. Habría sido una negligencia criminal si él hubiera ido a tierra. El tenía que quedarse aquí donde pudiera ver todo el panorama, no un segmento. Los informes, ninguno de ellos muy bueno, seguían llegando.

Luego, una vez más, nuestro destructor fué mecido por una explosión que fué tan fuerte que hizo doler. Dí un traspíe y caí sobre la cubierta. Un Dornier volando a doscientos pies había conseguido evadir a los Spits. Y venían más. Las próximas horas no iban a ser agradables.

El sol habíase colocado sobre nuestras cabezas y era un color rojo sangre lo que se veía a través del humo que cubría a Dieppe y al puerto. El mayor raid por mar, en la guerra moderna, se hallaba en su punto culminante. Aún estando parado en la cubierta de un destructor a una milla de la playa, se hacía duro creer que esto estuviera sucediendo en realidad, y que los hombres alrededor de uno se retorcían y quejaban porque habían sido heridos. Era como una guerra de Holly-

wood y con efectos de sonido de Hollywood. Sólo había una diferencia: Las balas eran de verdad, las bombas y granadas eran reales y la agonía en las caras de los heridos eran reales.

El Mayor General James Roberts a cargo de todas las operaciones militares en tierra, estaba sentado en un pequeño camarote en nuestro destructor recibiendo noticias de sus hombres. El dirigía toda la función desde ese único cuartito. Se le veía preocupado pues sabía que sus canadienses se hallaban enfrentando aquel terrible fuego. Cuatro quintas partes de la fuerza de desembarco era canadiense; el resto eran Comandos británicos entre los que habían algunos americanos y franceses-libres. Nuestro destructor estaba ahora llenándose de heridos. Estos estaban bajo cubierta en los pasadizos, en las cabinas y en el piso de la cámara. Y seguían llegando. Una barcaza se acercó para dejarnos una docena de Comandos. Se veían fieros con sus caras negras y sus finas dagas en los cintos. Pero se estaban riendo.

“Fué muy gracioso” dijo un muchacho de Yorkshire. “Nosotros somos del Estado Mayor del Comando No. 3” explicó: Nosotros somos señaleros y corredores y hombres de enlace. Sólo éramos veinte y tuvimos que reemplazar a los cuatrocientos que tenían que hacer el trabajo. Teníamos orden de destruir una batería en el flanco Oeste. Pero en el camino a la playa, nos atacó un barco “E” y dos rastreadores siguieron atacándonos. En la oscuridad nos separamos. Nosotros veinte encontramos el rendez-vous pero no apareció nadie más. Todos se fueron, me parece, o desembarcaron en otro sitio. El joven mayor que nos comandaba dijo, “Tenemos órdenes de desembarcar. ¿Qué diablos esperamos?” Así es que desembarcamos. Nosotros sólo teníamos fusiles porque no somos los que deben combatir en los Comandos. Nos arrastramos hasta una batería de seis pulgadas. Ellos les estaban tirando a ustedes muchachos. Comenzamos a disparar desde donde nos habíamos apostado y los condenados tontos voltearon su cañón de seis pulgadas sobre nosotros. Nos mantuvimos en movimiento de arbol en arbol y siempre a cubierto. Los tontos creyeron que estaban rodeados. Seguimos apostándonos y disparándoles y ellos no pudieron en ningún momento dispararles con certeza. Fué muy cómico”.

¿Muy cómico? Veinte hombres habían hecho lo que debieron hacer cientos. Veinte hombres habían tenido ocupada a una batería de cañones de seis pulgadas, una batería que de otro modo habría hecho estragos entre los vulnerables destructores, barcasas y lanchas que se encontrasen dentro de su radio de fuego ¿Muy gracioso? Una fuerte brisa vino del Este, lo que era malo pues disipaba el humo que nos había estado ocultando de las baterías de tierra. Cuando se aclaró podíamos ver a los Spitfires sobre nosotros cruzando por todos lados; usualmente en grupos de a cuatro, cada grupo protegido por detrás por un "Carlitos de Cola" que se mantenía de un lado a otro, actuando como los ojos del grupo.

Dos veces, grupos de Dorniers, trataron de penetrar nuestra sombrilla de aviones; dos veces los Dorniers cayeron envueltos en llamas.

De pronto vimos un avión, que no era ni Spitfire ni Dornier, dirigirse hacia nosotros. Parecía un Me-109. Los antiaéreos ladraron con cólera y el avión que se acercaba fué envuelto varias veces por las explosiones de humo negro. Pero afortunadamente ni una bala lo tocó. Afortunadamente pues, conforme se fué acercando pudimos distinguir las marcas de la R. A. F.; era un "Mustang" americano. Parecía fuera de control y luego se deslizó hasta el agua a unos veinte pies de nosotros. Chocó con un gran chapoteo y el piloto como si hubiera sido disparado por un cañón salió disparado de la cabina y cayó al mar. Una lancha lo recogió y lo trajo a bordo. Era un canadiense alto y simpático. Su motor había sido malogrado por los antiaéreos sobre Dieppe. En lugar de lanzarse, había tratado de deslizarse en el agua lo más cerca que pudo a nuestro destructor.

"Sólo me preocupaba una cosa", dijo mientras se quitaba la ropa mojada. "Nuestros anti-aéreos".

En la cabina de control, el General Roberts seguía recibiendo informes. Las principales fuerzas atacantes no penetraron mucho en la ciudad propiamente. De repente, Roberts, que había envejecido en las pasadas dos horas miró sus planes y horarios y dijo suavemente: "Tráiganlos a casa".

Sus dos ayudantes dieron órdenes por los micrófonos. Sabíamos que estas serían buenas nuevas para aquellos pobres que estaban en la playa.

Roberts dijo: "Diga al Comando de Combate que nos dé protección para la retirada".

Eran justamente las once y, oficialmente, había terminado la incursión. Llegaron más heridos. La cubierta estaba llena. Una figura sucia y empapada hasta los huesos subió a bordo. Era un médico que había estado con las fuerzas de desembarco y felizmente no estaba herido. Nuestro médico de a bordo dió un grito de alivio cuando vió que había llegado ayuda. Ambos se pusieron a trabajar. Ninguno tenía tiempo para operar o extraer balas o cascotes de granada. Sólo podían limpiar las heridas y aplicar la piadosa aguja de morfina para calmar el dolor.

En la cámara de oficiales habían veinte hombres en el suelo. Cuando caían bombas muy cerca o actuaban nuestros cañones de cuatro pulgadas y hacían temblar todo el buque, ellos ni se movían. Todos ellos estaban algo atontados por la tremenda bulla y explosiones que duraba ya seis horas. Un hombre cuyas facciones me eran familiares se tambaleó en la entrada de la cámara. Trató de mantenerse en pie pero se desmayó en el momento en que le llevaba una botella de brandy a los labios.

"¿Es una historia de los diablos, no es así?" dijo sonriendo y se volvió a desmayar.

Me sentí orgulloso de mi profesión entonces. Este hombre era Wallace Rayburn del Montreal Standard, uno de los dos corresponsales que había conseguido llegar a la playa. Lo ayudé a quitarse las ropas mojadas. Había sido tocado por pedazos de shrapnel, no seriamente, pero como había tenido que nadar por su vida, estaba exhausto.

Un muchacho alto que parecía ser del Medio-Oeste entró a la cámara en su uniforme "Ranger" (batidor). Era el Sargento Keneth Kenyon de Minneápolis, Minnesota y buscaba a su amigo el batidor Sargento Matchel Swank, también de Minneápolis, pero Swank no estaba con nosotros.

“Fué bastante malo allá en tierra”, dijo el joven Kenyon. “¡Pero mi Dios, como pelean esos canadienses!”.

Justo, en ese momento apareció Swank. Había estado buscando a Kenyon. Tenía vendado el brazo derecho. Sólo había sido un trozo de shrapnel. Les dí a cada uno un trago de brandy. Ninguno lo había probado antes y no les gustó.

“¿Le molesta la herida?” le pregunté.

“No”, dijo riéndose: “Yo sabía que nada me podía pasar. Mi padre me dió una pequeña biblia para que la llevara conmigo. Lo sacó con bien en la pasada guerra y me va a sacar a mí de esta. Papá también está en el ejército”.

(Nota confidencial al Sargento Mayor Swank — Campamento Dix:— ¡Ese hijo suyo sólo tiene diecinueve años pero es un hombre. Congratulaciones!)

### El largo viaje a casa.

Caminé sobre cubierta para dar una última mirada. Dieppe estaba ardiendo por tres lugares. Todos los hombres habían sido embarcados y era hora de regresar a casa. El destructor “Berkeley” navegaba lentamente a nuestro lado. Una vez un solo Dornier pasó entre los Spits para largar sus bombas. Nos escapamos por muy poco, pero el “Berkeley” no tuvo suerte. Fué tocado directamente y una delgada llamarada saltó cuarenta pies en el aire.

Fué un mal golpe. El buque escoró despacio, pero uno sabía que él había recibido un golpe de muerte. Las lanchas se acercaron velozmente, las torpederas se venían a cincuenta millas por hora para ayudar. Los hombres saltaban de sus inclinados costados hacia el mar para ser recogidos. Dimos vueltas alrededor del buque herido en busca de sobrevivientes. Pero después de haberse recogido al último hombre, otro buque británico voló al “Berkeley”, de acuerdo con las órdenes. Se hundió en veinte segundos.

Ahora se notaba cierto movimiento en los buques a nuestro alrededor. El raid había terminado. Estábamos de vuelta a casa, pero nuestro buque no se movía de donde estaba. Uno a uno formaron línea y partían

de Dieppe. Nuestras máquinas comenzaron a roncar y también nos pusimos en movimiento, pero no nos movíamos con los nuestros sino hacia Dieppe. Roberts estaba camino hacia Dieppe con la esperanza de encontrar algunos sobrevivientes en el agua cerca de las playas.

Los veinte minutos que siguieron no fueron nada agradables. Todas las baterías de tierra que todavía estaban en acción se volvieron hacia nosotros. Los Dorniers y los Focke-Wulfs vieron lo que les parecía ser un herido rezagado y se nos vinieron encima una y otra vez. Bombas y granadas hacían saltar montañas de agua cerca a nuestros lados, pero nosotros seguíamos navegando firmemente.

Fuí a la cámara. Si nos tocaban, los hombres que allí se encontraban no tendrían oportunidad de salvarse. La cámara estaba bajo la línea de flotación. Un pequeño camarero de Yorkshire cuyo nombre era Joe Crowther iba de uno a otro. Joe tiene veintiún años. Sus mentiras eran reconfortantes.

“Ya estamos regresando a casa”, decía con su acento de Yorkshire. “Ya no tardamos mucho. Dieppe está lejos ya”.

### El valiente camarero.

Luego fuimos tocados. La bomba cayó a proa y el buque tembló. El ruido reverberó de una pared de acero a otra y la cabeza zumbaba por la concusión. A través del ruido se escuchó la risa de Joe Crowther.

“Ese es nuestro cañón de seis pulgadas que está disparando”, les decía a los heridos. “Si no fuera por que ustedes lo conocen creerían que es una bomba”.

Los heridos, que se habían quedado pálidos, se tranquilizaron. Les volvieron sus colores y Joe iba entre ellos diciéndoles: “Un traguito de brandy; lo va a calentar. No siempre se puede beber a costas de la Real Armada de Su Majestad”.

Joe me miró guiñando un ojo. No teníamos cañón de seis pulgadas a bordo, pero estos heridos no lo sabían. Si yo estuviera repartiendo algunas V. C. (Cruz Victoria) el camarero Joe Crowther de Bradford, Yorkshire, sería el primero en recibir una.

Finalmente, Roberts se convenció que no se sacaría provecho alguno quedándose por más tiempo. De mala gana dió la orden de regresar. Era agradable escuchar el ronroneo de las máquinas que nos impulsaban a razón de 15 nudos. Aún trataban de cogerlos con sus bombas, y un Focke-Wulf 190 casi lo consigue. Estaba yo sobre cubierta cuando éste apareció de no sé donde. Se encontraba a unos cien pies sobre nosotros y nos barría de proa a popa con su cañón y ametralladoras. Largó dos bombas una de las cuales nos tocó. Me cogí del pasamano, al ser aventado por la explosión. El avión desapareció con los Spits dándole caza.

Seguimos adelante hacia Inglaterra. Alcanzamos a la flotilla justo al entrar al campo minado de 10 millas de los alemanes. Roberts le había dicho a su gente que él iría delante en los campos minados. Nos escurrimos delante de los otros para el tortuoso viaje de una hora. Todos estábamos cansados y algo mareados por las nueve horas de constante combate.

Encontré a cuatro "Rangers" de los Estados Unidos sentados juntos y sin tener una herida. Ellos habían estado con los Comandos No. 4. Eran el Sargento de Estado Mayor Keneth Stemphen de Minnesota, el Cabo William Brady de Grand Forbs, Dakota del Norte; Sargento Alex Szima de Dayton, Ohio; y el Cabo Franklin M. Koons de Ciudad Swea, Iowa. Estaban cansados pero contentos. No hablaban de otra cosa que no fuera de los Comandos.

"¡Quisiera ponerle las manos encima a ese tonto que decía allá en el pueblo que los ingleses no saben pelear. Mi Dios, nunca ví nada semejante!" decía el Cabo Brady agarrándose las manos.

"Habríamos muerto una docena de veces, si no hubiera sido por nuestros jefes", agregó Szima. "Son los mejores luchadores del mundo".

"¿Qué hay de ese Sargento Mayor que sacamos?", dijo Koons. "Tenía tal hueco en la barriga que se podía meter el puño en él y a pesar de eso de cuando en cuando gritaba "¡abajo!", nos tirábamos al suelo, y seguro que pasaban silbando sobre nuestras cabezas las balas de ametralladora".

"Yo también creí en esa propaganda allá en casa", dijo Stemphen. "¿Quién demonios diría esas menti-

ras" ¡Hablan de los rusos!. Si los rusos, son nada más que la mitad de lo bueno que son los ingleses, son terribles!"

Seguíamos navegando, y ya el campo minado estaba detrás de nosotros. Los Spitfires seguían volando sobre nosotros. Tenían el cielo casi bajo completo control. Ya más tranquilos reíamos algo y tomábamos brandy, y hasta los heridos hacían chistes sobre la sangre de sus uniformes. Pudimos hacer una pequeña revisión. Nuestra tripulación había sufrido bastante. Muchos de ellos muertos. Todos los "heridos de fortuna" seguían en su puesto. Es bien cierto lo que se cuenta de la Armada Británica.

Poco después vimos algo dulce, las costas de Inglaterra. Esa costa se veía tan buena como nos habría parecido si hubiera sido la costa de América. Seguíamos navegando y mirando hacia atrás a la larga fila de pequeños buques que navegaban tan orgullosos. Se me hacía un nudo en la garganta. Casi todos habían regresado.

¿Había sido un éxito la incursión? Nuestra bajas habían sido fuertes. Pero el raid había probado muchas cosas y había enseñado mucho. Había demostrado que una fuerza considerable puede transportarse a través del Canal con una razonable probabilidad de llegar. Había probado también que se pueden desembarcar tanques.

### Las lecciones aprendidas en Dieppe.

Según mi opinión las dos cosas que fallaron fueron: un bombardeo intensísimo antes del desembarco y el uso de paracaidistas. Ciertamente es que con un bombardeo preliminar se descarta el elemento sorpresa. También es cierto que solo con bombardeos preliminares o bombardeos en picada se pueden silenciar con efectividad las baterías de cañones, permitiendo el desembarco de tropas sin que éstas tengan que soportar un fuego tan mortífero. Tropas paracaidistas dejadas a unas cuantas millas tierra adentro podrían haber tomado las casamatas que molestaron tanto a nuestras tropas y al mismo tiempo habrían impedido la llegada de refuerzos de la retaguardia.

Algún día habrá un segundo frente. Pero esta cuestión no es un asunto de política como creen algunos. Es enteramente un asunto militar.

Los caudillos militares de las Naciones Unidas están estudiando hoy día el raid a Dieppe, aprendiendo aquellas lecciones que necesitan saber. La guerra solo puede hacerse por pruebas y errores. No puede hacerse en papel. Muchos murieron durante esas nueve horas en Dieppe, pero sus vidas no se perdieron en vano. Cuando tenga lugar el asalto final, todas aquellas lecciones aprendidas en esas horribles nueve horas serán utilizadas. Y se salvarán muchas vidas debido al raid a Dieppe.

Pero, la lección más grande de todas las aprendidas en Dieppe fué ésta: **Dándoles la oportunidad los británicos y canadienses pelean como rusos. Esto es bueno saberlo.**

Traducido de la Revista "Collier's"



# El poder aéreo no es suficiente

(De "Liberty")

La victoria en esta guerra no se obtendrá, ni podrá conseguirse con el poder aéreo solamente.

Hace un año, muy pocos americanos, en sus cábales, hubieran dudado de esta aseveración. Hoy es sin embargo puesta en tela de juicio por todos lados. Las teorías aprobadas de la guerra moderna están cayendo rápidamente en algo que parece ser un estado de amplio descrédito. A pesar de las amargas lecciones de la guerra, lecciones aprendidas al costo de millones de vidas desde setiembre de 1939, los escritores, responsables únicamente ante ellos mismos, han venido pregonando la teoría de un poder aéreo que ataca casi todos los principios en los que se basan los líderes aéreos de todos los Ejércitos y Armadas.

Esta nueva teoría "cúralo-todo" y "acaba-todo" de la guerra aérea está haciéndose tan familiar a todos, como las disposiciones para oscurecimiento de sus barrios. Con una frase desaparecen los buques porta-aviones, los buques de superficie y todo el poder terrestre y marítimo calificándolos de inútiles, ofreciendo en cambio aviones terrestres, bombardeos a largas distancias y aviones de combate, como la única llave para la victoria. De acuerdo con sus principales portavoces, las armadas, ejércitos terrestres y los fusiles son anticuados y debían reemplazarlos por aviones con bases en tierra que crucen los océanos, destruyan a nuestros enemigos y ganen la guerra, mientras el enemigo a no dudarlo, huya despavorido de terror.

Para estar seguro esto suena como el mejor de todos los medios concebibles para ganar. Es el equivalente marcial de tomar un baño sin mojarse. Es también, igualmente imposible.

La teoría del super poder aéreo, no es el primer "cúralo-todo" con que se ha soñado durante el trascurso de una guerra larga y amarga.

Sin embargo, como no sucedió con sus antecesores históricos, ha pasado del estado de habladorías (?). Aún más, ha asumido las proporciones de una cruzada, en muchos pasos de nuestra vida nacional, con sus manuales de trovador, sus profetas mayores, y su creciente variedad de convertidos mal-guiados.

Hasta la fecha, el mayor resultado ha sido la creación, entre nosotros, de una especie de nueva mentalidad Maginot. Exactamente como la nación francesa se ha adormecido con un sentido de falsa seguridad por su fe sublime en la Línea Maginot, muchos de los creyentes de esta nueva concepción de la guerra, están firmemente convencidos que solamente su ejecución se interpone para una victoria de las Naciones Unidas sobre el Eje. El record desafortunado de los tiempos modernos ha probado una y otra vez, que las falsedades y verdades a medias, cuando se repiten con la frecuencia necesaria, se aceptan ampliamente. Al decir esto, no acusamos a los dirigentes profetas de las escuelas "El-poder-aéreo-gana-solo" como deliberadamente falseadores de la verdad. La mayor parte, si nó todos, son indudablemente sinceros en sus creencias. Pero la sinceridad, como el poder aéreo, no es suficiente; por lo menos en esta guerra. A menos que las limitaciones de esta nueva teoría sean comprendidas por cada uno, atrás de las líneas en el frente, y en las salas editoriales de muchos periódicos, nuestra moral nacional va en la dirección de un caos (?) sin antecedentes en la historia de la guerra.

Examinemos pues esta Lámpara de Aladino de la victoria bajo la luz fría de los hechos y la experiencia.

El corazón mismo de la teoría es un tipo de aviones que no existe. Las dos armas principales de este arsenal de ensueño, son bombarderos que vuelan 10.000 millas con una carga de 25 toneladas de explosivos y aviones de combate que los acompañan en sus vuelos sin etapas New-York - Berlín y regreso.

En el papel, estos bombarderos son definitivamente superiores a los más grandes que Estados Unidos tiene hasta la fecha, los B-24, nuestras Fortalezas Volantes de cuatro motores, que pueden volar 3.500 millas con dos toneladas de bombas o 2.500 millas con cuatro toneladas. Y esos proyectados aviones de caza son claramente superiores a los Spitfires británicos que llevan gaso-

lina suficiente para una pasada rápida sobre Francia y regresar a sus bases. Hay pues muchos claros entre la máquina de escribir y la victoria total. En uso efectivo el B-24, como cualquier otro avión comercial o militar, no puede hacer todo lo que hace en el papel. Solamente en condiciones perfectas y a mínima velocidad de crucero puede hacer el B-24 las 3.500 millas. En combate, las máquinas consumen más gasolina y si se añade la munición y el equipo, aumenta el peso bruto del avión. El radio de acción de cualquier avión de combate se reduce aún más por los factores de seguridad. Pueden cometerse errores de navegación; daños pueden ocurrir al equipo durante el encuentro; los campos de aterrizaje pueden ser bombardeados y las condiciones de tiempo que cambian, son factores que deben ser considerados. De aquí que para propósitos prácticos, debe deducirse 25% del radio de acción de crucero dada por los cálculos y operaciones, para cualquier tipo de avión de guerra. Otro 15% debe darse como tolerancia por la cantidad que cualquier avión en servicio cae de lo diseñado en el tablero de dibujo. Esto sube la cuenta a un frío de 40% y baja a esos soñados super-aviones a un radio de acción máximo de 6.000 millas.

Si bien es cierto que 6.000 millas es ya un radio de acción grande, no es suficiente para hacer posible el uso de New York y California como bases de operaciones contra Alemania y Japón.

Sin embargo, concedamos por un momento que esos soñados aviones de bombardeo y caza aceptados en esos bien vendidos manuales, tengan un radio de acción teórico de 15.000 millas y un radio de acción efectivo de 10.000 millas, tendrían que ser lo suficientemente grandes para sobrepasar a cualquier avión construido hasta la fecha. Los B-24 tienen una envergadura de 110 pies. El tipo B-19, experimental y hasta cierto punto poco práctico, tiene una envergadura de 212 pies. Los super-aviones de guerra soñados, necesitarían una envergadura por lo menos de 300 pies.

Aviones de ese tamaño jamás han sido construidos. Necesitarían nuevos motores, diseñados de un trazo y con un número de caballos de potencia que todavía no están a la vista. Quizá esos aviones inmensos puedan realmente construirse y volar. Vamos a conceder que

puedan ser diseñados. ¿Qué importancia tendrían en un combate con el enemigo?

Sobre la base de factores conocidos en la ciencia de la navegación, una flota de tales super-aviones volando contra Alemania o Japón serían traídos abajo como quien dispara contra palomas inmóviles. El peso de la enorme carga de gasolina que tendrían que llevar no los ayudaría, más bien les disminuiría la maniobrabilidad y habilidad para trepar. Serían tan grandes que ya no podrían actuar como aviones de combate. En cuanto entraran a un haz de luz, los aviones de caza, 1943, rápidos y bien armados, los tomarían como blancos ideales por su lentitud y por su tamaño, serían también tomados como blancos ideales por los cañones y artillería antiaérea. Una vez perdidos sus soportes de caza, tales bombarderos se transformarían en patos en el agua. Y los pocos aviones que el enemigo falle en destruir serán una fuerza pequeña de limitado poder destructivo.

Los bombarderos en picada, una de las armas más útiles en la presente guerra no podrían existir en tal super-flota. La naturaleza misma de los esfuerzos que requiere el bombardeo en picada, exige que el avión sea pequeño. Debe tener una gran maniobrabilidad durante la acción y el exceso de fortaleza que se le debe dar para evitar su desintegración en el momento del pique, debe ser cerca de la mitad de su peso. Darle este exceso de solidez a un bombardero en picada, con radio de acción de 10.000 millas debe ser todo un truco. Descubrir al piloto de prueba lo suficientemente valiente para intentar volarlo, sería un truco más grande todavía.

Estas naves enormes de esta flota de ensueño, tendrían que volar en acción a una altura mucho mayor que la mayoría de los aviones de hoy. La altura sería su única ventaja contra aviones de caza digamos como el Focke-Wulf-190. A grandes alturas, la posibilidad que tiene el bombardero de dar en blanco, es mucho menor que a bajas alturas. Para asegurarse una mayor exactitud, los bombarderos protegidos por cazas hacen sus corridas de bombardeo a bajas alturas. Nosotros dudamos mucho si alguno de los profetas de la escuela del super poder aéreo quisiera sentarse en la nariz de uno de sus gigantescos super-aviones en una corrida de

bombardeo sobre Berlín, a una altura conveniente para tener certeza en la puntería.

Algunos de nosotros que hemos estado en acción en esta guerra, solo vemos una posibilidad de éxito para esta sonada flota aérea. Volar contra un enemigo completamente carente de protección aérea o terrestre; entonces estos bombardeadores gigantes podrían ganar cualquier guerra. Opuestos a cañones antiaéreos o a veloces aviones de caza, no tendrían probabilidad de regresar a sus bases.

Esta es sin embargo la crítica más suave a esta flota victoriosa. Aún permanece el hecho de que no existen aviones para esta flota ni hay ninguna prueba científica que demuestre que pueden construirse.

Ha tomado más de cuatro años para desarrollar el prototipo "Mars" de Martin. El B-17 fué el resultado de 4 años de intenso desarrollo. Ninguno de los aviones usados en la presente guerra representan menos de cinco años de trabajo. Toda esta experiencia nos está indicando que tomaría un mínimo de cuatro años para desarrollar solamente los modelos prototipos de los super-bombarderos y de los super-cazas que nos trajeran la victoria. Y generalmente los prototipos están a una gran distancia de las líneas de producción.

"Pero" claman los oponentes de la teoría del super-poder-aéreo, "esto es solamente porque el Ejército y la Armada carecen de imaginación". Ellos ponen toda la culpa de la falta de sus super-aviones, sobre los hombros de los Generales y Almirantes. Poniendo su dedo manchado de tinta en dirección a Washington cogen el micrófono y exclaman: "Sombreros engalonados están estrangulando el desarrollo de nuestro poder aéreo. Todavía, su mente está trabajando en la primera Guerra Mundial".

Convenientemente, olvidan que la industria privada, de aviación, completamente carente de gorras engalonadas, Almirantes y Generales no se ha despuntado en la carrera por el progreso de la aviación sobre el Ejército o la Armada. Lógicamente los constructores y operadores de aviones, de la industria privada, no han estado ciegos a las posibilidades financieras de lujosas naves aéreas con 10.000 millas de radio de acción y capaces de transportar 25 toneladas de pasajeros y carga

que pagan pasajes. Al comienzo de esta guerra nuestros fabricantes privados aumentaron el tamaño y radio de acción de sus aviones comerciales solamente hasta alcanzar la etapa del Estratoesférico y del Clipper.

El estratoesférico, un gigante de 45.000 libras y una envergadura de 107 pies está diseñado para hacer 2,340 millas con una carga pagante **reducida**. Su capacidad máxima es de treintiocho pasajeros, pero el peso de su equipo de dormitorios, reduce este número a veintituno. El Clipper Boeing, cuyas 84.000 libras incluyen una envergadura de 152 pies, tiene un radio de acción teórico a velocidad de crucero de 4.000 millas. Sobre el papel, el Clipper carga 89 pasajeros y su tripulación. En la práctica carga solamente 60 pasajeros en sus 728 millas de viaje hasta las Bermudas, pero solamente 30 en la carrera New York-Lisboa.

Durante los últimos 20 años, se ha llamado con muchos calificativos a los fabricantes y operadores de líneas aéreas. Sin embargo, ni siquiera sus peores enemigos podrían acusarlos de voltear las espaldas deliberadamente a ganancias financieras. Y la posibilidad de la ganancia no ha llevado hasta la fecha, los prototipos comerciales, hasta aquellos soñados aviones de guerra.

El punto en los argumentos de los propagandistas referente a los sombreros engalonados no debe discutirse sin ser reducido a lo que lógicamente es: un absurdo. Supongamos que nosotros, los de los sombreros engalonados, pongamos nuestra fe en las armas probadas y comprobadas de la primera Guerra Mundial.

Sobre el papel es tan fácil diseñar enormes submarinos y cañones guarda costas, como diseñar enormes aeroplanos. Me refiero a submarinos del tamaño del Normandíe, enormes fortalezas sumergibles cuyos tubos lanza-torpedos, disparan montones de torpedos de 2.000 toneladas contra los buques enemigos y sus puertos.

Sobre el papel es igualmente fácil diseñar cañones de 50 pulgadas que montadas en Bermuda o aún en New York puedan lanzar una lluvia de muerte y destrucción sobre Berlín.

Estas armas sorprendentes permitirían quizá una mayor garantía para una victoria sin dolor y sin esfuerzo que usar esos aviones soñados por los publicistas del

“poder-aéreo-solamente”. Pero, están igualmente lejos de la amarga realidad de esta guerra.

Todos esos panegiristas de los super-aviones se han juntado para pedir que todas las tropas y carga de esta guerra sean transportadas por el aire. En sí, el concepto de transporte aéreo, es bueno. Necesitamos todos los aviones que se pueda conseguir para ese trabajo y estamos haciendo todo lo posible por obtenerlos.

Es imposible sin embargo, construir un millón de aviones por año, en 1943. Se necesitan 200 transportes del tipo que hoy tenemos para transportar 4.000 hombres con sus equipos de ultramar. Solamente cifras astronómicas podrían usarse para estimar el número de aviones de carga y transporte para despachar la Fuerza expedicionaria americana, a través del Atlántico o del Pacífico y suministrarles todo lo que necesitan. Es necesario una tonelada de abastecimientos para mantener a un soldado durante un mes de servicio en campaña.

La construcción de una flota de aviones lo suficientemente grande para llevar a cabo esos trabajos, tomaría por lo menos 5 años.

No tenemos la intención de retardar la guerra contra el enemigo hasta 1947.

La guerra se ha peleado y se ha ganado ahora, con los armamentos que podemos producir en grandes cantidades. Es pues, doblemente importante que cada uno comprenda como se usa efectivamente el poder aéreo en esta guerra.

Tanto se ha escrito respecto a esta nueva teoría de los super-aviones que el valor real del poder aéreo y particularmente el poder aéreo con buques como base, ha sido oscurecido. Los hechos son tan fáciles de captar, como son las fantasías de aquellos que los niegan.

El poder aéreo es básicamente un nuevo tipo de super-artillería a larga distancia. Como tal, es una de las armas más importantes de la guerra moderna. Pero en sí, el poder aéreo no puede ganar guerras. Más la falta de un adecuado poder aéreo, puede perderlas. En la misma forma, puede perderlas la carencia de poder naval, de poder terrestre, de poder de tanques, de poder de producción, de poder de agricultura o de poder de brazos.

Desde que el poder aéreo, usado en coordinación con todas las otras fuerzas es tan importante, demás está decir, que mientras más grande sea nuestra fuerza aérea más próximos estaremos de llegar a la victoria. Es igualmente obvio que todas nuestras otras armas deben progresar igualmente rápido.

Las fuerzas aéreas de nuestros Institutos Armados, han escrito cada una sus propios comentarios sobre la teoría de los super-aviones con letras de oro, sobre el cielo de los frentes de batalla del mundo. Un estudio de las operaciones combinadas que condujeron a la captura de las Islas Salomón muestra como funciona en la práctica el poder aéreo.

Las islas estaban a 800 millas de las bases terrestres más próximas cuando comenzaron las operaciones, el 7 de Agosto. Bombarderos del Ejército con base terrestre llevaron a cabo reconocimientos e hicieron los bombardeos preliminares.

Esta es una distancia grande aún para nuestros tipos actuales. La carga de bombas a esta distancia es pequeña. Por otro lado la distancia es también muy grande para permitir el uso de aviones con base terrestre, bombarderos en picada o cazas necesarios para silenciar los cañones enemigos y ametrallar sus tropas.

Los porta-aviones protegidos por una sombrilla formada por sus propios aviones de caza, navegaron hasta más o menos 60 millas de los baluartes enemigos; defensas avanzadas enemigas que solo pudieron ser tomadas después que esos bombarderos y cazas operados desde porta-aviones, las habían reducido.

Tropas anfibias de Infantería de Marina protegidas por bombarderos en picada y cazas, cargaron contra las playas y tomaron las islas.

Vamos a ver ahora esas operaciones a la luz de la fantasía de la nueva teoría del poder aéreo. En vez de porta-aviones hubiéramos usado una base terrestre para los bombarderos. En vez de usar buques de superficie, barcas de desembarco y transportes de superficie, hubiéramos soltado paracaidistas para tomar las islas.

Las Islas Salomón no estaban exactamente indefensas. Bombardeadores con bases terrestres, tipo 1942, no hubieran podido entrar en acción protegidos por cazas, con bases terrestres. Los cazas simplemente no

tienen el radio de acción necesarios para esa operación. Además, el número de aviones necesarios para tomar las Islas Salomón por el aire y empleando paracaidistas y abasteciéndolos, está mucho más allá de nuestra capacidad de producción.

Todo lo que se añade a una expedición aérea que hubiera costado infinitamente más aviones y vidas que las que hemos perdido y aún así dudamos que se hubiera podido llevar con éxito.

Aún si en 1942 se hubieran usado los soñados aviones de 1947, las posibilidades de fracasar hubieran sido mucho mayores que las de éxito.

“Pero” dirán los profetas de los super-aviones, “¿qué hay de Creta?” “¿No tomaron Creta, los alemanes, solamente por aire?”

La contestación es: sí. Pero es también cierto que ellos tenían bases terrestres solamente a 60 millas de la isla —base que se llama Grecia. En esta base les fué posible organizar una tremenda fuerza aérea y prepararla durante varias semanas. Entonces dieron el golpe atravesando solamente 60 millas de agua, usando deslizadores. Ningún deslizador puede volar 800 millas. Es igualmente cierto que las defensas de Creta eran tan débiles que la Isla pudo ser tomada con la misma facilidad por una flota de superficie del tipo de la primera Guerra Mundial.

La campaña por las Salomón, no fué tal paseo para nuestras fuerzas combinadas de tierra, mar y aire. Allí la lucha tenía que ser decidida en la forma más difícil; saltando de una base avanzada a otra con aviones con base en el mar rompiendo las defensas de cada nuevo objetivo para que pudieran ser tomadas por fuerzas de desembarco.

En el sector europeo de la guerra, la necesidad de coordinación de todas las fuerzas, es igualmente grande. Dieppe está solamente a 65 millas de Inglaterra y aún así fueron las tropas de tierra protegidas por una sombrilla de superioridad aérea, las que hicieron el trabajo efectivo de asalto y destrucción.

La intensificación de la batalla por Europa, con sus nuevos frentes terrestres verá la ampliación de este modelo básico de guerra. Bombardeadores de gran radio de acción protegidos por flotas de aviones de caza, no

aviones soñados sino los que se usan actualmente, darán el golpe en nuevas bases que se usen para operaciones ulteriores. Se establecerán bases avanzadas en el Continente. Esas bases cada vez más próximas al corazón del enemigo serán debilitadas por la fuerza aérea y tomadas por las fuerzas terrestres. Serán esas fuerzas terrestres las que lleguen a los frentes de combate, por mar y por tierra, por tren, por tanques y en camiones.

Como ya los alemanes aprendieron en España, como en Inglaterra y en Rusia, el poder aéreo solamente y en sí, no puede destruir el deseo de vivir, ni tampoco puede ocupar países, sin el apoyo del mar y de tierra.

Una última palabra sobre las flotas aéreas con base en porta-aviones. Los portavoces de la escuela del super-poder-aéreo, patrocinan la abolición de los porta-aviones en uso y la paralización de la construcción de los nuevos. Nos dicen que una isla es un barco porta-aviones inhundible y permanentemente fondeado. Pero se olvidan de decirnos cómo se podrían fondear unas cuantas islas teniendo a Tokio dentro de su radio de acción. Necesitamos más porta-aviones y los necesitamos ahora mismo. Es el único camino de poder llevar nuestro poder aéreo a los sectores más vitales de esta guerra. Protegidos por sus propios aviones de caza y caza-submarinos pueden poner sus bombarderos más veloces, bombarderos en picada y cazas, a los puntos más vulnerables del enemigo y además los pone en el aire sin la carga de gasolina necesaria para operaciones a grandes distancias. Son los porta-aviones los que hacen posible victorias como las ganadas en el Mar de Coral y en Midway.

El piloto japonés de un bombardero en pique que regresa confiado a su propio porta-aviones, después de haber perforado la cubierta de vuelo de uno de nuestros buques, piensa que lo ha sacado de acción por varios meses.

No se le ha pasado por la mente que dentro de "siete" minutos, el grupo de reparaciones ha dominado el fuego, ha empernado nuevas planchas en el hueco aún humeante y está ya operando con sus aviones.

Igualmente, muchos ciudadanos patriotas que repiten las habladurías respecto a la inutilidad de buques porta-aviones, no se dan cuenta que están juntándose

para atacar un instrumento del poder aéreo cuyo verdadero valor se va haciendo cada vez más claro para todos los que se encuentran en la línea de fuego.

Esta es la guerra más dura que ha visto nuestro país. Esta es una lucha global donde no hay caminos cortos hacia la victoria. Los "expertos", que digan que las vidas perdidas en batallas que no sean las aéreas, son vidas desperdiciadas; en un análisis final, a los únicos que ayudan es a los enemigos.



# El "Jean Bart" sigue siendo francés (\*)

Por GEORGES BLOND

El 19 de junio de 1940, a eso de las seis de la mañana, un acorazado de 35.000 toneladas doblaba la punta de Villés Martin, que se encuentra unos dos kilómetros abajo de San Nazaire, descendía el canal del Loira en dirección al mar y parecía filar alrededor de quince nudos.

Un pelotón de fusileros de marina, que se dirigía hacia la villa siguiendo la costa acantilada, se detuvo para verlo pasar. Todo estaba en calma en el paisaje; la admirable luminosidad del estuario se volvía, de minuto en minuto, más deslumbrante. Sin embargo, se podía oír, de vez en cuando, detonaciones sordas y lejanas, provenientes del Este; su ruido parecía abrumar con una especie de angustia a esta maravillosa y pacífica mañana. Eran las últimas explosiones de los depósitos de municiones británicos. La mañana del 19 de junio de 1940 no era una mañana común: San Nazaire esperaba a los alemanes.

Sobre la costa acantilada, los fusileros permanecían mudos y atentos. Delante de ellos, el largo navío, llevando adelante sus cañones enormes, coronados de una torre de acero, avanzaba hacia el mar como una fuerza invencible. Cuando hubo doblado la punta, el sol le iluminó de popa, y los espectadores pudieron leer su nombre en grandes letras de cobre bien bruñido: "Jean Bart".

---

(\*) El acorazado "Jean Bart" es de la misma clase que el "Richelieu", "Clemenceau" y "Gascogne". Tiene 35.000 toneladas de desplazamiento, 242 metros de eslora, 33 metros de manga, 7,9 metros de calado y puede filar 30 nudos. Su armamento consiste en 8 cañones de 15 pulgadas (381 mm.), agrupados en dos torres cuádruples escalonadas, a proa de la superestructura; en 15 cañones de 6 pulgadas (152,4 mm.), agrupados en cinco torretas triples; en 8 piezas antiaéreas de 37 mm., y en 10 de 13 mm., también utilizables como antiaéreas. Lleva 4 aviones a su bordo, que pueden ser lanzados con dos catapultas.

Esta zarpada del "Jean Bart" no era tampoco una zarpada como cualquier otra. Había sido efectuada sin ceremonia oficial, sin banda de música, sin ministro, habiendo contado como única salva de honores con la explosión de una bomba de mediano calibre sobre la cubierta protegida superior, a las cinco de la mañana. Y sin embargo, esta zarpada constituía un gran esfuerzo industrial, militar y marítimo, único en Francia y sin duda en el mundo, una de esas extraordinarias realizaciones a las cuales conviene recordar en las horas sombrías, cuando la confianza busca justificaciones. Su mayor interés es, tal vez, de no obligarnos a remontar hacia las grandes épocas de nuestra historia. Esto sucedió ayer.

El "Jean Bart", comenzado en 1936, debía estar listo a hacerse a la mar en los últimos días de 1940. Ha zarpado por sus propios medios, en condiciones de defenderse y de atacar, el 19 de junio, o sea con seis meses de adelanto. Abandonó su dique seco seis horas después del primer encendido de sus calderas, sin ensayos, sin verificación; el 18 de junio por la tarde sus ejes porta-hélices habían sido acoplados a las turbinas, y el 19 de junio, antes de amanecer, largaba amarras, abandonaba San Nazaire escapando al invasor, y el 22 de junio fondeaba en Casablanca. Todo ésto, aunque resulte sensacional, no constituye ni la cuarta parte del gran esfuerzo. El "Jean Bart", terminado bajo la amenaza aérea y terrestre, sin otra defensa que su propia artillería, ha zarpado con sólo algunos centímetros de agua bajo su quilla, franqueando una zanja especialmente dragada para él, la que normalmente hubiera debido estar lista para octubre, atacado por aviones alemanes en un canal donde le era imposible toda evolución, y todo ello con tiempo limitadísimo, aprovechando las dos horas favorables de la última marea posible, fuera de las cuales no había para él más salvación; después de las cuales se hubiera visto en la obligación de destruirse a sí mismo. Ver al hombre destruir con sus manos lo que en sus manos han creado es tal vez el espectáculo más terrible entre los que nos ofrece la guerra. La destrucción voluntaria del "Jean Bart", la aniquilación de tantas horas y días de trabajo, inteligencia, ingeniosidad, coraje, y dedicación, hubiera sido en verdad inso-

portable para la mente, aún para aquellos que no hubieran sido los actores del drama. En cambio, no conozco nada más satisfactorio para el ánimo y el espíritu, nada que dé una impresión de alivio y de triunfo humano, como una realización de esta clase. Si fuese posible exhibir una película de ella, las carreras más agotadoras, las escenas dramáticas más estremecedoras parecerían en comparación cosa insignificante. Mucho temo que tal película no pueda ser pasada. Voy a ensayar aquí, de dar una idea de como podría ser el escenario.

### El "Jean Bart" en quilla.

12 de diciembre de 1936. En tanto que se oyen los sonos de la Marsellesa, la pantalla se ilumina con las primeras imágenes de una inauguración oficial. Una compañía de marinería que se ve de espaldas, presenta armas. Delante de ella pasa un cortejo: oficiales superiores de la Marina y del Ejército, un prefecto de uniforme, más un cierto número de civiles más o menos revestidos de "jaquettes". A la cabeza, un poco destacado, el ministro, con su galera en la mano. Es el Ministro de Marina, don Gasnier-Duparc. Ha venido a San Nazaire para poner el primer remache del acorazado "Jean Bart".

El "Jean Bart", en esta época, carece todavía de forma; apenas tiene existencia. Entre dos hileras de grúas, un varadero, algunas largas vigas metálicas, unas planchas de acero. Apenas puede uno imaginar que eso pueda llegar a ser con el correr del tiempo un navío flotando en el mar: es tanto menos fácil de imaginarlo cuanto que el conjunto está colocado, no sobre las gradas de un varadero ni tampoco en un dique seco, sino, sobre un largo y vasto terraplén, como si se tratara de erigir una usina en tierra. ¿Qué sucede, qué se puede suponer? Sencillamente ésto: el "Jean Bart" se gestará en un recinto diferente de cualquier otro, y pasará de su creación terrestre a su vida flotante en condiciones absolutamente originales. Es conveniente hablar ante todo de este recinto y de esas condiciones, ya que el "Jean Bart" estaba todavía en dicho recinto cuando comenzó la extraordinaria carrera contra el tiempo y contra los acaecimientos, de la que debería de salir ganador con tanta gloria. Expliquémosnos.

Desde los tiempos más remotos los navíos habían sido construídos en "varaderos" inclinados, desde los cuales eran "lanzados" al agua. La operación de lanzamiento era siempre solemne, desarrollada en medio de un conjunto de personalidades, con Marsellesa, rompimiento de una botella de "champagne" contra la roda y discursos; ella era siempre delicada, tanto más delicada cuanto mayor era el peso de las construcciones. El lanzamiento del "**Normandie**", en particular, había ocasionado a los ingenieros de los Astilleros de Penhoet muchas noches en vela. Apenas osaban abrir los ojos cuando la enorme masa del paquebote se sacudió y comenzó a resbalar, y respiraron como hacía tiempo no lo hacían, cuando finalmente el "**Normandie**", después de entrar normalmente en su elemento, flotó. El lanzamiento del acorazado "**Strasbourg**" había suscitado la misma emoción.

Estas dificultades habían decidido recientemente a los constructores a poner los navíos en construcción, no ya en varaderos sino en diques de carena; el navío era construído en el dique vacío, y, una vez terminado el casco, se dejaba entrar agua y por último se abrían las compuertas. De esa manera se habían construído en los astilleros de Lorient y de Brest, el "**Dunkerque**", el "**Richelieu**" y el "**Clemenceau**".

Este procedimiento ofrece un grave inconveniente: el de inmovilizar durante un tiempo bastante largo obras de gran valor, importantes y poco numerosas, útiles para efectuar reparaciones a muchos buques. Fué entonces que en los astilleros del Loira se concibió eso que podría llamarse la doble cuna del "**Jean Bart**". Veamos cómo se puede imaginar.

Un largo dique de carena y un terraplén de igual longitud, a lo largo uno del otro, y el conjunto circundado por un muro común de robusta construcción. El navío es comenzado en el terraplén, y mientras se trabajaba en su construcción, el dique de carena, que comunica con el mar (o más exactamente en este caso, con el Loira), queda disponible para la reparación de otros buques. Una vez terminado el casco del navío en construcción, se hace subir el agua en el recinto común, de manera de llenar el dique seco y hacer flotar aquél en el terraplén. Trasladarlo de costado, desde el terraplén

hacia el dique, es una tarea relativamente fácil. Es suficiente en seguida vaciar una cierta cantidad de agua para dejarlo calzar en el dique, mientras que el terraplén vuelve a quedar disponible para otra construcción. Este ingenioso doble recipiente contiene cuatrocientos mil metros cúbicos de agua.

6 de marzo de 1940 - Comienza la carrera.

El 6 de marzo de 1940, por la tarde, el "**Jean Bart**" es trasladado del terraplén al dique. El movimiento ha sido mantenido en secreto hasta el último minuto; las "personalidades" mismas no han sido avisadas, hasta ese instante, del motivo exacto de la invitación. Se temía que una bomba de tiempo pudiese ocasionar una brecha en el muro circundante durante la maniobra; el agua hubiera refluído por ella tal vez demasiado rápidamente como para poder compensarlo con las bombas, y el "**Jean Bart**" se habría varado al azar, con riesgo de grandes averías. Afortunadamente, nada de lo que se temía sucedió. El "**Jean Bart**" está en su dique; ya de nuevo los marinos y los obreros han vuelto a tomar posesión de su casco, no se oye más que el ruido de las remachadoras neumáticas, de las fraguas y las desgarraduras de los sopletes sobre las planchas metálicas. El "**Jean Bart**" debe poder abandonar su dique en octubre, forzosamente, por esta razón: en navíos de línea las construcciones navales alemanas están adelantadas, y las construcciones navales inglesas en retraso.

Francia y Alemania están parejas: El "**Scharnhorst**" y el "**Gneisenau**" han entrado en servicio al mismo tiempo que el "**Dunkerque**" y el "**Strasbourg**" a los cuales equivalen, teóricamente. El grado de adelanto de los dos de 35.000 toneladas, "**Tirpitz**" y "**Bismarck**" corresponde al del "**Richelieu**" y del "**Jean Bart**".

Por parte italiana están en terminación dos de 35.000 toneladas, el "**Impero**" y el "**Vittorio-Veneto**". No se puede todavía opinar sobre su calidad.

Los ingleses tienen en construcción cinco de 35.000 toneladas "largas". En definitiva, la flota de línea anglo-francesa tiene para oponer a los alemanes solamente los grandes buques modernos franceses, pues los tres

cruceros de batalla británicos, "Hood", "Repulse" y "Renown" datan de la guerra precedente y carecen de suficiente velocidad. El gobierno de Su Majestad ha insistido, en consecuencia, ante el gobierno de la República para que los trabajos de terminación del "Jean Bart" sean acelerados al máximo. Parece efectivamente que así se está haciendo. Casi todo el personal de máquinas, y una gran parte del personal de cubierta, ya ha sido embarcado. La Plana Mayor se completa y se coordina cada día. Cerca de tres mil obreros civiles remachan, cortan, martillan, soldan, empalman. Se estará listo para octubre. Por otra parte, sería totalmente inútil estar listo antes de esa fecha porque el canalizo que une al dique con el Loira será dragado hasta la profundidad suficiente para permitir el paso del "Jean Bart", recién en los primeros días de octubre. Esta maniobra de salida constituirá de por sí una operación compleja, cuya preparación se hará a su debido tiempo. Por ahora se trata de cuidar que nada venga a aminorar el ritmo de la construcción; felizmente el personal obrero, bien a mano, bien encuadrado por los militares, e interesado también por la parte deportiva de la tarea común, manifiesta la mejor voluntad. El rendimiento es bueno. Todo el mundo trabaja, con su espíritu tenso hacia el término que no debe ser sobrepasado, el de octubre.

### La alarma.

10 de mayo - El ataque alemán ha sido desencadenado. Invasión de Holanda, golpes de ariete sobre la articulación del frente francés. En las calles de San Nazaire, delante de los comercios de T. S. H. la gente se detiene para escuchar los radio-noticiosos. Se tiene la impresión de que se ha empeñado una partida decisiva.

12 de mayo - A lo largo de 500 kilómetros se ha empeñado la batalla. Se combate en la frontera de Luxemburgo, entre la floresta de Warndt y el Sarre. Ha sido atacado Longwy.

15 de mayo - Los alemanes han entrado en Amsterdam. El comunicado contiene además una pequeña frase que uno lee y relee experimentando una curiosa im-

presión, la de que la saliva que se traga con esfuerzo tiene diferente gusto: "Al sur de Sedan, las unidades blindadas enemigas, atacando en número muy grande, han logrado penetrar al interior del dispositivo francés".

18 de mayo - Se están batiendo en San Quintín. "La situación es grave, pero nó desesperada", ha declarado Paul Reynaud. Es nombrado generalísimo el general Weygand.

Delante de las ventanas de un diario donde están expuestas las noticias se estaciona una pequeña muchedumbre, silenciosa y sombría. Cada uno releo con estupor, sin poder creer en ello, los nombres de los lugares alcanzados por los ejércitos agresores.

Un capitán de navío, impasible, lee también los comunicados. Es el comandante del "Jean Bart", que ha pasado desvelado la noche. Durante el día debe mostrarse confiado y tranquilo, porque todos le observan y comentan sus propósitos. Sería un crimen afectar en lo más mínimo la moral de los equipos del "Jean Bart". Pero en el silencio y la obscuridad de la noche, este hombre queda solo con sus reflexiones, y no es persona capaz de engañarse a sí misma. El gran "golpe de freno", la victoria sobre el Sena, los milagros con los que se nutre la esperanza de los civiles..... él no cree en ellos. La verdad es que los alemanes tienen todas las probabilidades de llegar a San Nazaire. La verdad es que el "Jean Bart" tiene todas las probabilidades de ser capturado como una liebre agazapada.

Además de eso, aparte de toda anticipación y de toda previsión, considerando solamente la realidad presente, se advierte un nuevo peligro. La evolución de las operaciones terrestres hace que el "Jean Bart" se encuentre ahora en la zona normal de operaciones de la aviación enemiga. Aún en el caso de que, por milagro el avance alemán fuera detenido, el "Jean Bart", y sobre todo su dique, más vulnerable que él, podrían ser continuamente atacados con bombarderos.

### Contra el enemigo aéreo.

No solamente las construcciones que contienen al "Jean Bart", sino también todas las importantes insta-

laciones del puerto de San Nazaire, punto de llegada de numerosos convoyes franceses y británicos, constituyen un objetivo enorme y de un interés militar capital. ¿Cómo está defendido este objetivo? ¿Qué se ha previsto para proteger la construcción de este navío cuya terminación puede suponerse de un peso importante sobre la terminación de la guerra; para proteger esas tropas, esas municiones, esos aprovisionamientos que desembarcan cada día?

Aviación de caza: cero. La aviación de caza, cuyos efectivos irrisorios se conocen, está en el frente. Felizmente, se cuenta con defensa antiaérea. He aquí la defensa antiaérea de San Nazaire el 15 de mayo de 1940:

- Dos baterías de 75 (10 piezas), montadas sobre viejas plataformas.
- Una media docena de piezas de 37, de un modelo ya viejo.
- Algunas ametralladoras de 13,2.

Esto es todo. Habéis leído bien. Representaos mentalmente la extensión de San Nazaire, ciudad, puerto, diques, vías férreas.... defensa antiaérea: Dieciséis cañones, de los cuales seis viejos de 37. Es casi cómico. Tiene el aspecto de una broma enorme. De una broma siniestra, como puede sospecharse.

A esta defensa antiaérea destinada a defender a San Nazaire y al "**Jean Bart**", hay que agregar ciertamente.... al mismo "**Jean Bart**". En efecto, el navío posee ya su defensa antiaérea propia. Ella comprende: cuatro montajes dobles de ametralladoras de 13,2, montadas sobre la plataforma superior del recinto acorazado. Están atendidas por marinería adiestrada. Además, dos montajes dobles de ametralladoras de 13,2, atendidas por soldados.

20 de mayo - Paul Reynaud declara en el Senado que la patria está en peligro. El comunicado anuncia, para desconcierto de las poblaciones, que hemos retornado Arrás. ¿Arrás estaba entonces en manos del enemigo? Luego.... Al día siguiente es de Amiens que se trata. Nada detiene la penetración alemana.

El problema del "**Jean Bart**", en estas condiciones, parece simplificarse netamente: ¿con qué salsa será devorado el "**Jean Bart**".

¿Será capturado, o será aplastado en ese lugar por la aviación?

Sin duda que constituye de por sí un trozo muy duro para decantar, pero basta una bomba en el muro de su dique para terminar con él. Si los alemanes envían solamente una veintena de bombarderos decididos, no serán las dos baterías de 75 y los seis viejos de 37, los que les asustarán mucho.

Eso o la captura por el invasor; o, más probablemente, las dos cosas sucesivamente. Fuera de esas dos eventualidades no alcanza a verse qué otra cosa podría suceder. El "Jean Bart" está perdido para Francia.

—El "Jean Bart" no está perdido. El "Jean Bart" no será capturado. Habrá partido antes, de San Nazaire.

¿Quién dice eso? ¿Quién pronuncia esas palabras aparentemente insensatas? El comandante del "Jean Bart".

El comandante del "Jean Bart" conoce mejor que nadie el estado actual de su buque; mejor que nadie él mide la distancia, es decir, la cantidad de trabajo, que separa este estado actual del estado de alistamiento para zarpar. Pero también se resigna menos que nadie a dejar capturar su navío. Desde lo alto de la compuerta del dique, considera esta arma extraordinaria, larga de doscientos cincuenta metros, y ancha de cuarenta, que ya en este dique impresiona como potente, pesada y rápida. Imposible de dejar eso en manos del invasor. El 21 de mayo, el comandante del "Jean Bart", forzando deliberadamente por una primera operación de su voluntad una realidad "a priori" rígida e incomprensible, decide: "El "Jean Bart" habrá dejado San Nazaire antes de la llegada de los alemanes".

Es decir..... ¿cuando?

### Intuición.

Porque si esta primera manifestación de voluntad debe comportar una consecuencia, hay que fijar una fecha. Decir ahora: "El "Jean Bart" debe estar listo a zarpar lo antes posible", nada modifica el estado actual de cosas, porque todo está previsto para que él zarpe lo antes posible, es decir, en octubre. Es neces-

rio, olvidando este término de octubre, que ayer todavía aparecía como el único accesible, determinar una nueva fecha. ¿Cuál?

Es cosa aquí de admirar una intuición particular, y más que ello, una advertencia, una respuesta, susurrada por la Providencia, a la pregunta que se formulaba el comandante del “Jean Bart”. El comandante del “Jean Bart” decide:

—Zarparé el 19 de junio.

El decide eso el 21 de mayo. ¿Por qué fija esa fecha del 19 de junio? Misterio. Desear partir el 19 de junio no parece menos loco que desear hacerlo el 15, o el 30. Parecería más natural que el comandante del “Jean Bart” hubiera fijado una fecha redonda, el 15 ó el 30, ya que tal determinación era completamente arbitraria. Pero nó; es el 19 el elegido. Ya la empresa está marcada por un signo particular del Destino; ya se ponen en movimiento millares de pequeñas circunstancias cuyo concierto produce los resultados exitosos. Pero nada de eso aparece todavía. No se vé todavía, ante un acorazado en construcción, más que un hombre que acaba de tomar una decisión aparentemente absurda.

Abandonar, olvidar el programa de construcción que preveía la zarpada para octubre, tal es entonces la primera decisión. Segunda decisión: establecer un programa, a terminar el 19 de junio, que prevea para esa fecha, si no la terminación al menos la posibilidad de funcionamiento de las instalaciones rigurosamente necesarias para zarpar. Tales instalaciones pueden ser enumeradas aquí sin pretender dirigirse solamente a los ingenieros. Es ello muy simple, y el interés de la carrera del “Jean Bart” contra los acaecimientos, bien vale un minuto de atención. Para zarpar el comandante del “Jean Bart” debe poder hacer funcionar el 19 de junio:

—Tres calderas. Los fuegos serán conducidos a mano, dejando la instalación automática para tiempos mejores. Se conviene en preparar las tres calderas de la “calle II”.

—La caldereta auxiliar y un destilador.

—Aparato motor: el conjunto de máquinas laterales.

—Producción de corriente eléctrica: los dos grupos de turbodínamos de popa.

—Distribución de la corriente eléctrica: tres tableros principales, los tableros A, B y D.

—Las transmisiones internas indispensables: transmisiones entre la torre de mando, el compartimiento del timón, las máquinas laterales, el compartimiento de calderas II.

—Medios de seguridad para caso de vías de agua: dos bombas, una de 50 toneladas, la otra de 300 toneladas.

—Medios de habitabilidad reducidos a debajo del mínimo: algunas cocinas, una frigorífica, instalación escueta de algunos alojamientos.

—Medios de transmisiones exteriores: dos proyectores de señalación, un trasmisor de radiotelegrafía, dos receptores.

—El cabrestante y el winche, para las maniobras de anclas y de amarras.

—Por último, habrá que cerrar todas las brechas de la carena y de la superestructura correspondientes a las instalaciones que no estarán terminadas, tales como las torres de 152 y de 37; y poner en su lugar las planchas de las cubiertas acorazadas.

Esto es casi todo. Queda menos de un mes para terminar con todo eso. El comandante del "**Jean Bart**" conferencia con los ingenieros y con los oficiales de su plana mayor, y el trabajo comienza de acuerdo con el plan convenido, como si se tratase de una empresa razonable y no de una corazonada. Se aumenta el número de operarios, y se vuelve a aumentar hasta conseguir ocupar el máximo de gente que pudiese trabajar a bordo del "**Jean Bart**" sin tener que estar unos sobre otros, Dos mil ochocientos, tres mil, tres mil doscientos, tres mil trescientos, tres mil quinientos; eso sin contar con la marinería.

El ritmo se acelera también. Jornadas de nueve horas, de diez horas, de doce horas, jornadas ilimitadas. Los mismos obreros que anteriormente consagraban menos tiempo a los trabajos que a los mitines, manifestaciones de reivindicaciones y arbitrajes, trabajan ahora hasta caer rendidos de fatiga, para salvar al "**Jean**

Bart". ¿Estará listo para el 19 de junio? Tiene que estarlo. Pero eso no es suficiente. No será suficiente que el "Jean Bart" esté listo el 19 de junio.

### ¿Y el canalizo?

En efecto, ¿de qué servirá que el "Jean Bart" esté al fin listo, dispuesto a evolucionar maravillosamente y a filar treinta nudos si no puede salir, si permanece separado del mar, encerrado en su dique, que sólo comunica con el Loira por un canalizo, demasiado poco profundo para su calado? Se ha dicho que esta zanja no debe estar dragada a la profundidad suficiente sino a principios de octubre ¿Qué hacer?

En eso, como en lo demás, habría que hacer en un mes lo que debía hacerse en seis. El comandante reunió a los ingenieros de los astilleros del Loira, a los de Puentes y Caminos y a los de Trabajos Marítimos. Se mide, se evalúa, se calcula. Imposible.

—Perdón, dice el comandante, observen que el "Jean Bart", zarpando sin completar, no tendrá su desplazamiento normal; ganaremos entonces alrededor de un metro en su calado.

Evidentemente, un metro, es un metro. En todo el largo del canalizo, representa un gran volumen de menos a dragar. Esta ganancia, es sin embargo, insuficiente.

Se piensa entonces en sacar ventaja sobre la anchura. El canalizo debía permitir al "Jean Bart" pasar sin dificultades, desde luego que sin hacer grandes guiñadas. —"Pasaremos con dificultades"— declara el comandante. —"Dragad justo la manga del navío, y yo haré pasar al "Jean Bart" como una anguila. ¿Estamos de acuerdo para el 19?

—Haremos lo posible. Cuento más bien sobre el 20.

El comandante no insiste más. Acepta por ahora la fecha del 20, pensando: "Lo que puede estar terminado el 20 podrá estar terminado el 19; yo sabré, para entonces, convencerlos de ello".

Por lo tanto, salvo imprevistos, también estará listo el canalizo. ¿Es ésto todo? ¿No pueden desde ahora preverse otras dificultades? Sí.

## El peligro se perfila.

Un peligro se define y se agranda, que amenaza cada vez más con arruinar todos los esfuerzos: el peligro aéreo. El enemigo avanza; la aviación enemiga avanza y multiplica sus incursiones. Alarmas en el norte de Francia, alarmas en el nor-oeste, alarmas en el centro, alarmas en el oeste. Si el "Jean Bart" es atacado se defenderá, y como ya se ha dicho, es capaz de sufrir rudos golpes; pero hay un punto que no debe perderse de vista: para el "Jean Bart", cada ataque aéreo al que debe responder significará retardo, es decir, la captura y la muerte. Evidentemente, sería necesario poder trabajar al abrigo de una protección exterior eficaz. El comandante del "Jean Bart" hace participar su punto de vista al prefecto marítimo de la 5ª. región, y éste pide a la Marina de reclamar ante el Ejército, para que la defensa antiaérea de San Nazaire sea reforzada. Un representante del Ministerio de Armamentos se traslada de París a Nantes para escuchar las quejas del comandante de la 11ª. región militar, que no desea otra cosa que defender San Nazaire y el "Jean Bart". Parece que hay esperanzas.

Tiene lugar una conferencia en el Estado Mayor de esa Región, en la mañana del 3 de junio. Asiste a ella el comandante del "Jean Bart". El representante del ministro de Armamentos le escucha atentamente, y habiendo examinado de una parte la situación local, y por la otra las posibilidades del armamento, ofrece al comandante del "Jean Bart", para aumentar la protección antiaérea de su navío... los cañones de 90 del "Jean Bart". —"Además, agrega, se remitirán a usted las piezas que los ingleses retirarán del Havre cuando se replieguen desde ese punto".

Según se vé, la situación es muy alentadora....

Los montajes de 90 del "Jean Bart", deben ser unos seis; lo que supone doce piezas de un calibre excelente. El único inconveniente es que no están a mano.

En efecto, dos de esos montajes deberán venir del desarmamiento parcial de la defensa antiaérea de Brest. Como Brest está ahora tan amenazado como San Nazaire, no es cosa de desarmar la defensa antiaérea de Brest. ¡Adiós los dos montajes!

Otros dos montajes deben estar prestados al "Gladiador", que se encuentra en el Mediterráneo. Pero, como es evidente que Italia va a entrar en la guerra no es admisible retirarle ese armamento al "Gladiador". ¡Adiós, también, a los otros dos montajes! Quedan otros dos, que están en la Ruelle, y que puede ser que lleguen algún día.

Esa es la situación actual. El comandante del "Jean Bart" abandona la conferencia; ha comprendido. Hay una solución, y una sola: hacer como si el peligro aéreo no existiese. "Hacer todo lo que de sí dependa; y por lo demás permanecer firme y tranquilo". El comandante del "Jean Bart" regresa a su buque y a medida que se aproxima, le llega el ruido inmenso del trabajo sobre el metal, compuesto de fusiones y de martilleos; esfuerzo sin límites de un equipo en la carrera. ¿Será arrancado a tiempo de la tierra, el "Jean Bart"?

El 22 de mayo, día en que fué establecido el programa que habría de permitir la zarpada del "Jean Bart" para el 19 de junio, la idea de que tal programa podría ser respetado, de que el "Jean Bart" podría efectivamente zarpar el 19 de junio, aparecía como una simple visión mental. Se ha dividido el trabajo a realizar en tantas partes como días faltaban para el término, y se ha decidido bastante arbitrariamente que tal día estaría terminada tal instalación, y tal otro día tal otra, y así sucesivamente.

Los dos primeros días transecurrieron sin que fuese posible advertir la posibilidad de encuadrar la realidad en los cálculos hechos. Una colmena vibrante, en vez de zumbante, emitiendo continuamente una nota aguda que representa el máximo posible de actividad humana sobre cierto espacio, tal era el aspecto ofrecido por el "Jean Bart". Nada de hablar, ni siquiera de pensar, en la fecha fijada como término del esfuerzo, sino concentrar la voluntad sobre cada gesto, exactamente como los remeros en regata que dan cada bogada tan intensamente como si se tratase de la última; tal es la obsesión de cada operario sobre el "Jean Bart". Dentro de los muros de ese dique se produce un admirable fenómeno colectivo, que hace honor a la clase obrera, y que abre nuevas perspectivas sobre los problemas del trabajo. Suprimid la cuestión de las ganancias, asociad el

trabajo a una empresa desinteresada, y el trabajador llegará a ser capaz de un esfuerzo inmenso y desinteresado. No solamente los proletarios que terminan el "Jean Bart" trabajan hasta agotarse, sino que también se someten, ellos, civiles, a la disciplina militar estricta sin la cual el esfuerzo general se convertiría en un entrevero general.

En los primeros días de junio comienzan a aparecer los primeros resultados efectivos. El 3 se puede comenzar a colocar una hélice; el 7, la segunda queda puesta. El 10 de junio quedan terminadas las pruebas del cabrestante y del winche. Mientras tanto, se continúa con el montaje de las instalaciones de propulsión, calderas y máquinas laterales, de acuerdo con lo previsto. El 10, el ingeniero maquinista jefe del servicio dá cuenta al comandante de que espera terminar con esos montajes al día siguiente. En seguida comenzarán las pruebas.

El 11 de junio queda realizado el primer gran esfuerzo: las tres calderas de la "calle II" y las máquinas laterales están montadas. Cada uno piensa: "Ya que ésto ha sido posible, todo es posible". Al día siguiente se encienden las tres calderas, y se comienza a regular las válvulas. Los mecánicos, y hasta los mismos montadores, apenas dan crédito a sus ojos; se preguntan entre ellos si no estarán soñando.

### Un canalizo de 50 metros.

Mientras tanto, un visitante pide entrevistarse con el comandante. Es el ingeniero de Puentes y Caminos, que dirige el dragado del canalizo, que deberá comunicar al dique del "Jean Bart" con el Loira. Está pálido, visiblemente preocupado.

—Comandante, estamos haciendo todo lo que podemos. . . . .

—¿Y entonces?

—No estaremos listos para el 19.

—Lo habéis prometido.

—Sí. Pero ha surgido un imprevisto; un macizo rocoso que muerde una veintena de metros en la zanja. Si nos ajustamos al ancho previsto no llegaremos a tiempo.

—¿Cuál es la mayor anchura que podéis lograr para el 19?

—Cincuenta metros.

Un foso de cincuenta metros para hacer pasar un buque de treinta y cinco metros, es demasiado justo, sobre todo si se tiene en cuenta su longitud: doscientos cincuenta metros.

—Conforme con los cincuenta metros, dice el comandante.

—¿Y referente a la profundidad, comandante? ¿Está Ud. seguro de no sobrepasar un calado de ocho metros? Acabo de saber que habéis dado la orden de embarcar la envuelta de la torre de proa. Yo creía que solamente se embarcarían los cañones.....

—He decidido no embarcar los cañones de la torre II, y en cambio, montar completamente la torre I. Prefero tener una torre completa que dos sin protección. Esta solución equivale a la otra desde el punto de vista de los pesos. Por lo tanto, no os inquietéis.

—Bien, comandante.

El 12 de junio, los ejércitos alemanes desbordan sobre Francia. El 13 de junio entran a París. No se sabe donde está el gobierno. Paul Reynaud adjura al Presidente Roosevelt de declarar públicamente la solidaridad de los Estados Unidos con Francia e Inglaterra.

El 15 de junio, los ejércitos alemanes han franqueado el Sena, hacia Melun y Fontainebleau, alcanzado Avalón, el norte de Dijon y pasado el Saona.

### 16 de junio, 21 horas.

El 16 de junio, la marea de la derrota alcanza a San Nazaire; en formaciones compactas, bajo los ojos de las poblaciones estupefactas, los grupos británicos se embarcan hacia Inglaterra. Un silencio siniestro pesa sobre la ciudad. En medio de esa angustia, de esa espera —¿esperando qué— que aplasta las energías, la energía del equipo del "**Jean Bart**" no desfallece. La nota vibrante que parte del dique de los Astilleros del Loira, que se oye a distancia de kilómetros, se vuelve más aguda de hora en hora.

Las nueve de la noche: el comandante es llamado con urgencia por el almirante comandante del sector de defensa del estuario del Loira.

—Comandante, hay que zarpar lo más pronto posible.

—Es esa mi opinión y mi intención, almirante.

—¿En qué estado se encuentra?

—Las tres calderas han sido encendidas, y hoy se ha terminado de regular las válvulas.

—¿Y las máquinas?

El montaje de las máquinas laterales está terminado desde hace cinco días. Hoy han sido viradas en vacío. Los turbodínamos han sido ensayados hoy, así como también los mecanismos de gobierno.

—En resumen, ¿qué nos falta?

—Los cañones de la torre de proa no han sido embarecados todavía. Los ejes no han sido acoplados a las turbinas. Faltan hacerse las pruebas de los sistemas de incendio, y de suministro de agua potable y de lavado. No ha podido ser probada ninguna transmisión interior. No ha sido terminado el recubrimiento de las tuberías de vapor, y lo que es tal vez más grave, parece que no tendremos tiempo de hacer el plano de detalle de las tuberías. Contemos un poco con la suerte. En cambio, los sistemas de inundación y balanceo están listos.

—Bien. ¿En esas condiciones, cuándo espera usted zarpar?

El comandante del "Jean Bart" medita algunos segundos.

—Me he fijado el 19 de junio, y creo que podría respetar esa fecha. Naturalmente que no me molestaría poder disponer de una jornada suplementaria. ¿Según las informaciones que Ud. tiene, almirante, cree que yo pueda esperar hasta el 20? La noche del 20 al 21 me conviene mucho. La altura de la marea será favorable.

Le toca esta vez al almirante reflexionar un poco. Se pone de pie y da unos pasos en silencio.

—Sí, dice al fin. A pesar del retardo de los comunicados con respecto al avance alemán, pienso que podemos tomar con amplitud un día más. Conforme entonces, para la noche del 20 al 21. Hasta la vista, comandante.

—Hasta la vista, almirante.

El comandante del "Jean Bart" se aleja más aliviado. Ha ganado veinticuatro horas. Es decir, que

dispone todavía de tres jornadas completas, en vez de dos. Eso ya es algo.

“Todo va bien, piensa, estoy bien encauzado. Fué buena idea la de proponerme el 19. Si hubiese elegido, el 21, me hubiera quedado retrasado. Tengo fijado el 19, partiré el 20; resulta perfecto”.

Así propone el hombre.... El comandante del “Jean Bart” no sabe todavía hasta qué punto era imperativa esa voz que le susurraba: “el “Jean Bart” zarpará el 19 de junio”. Nada de lo que está grabado sobre la página invisible del Futuro es discernible, ni siquiera imaginable. El 16 de junio, por la noche, el “Jean Bart” y el “Richelieu” son destinados al Clyde. El 17, durante el día, el comandante del “Jean Bart” recibe nuevas instrucciones. Destino del “Jean Bart”: Casablanca. Parece que, hasta el último instante, todo pudiera ser puesto en duda; y una voluntad menos determinada que la del comandante del “Jean Bart” hubiera podido ceder: el 17 de junio, es pedido el armisticio. Al conocer la noticia algunos obreros interrumpen su esfuerzo y se preguntan:

—¿Vale la pena continuar ahora?

La orden es de continuar, sin duda alguna. Muchos otros acaecimientos imprevistos pueden ocurrir. Más que nunca “hacer todo lo que de sí dependa, y por lo demás, permanecer firme y tranquilo”.

“Zarpo esta noche”.

Termina la jornada del 17, pasa la noche del 17 al 18, nace el día, avanza la mañana.

—Comandante, el almirante comandante del sector de defensa le llama con urgencia al teléfono.

¿Qué sucede? ¿Qué nuevo cambio a las últimas disposiciones?

—Comandante —dice la voz en el teléfono—, tiene usted que zarpar hoy.

—¿Hoy?

—Sí. En la marea de la tarde.

—Imposible esta tarde, almirante. Esta noche, puede ser.....

—¿Por qué no esta tarde?

—Ante todo la zanja no está dragada. Luego, el dique no puede ser abierto a tiempo. Como es sabido,

almirante, el movimiento de la compuerta se hace en dos tiempos. Primero hay que "eclipsar" la compuerta del interior del dique aprovechando la bajante, o sea nueve horas antes de la plea; en seguida, sacarla del dique aprovechando la creciente.....

—Bien. Comprendo. Entonces, digamos que usted zarpará esta noche.

—Comprendido, almirante, pienso....

El almirante ha colgado y el comandante del "Jean Bart" queda algunos segundos silencioso, con el teléfono en la mano. Acaba de comprometerse formalmente, y sin embargo está sujeto todavía a contingencias contra las que nada puede hacer. Han sido terminados los trabajos esenciales en el "Jean Bart", de un momento a otro quedará efectuado el acoplamiento de las hélices a los ejes, pero el "Jean Bart" permanece bloqueado en su lecho, por no estar todavía dragada la zanja a la anchura suficiente. He ahí el obstáculo esencial. El comandante convoca al ingeniero de Puentes y Caminos.

—Y o zarpo esta noche.

El ingeniero se sobresalta, abre la boca, pero el comandante del "Jean Bart" le detiene con un gesto:

—Dígame solamente hasta qué anchura puede dragarse para la marea de esta noche, que será alrededor de la una de la mañana.

El ingeniero, que ha llegado apurado, se seca la frente: reflexiona.

—Cuarenta y cinco metros, comandante. Puedo prometerle cuarenta y cinco metros, ni un centímetro más.

—Bien, ya pasaré.

Se ha dicho que el "Jean Bart" mide treinta y cinco metros de ancho, y doscientos cincuenta metros de largo. Inmóvil, y rigurosamente en el eje del canalizo tendrá cinco metros de agua de cada banda. Si se aparta dos grados de la orientación del eje, si ocurriese el menor accidente a los mecanismos de propulsión o de gobierno.... Pero no es éste el momento de vacilar. Las circunstancias son tales que se pueden aceptar alegremente los mayores riesgos. La decisión del comandante está tomada; el "Jean Bart" zarpará a las tres de la mañana del 19. ¿Qué hora es? Apenas las once. Quedan

por transcurrir dieciséis horas. Se trata de no desperdiciar nada. Primera decisión. . . .

—Comandante, está ahí un comodoro británico que desea verle.

—Bien, voy a recibirle.

El comodoro es introducido; se muestra muy cortés y hasta particularmente amable.

—Vengo, con el asentimiento del almirante comandante del sector, —explica— a poner a vuestra disposición un destructor y dos remolcadores de mar.

El comandante del “**Jean Bart**” agradece y acepta, sin dejar entrever lo más mínimo el ligero asombro que experimenta: esa ayuda británica había sido convenida para el caso de que el “**Jean Bart**” debiese zarpar para Inglaterra; es raro que ella sea mantenida para escoltarle a Casablanca. “No intervengamos en estas cuestiones de alta diplomacia, piensa el comandante, ya veremos”. El comodoro ignora visiblemente el destino actual del “**Jean Bart**”, y no menos visiblemente, se esfuerza por conocerlo. Insinúa:

—Debería usted venir a Plymouth, comandante. El arsenal de Devenport está magníficamente provisto; el “**Jean Bart**” será rápidamente terminado.

—Ciertamente, ciertamente. Naturalmente, yo cumpliré las órdenes que me sean impartidas en el momento de zarpar.

—Naturalmente.

Se conviene en que el grupo inglés esperará al “**Jean Bart**” a la salida del canal del Loira y que los dos remolcadores se mantendrán listos a ayudar al buque en caso de que flaqueara, debiendo considerarse su misión como cumplida si al cabo de doce horas, todo hubiera marchado bien. La cuestión quedaba arreglada.

### Las once: Ya están en Nantes.

El comandante mira su reloj: apenas han pasado las once. Tiene aún tiempo de visitar al almirante jefe del sector antes de almorzar.

—Almirante, todo está arreglado, yo zarparé por lo tanto, mañana temprano, a las tres.

—Perfectamente. Espero que no será demasiado tarde. Tengo que darle una buena noticia: un grupo de

aviación de caza cubrirá sus movimientos mañana por la mañana. Está en Escublac desde esta mañana.

—Gracias, almirante. ¿Puedo pedirle de convocar a bordo del "Jean Bart", en las primeras horas de la tarde, los patrones de los remolcadores que deben participar en la maniobra de zarpada?

—Conforme, lo tendré en cuenta. Aparte de eso, ¿está usted listo?

—Todo lo que se puede prever está previsto, almirante. Hasta me parece que voy a almorzar con toda tranquilidad.

—Se lo ha ganado, buen provecho, comandante.

¿Quién no ha gustado de ese placer delicado que consiste en sentarse, arrellenándose, a considerar serenamente el transcurso del tiempo, después de haber terminado bien todos los preparativos de una partida laboriosa? Todo está listo; el espíritu está satisfecho; no hay más que hacer que esperar tranquilamente el instante fijado. "Tranquilamente". ¿Puede imaginarse uno el valor de ese adverbio para el comandante del "Jean Bart"? El pasa revista mental de todo lo que ha sido hecho a bordo de su navío, de todo lo que se termina hoy. Ahora recién ahora, en conclusión, puede decirse: "estaré listo". Se siente agobiado por la laxitud de esos meses de corridas, de tensión nerviosa agotadora. Arrellenado en el asiento de su automóvil, cierra los ojos algunos segundos. Una hora de expansión, hoy, es un placer, un descanso que no tiene precio.

El marinero conductor frena el automóvil delante del Gran Hotel, donde el comandante va a almorzar.

Este sube los escalones, remite su gorra al vestuario, se lava las manos. De reojo, observa que la encargada del vestuario tiene aspecto preocupado. Evidentemente, la situación no es alegre. El comandante del "Jean Bart" tiene al menos conciencia de haber hecho todo lo que de él dependía. Abandona el vestuario y se dirige al salón comedor. Pero ¿qué sucede?. Se han formado grupos, en los que se discute en voz baja. El gerente del Gran Hotel se aproxima, con aire consternado.

—Entonces, comandante, están acá. . . .

¿Quiénes?

—Los alemanes, comandante.

—¿Pero, dónde están?

—En Nantes, y vienen hacia acá. El coronel inglés que sale de aquí acaba de verles; una columna motorizada. . . . Es terrible, comandante. Pero voy a hacerle servir su almuerzo.

—Espere.

El comandante del “**Jean Bart**” se muerde los labios; toda su fisonomía parece endurecerse. Piensa: “De Nantes a San Nazaire, por el camino, no se requiere más de una hora y cuarto. Y el “**Jean Bart**” está a cuatro kilómetros de San Nazaire. . . .”.

—No almorzaré —dice—. ¿Puede darme un sandwich, en seguida?

El comandante devora su sandwich en su coche; son siempre algunos minutos ganados. Llega al “**Jean Bart**”. Gracias a Dios, la aguda nota del trabajo colectivo se deja oír siempre. Sin embargo, ya es conocida la información del coronel inglés. El segundo comandante le espera, perfectamente calmo:

—Comandante, parece que los alemanes han entrado en Nantes. Se dirigen hacia nosotros. Espero vuestras órdenes.

—Son éstas. Todos los obreros, salvo aquellos ocupados directamente en la preparación de la zarpada, desembarcarán inmediatamente. Seguidamente haga alistar todas las armas existentes a bordo. Y establezca el dispositivo de defensa del astillero. Nos defenderemos. Todavía no se ha perdido nada.

Así, el 18 de junio de 1940, un poco antes del mediodía, se hizo oír, por primera vez, el gongo de zafarrancho de combate a bordo del “**Jean Bart**”. Raro combate es el que se prepara. El navío de línea más rápido del mundo, el más protegido, el más fuertemente armado, había sido hecho para enfrentar a su adversario en la extensión del mar libre, a toda velocidad, lanzando sus formidables salvas de un extremo a otro del horizonte. Y aquí tendrá que defenderse, prisionero de la tierra, inmóvil y maniatado, contra un enemigo que llegará en automóvil por los caminos.

Cuatro torretas defienden el acceso a los astilleros y diques. ¿Quiénes las atienden? La marinería del “**Jean Bart**”. Reemplazan a dos secciones de la 211<sup>a</sup> compañía de ametralladoras de fortalezas, que debían

inutilizables los cierres de los cañones de 380; otros equipos están listos a seccionar los ejes de todas las máquinas rotativas, turbinas, bombas, y dinamos. Muchos fardos de estopa han sido esparcidos en los túneles de cables eléctricos. En pocas palabras, si el "Jean Bart" no zarpa con los suyos, no zarpará con nadie.

Mientras tanto, se va desarrollando el programa de preparativos para la zarpada, casi como un juego gratuito en esta espera entre el combate y el desmantelamiento. Llegan los patrones de los remolcadores. Se les ha convocado; vienen pensando probablemente: "hacer ésto u otra cosa...". El comandante les hace conocer sus órdenes: zarpada a las tres de la mañana. Los tres remolcadores más potentes, el "Minotauro", el "Titán" y el "Ursus", serán encargados del remolque; los otros dos se mantendrán listos a intervenir, según las circunstancias.

—Bien, comandante. Comprendido, comandante.

Y los patrones salen de a bordo. Son las 14.30. Apenas han desaparecido cuando se presenta un oficial, del ejército, con sus facciones tensas:

—Comandante, vengo a preguntarle si debemos volar el puente de Meaus.

El puente de Meaus permite franquear el río Brivet, en la ruta que une Montoir a San Nazaire. Aunque la cuestión de saber si hay que volarlo o nó interesa al "Jean Bart", no corresponde al comandante del "Jean Bart" el decidirlo; todavía pueden tener que utilizarlo las tropas del ejército. No mezelemos atribuciones, no aumentemos el desorden.

—Yo no puedo responderle, señor. Debe usted pedir órdenes al jefe de la guarnición.

El oficial se retira. Parece oírse explosiones sordas, de tiempo en tiempo, hacia el este. En los alrededores todo está en calma. Los pájaros cruzan por el cielo; el tiempo transcurre como el de un día ordinario.

### Columna motorizada a la vista.

15 horas - La dotación de guardia en la plataforma superior de la torre anuncia que una columna motorizada viene avanzando por la ruta de Montoir a San Na-

zaire. Largo aproximado de la columna: seiscientos metros.

Se iza el pabellón.

Para entrar en combate, un navío enarbola siempre su pabellón más visible, el más resplandeciente. Es una tradición del mar. El "**Jean Bart**" la acata, simplemente. El pabellón es izado en silencio, permaneciendo cada uno en su puesto. Los oficiales y la gente que se encuentran cerca del comandante echan, de tiempo en tiempo, miradas hacia él, tratando de leer en su rostro. Ese rostro está calmo, sereno, hasta más sereno parece, que durante estas últimas semanas de esfuerzo industrial. ¿Sin duda el comandante piensa que habiendo hecho todo lo que de él dependía, sólo le resta esperar los acontecimientos, sin querer prever o imaginar nada más? No, por cierto. He aquí lo que piensa el comandante del "**Jean Bart**":

"Si el enemigo dispone de medios de alta calidad, tanques, auto-ametralladoras, si ha tomado la costumbre de arrollar todos los obstáculos, va a encontrar aquí algo duro, porque el "**Jean Bart**" representa en sí un tanque bastante coriáceo. No abrigo temores por mi tanque. Lo que me preocupa un poco es esta idea de zarpar de noche bajo el fuego enemigo. Es necesario que piense en organizar eso. Sin duda, no debo contar con una protección muy eficaz de parte de la guarnición de San Nazaire. Pero, por otra parte, a juzgar por lo que ha pasado hasta ahora, la columna que se aproxima debe constituir un elemento muy avanzado. Si puedo sostener su choque, hay muchas probabilidades para que de aquí a mañana, el enemigo no haya tenido tiempo de enviar medios muy importantes para atacarme. Y, mañana, yo habré partido. Sí, la jugada todavía puede resultar".

En verdad, ¿puede resultar todavía la jugada? Digámoslo, todo el mundo, a bordo, no lo cree. Si el comandante del "**Jean Bart**" no ha cesado ni un segundo de ejercer a bordo su autoridad absoluta, como es su deber, ha juzgado también que era de su deber, como muchos soberanos absolutos, de escuchar a sus allegados antes de tomar sus decisiones. Hoy, la mayor parte de sus allegados es de opinión de no esperar más tiempo para comenzar la autodestrucción del navío. El enemi-

go llega; las probabilidades de poder zarpar son ilusorias....; cualquier cosa antes de verse obligados a entregar el "Jean Bart" intacto o casi intacto. Basta un orden....

El comandante escucha y dice: —¡Nó!

—Vamos a sostener el contacto del enemigo. Podemos resistir, y hasta resistir mucho tiempo; tenemos diez días de víveres. Que todas las disposiciones de auto-destrucción continúen como hasta ahora, y que se espere mi orden para ejecutar la menor de ellas.

—Bien, comandante.

15h.30 - 16h.00 - 16h.30 - ¿A qué hora vá a presentarse el enemigo? 17h.00. Todavía nada.

—¿Verdaderamente, pregunta el comandante, no hoy manera de conseguir la comunicación telefónica con el almirante comandante del sector?

—Nó, comandante.

—Bien. En ese caso subiré yo mismo a lo alto de la torre. Me gustaría tener una vista directa de la situación.

Desde lo alto de la torre, se descubre el estuario y la campiña circundante. Todos los vigías del equipo de guardia miran en la misma dirección, con los ojos pegados a los grandes anteojos periscópicos. Ni siquiera han oído llegar al comandante; parecen muy excitados.

—¿Estás seguro?

—Sí, hombre, no queda duda alguna.

—¿Telefoneo abajo?

—Sí.... espera todavía. ¡Oh! sí, yo creo....

La voz del comandante les interrumpe:

—¿Qué sucede?

El comandante mira con unos gemelos, limpia los vidrios, vuelve a mirar. En efecto, no hay duda alguna: la columna motorizada es una columna inglesa.

¿Quién tenía razón de no querer comenzar la destrucción? ¿Quién tenía razón en hacer continuar los preparativos de zarpada, a pesar de todo? Verdaderamente, la jugada todavía podía resultar.

19h.00 - El dique del "Jean Bart" está abierto. La compuerta ha sido "eclipsada" en su alojamiento, sin incidentes, descubriendo la ruta del mar y de la libertad. Se rectifica el amarraje del buque en vista de la salida. Ningún enemigo, ningún avión en el cielo. La

interminable jornada de junio va a terminar tan tranquilamente como las otras. Nada sucederá; el "Jean Bart" zarpará sin dificultades. Ya, como el niño separado de su madre, comienza a vivir vida propia; ha dejado de alimentarse de la central eléctrica de los astilleros; el mismo produce su electricidad. Todavía algunos esfuerzos; todavía algunas horas, y el "Jean Bart", por fin, va a arrancarse a la tierra.

### La lucha contra el tiempo.

21h.15 - Detenerse....

El "Jean Bart" está paralizado. Las calderas se extinguen, los turbodínamos se paran. La ventilación de la "calle de calderas" y del compartimiento de máquinas se detiene.

—Hacer evacuar máquinas y calderas.

Al cabo de unos segundos la parálisis es completa; el buque entero queda sumergido en la obscuridad. Todo está inmóvil y como muerto.

¿Qué ha pasado? ¿Sabotaje? ¿Accidente? Nó. Lo que ha sucedido no era imprevisible; casi inevitable. Ha sucedido que todo ha sido hecho demasiado a la ligera. Verdaderamente, puede empezarse a dudar si el "Jean Bart" conseguirá salir ganador en esta lucha contra el tiempo. El tiempo es un patrón intratable, y lo que uno le roba de un lado, sabe bien recuperarlo del otro. Así, los disyuntores de los tableros de distribución eléctrica fueron montados en un tiempo mínimo. Perfectamente. Empero, como han sido más o menos regulados a la ligera, saltan y no se recuperan. De ahí la parálisis del "Jean Bart". ¿Está todo perdido? No todavía. Se pone en marcha un motor Diesel de emergencia y poco a poco vuelve la vida. La jugada todavía puede resultar....

22h.00 - El jefe de la draga pide hablar con el comandante.

Comandante, tengo que venir a darle cuenta: el dragado del canalizo no estará terminado a la una.... Hemos hecho lo imposible....

—Lo sé. ¿A qué hora estará terminado?

—A las dos, comandante.

—¿Seguro?

—Sí, comandante.

—Conforme, para las dos.

Así, a las dos, o sea una hora antes de la zarpada, el canalizo que une el dique con el Loira será bastante profundo y bastante ancho para dejar pasar al “**Jean Bart**”. Bastante ancho, ya se ha dicho con qué margen: cinco metros a cada banda. ¿Y la profundidad? Escuchad bien: “el “**Jean Bart**” va a zarpar en la marea de la noche con diez centímetros de agua bajo su quilla!

Más exactamente, él va a intentar zarpar con diez centímetros de agua bajo su quilla. Porque, escuchad ésto también: si no está perfectamente adrizado, con que se incline solamente de un grado a una u otra banda —y ¿qué es un grado de inclinación?— ya no habrá más diez centímetros de agua bajo la quilla, no habrá absolutamente nada, nada más que un buque varado e incapacitado para zarpar.

**El enemigo se aproxima; vuela un puente....**

Ya es cerca de la medianoche y el “**Jean Bart**” está todavía inclinado sobre babor con una diferencia de calados de veinte centímetros entre las escalas de calados de babor-centro y estribor-centro. Si en tres horas no ha sido adrizado, no podrá siquiera pasar el canalizo. ¿Cómo se adriza un navío? Por trasvase de agua y de líquidos en los compartimientos interiores. Operación fácil cuando se dispone de una cantidad suficiente de agua o de petróleo. El “**Jean Bart**” parte lo más liviano a fin de poder flotar en su canalizo; es decir, que el ingeniero encargado de obtener su equilibrio dispone solamente de una masa de maniobra irrisoria para un buque de esta importancia: 200 toneladas. El se ingenia, calcula, hace viajar sus líquidos. Cuando cree haber logrado algo, nueva parálisis del “**Jean Bart**”; los disyuntores saltan de nuevo; las bombas se paran.

¿Cómo no desesperar? Las horas corren, ese tiempo más precioso que un río de oro, corre; y es necesario todavía esperar que el Diesel de emergencia vuelva a traer la vida sobre el “**Jean Bart**” Otra detención como ésta y todo está perdido. Ya puede comenzarse a preguntar, primero si la zanja estará dragada para las dos, y segundo, si el “**Jean Bart**” estará adrizado a tiempo. Si se deja pasar esta marea, inútil será insis-

tir; no quedará otro recurso que dar la orden de auto-sabotaje.

El comandante, por su parte, continúa dando las órdenes para la zarpada. Hace volver a bordo la sección de protección que defendía la torreta del astillero y la sección de ametralladoras antiaéreas. Llega a saberse que el puente de Means acaba de volarse. Esta vez parece cierto que el enemigo se aproxima.

Más de medianoche, la una, la una y treinta. Desde el muelle puede oírse el deslizamiento de una pequeña embarcación, probablemente maniobrada con espadilla, que da la vuelta al "Jean Bart" casi rasando su casco. De vez en cuando, ella se detiene y el haz de una linterna eléctrica atraviesa la oscuridad. Es el ingeniero encargado de la estabilidad del navío que examina las escalas de calado.

2h.00 - El ingeniero sube a bordo y dá parte al comandante: el "Jean Bart" está adrizado. Si el canalizo está dragado a la profundidad deseada, el buque pasará.

### ¿Dónde están los remolcadores?

Los remolcadores han recibido la orden de encontrarse en las inmediaciones a las 2h.30. Son ya las 2h.30, ¿dónde están? Aquí llegan. Se les divisa en el río; van a entrar en el canalizo. El comandante del "Jean Bart" respira. Pero nó por mucho tiempo: uno de los remolcadores queda varado. Como por azar, es el "Minotauro", es decir, el que debía entrar al dique para amarrarse a la popa del "Jean Bart", o sea el que debía estar disponible primero. Se advierte en las tinieblas que el "Titán" y el "Ursus" maniobran para sacarlo.

3h.00. Se debería zarpar.

La maniobra prevista es ésta. El canalizo que une al dique del "Jean Bart" con el Loira no se encuentra en la prolongación de ese dique, de manera que es necesario: primero hacer salir al "Jean Bart" del dique hacia un foso triangular; segundo, hacerle virar sobre sí mismo unos veinte grados hacia la derecha; y por último, endilgarlo en el canalizo. Todo eso, como se ha di-

cho, sin ningún margen para evolucionar y con sólo diez centímetros de agua bajo su quilla.

3h.20 - El remolcador "**Minotauro**", por fin sacado de la varadura, entra al dique. El "**Jean Bart**" larga amarras un poco después, a las tres y treinta, remolcado por el "**Ursus**" y el "**Titán**" y retenido por el "**Minotauro**". Muy suavemente, muy suavemente, todavía más suavemente, sale de su dique, avanza hacia el foso, comienza a virar hacia la derecha grado a grado.

Cuando ha sido terminada la virada, todavía es de noche. Se trata ahora de meterlo en el canalizo; eso sería cómodo si fuera de día. Ahora apenas si se distingue la primera de las pequeñas boyas que marcan el borde del canalizo; esas boyas estaban destinadas a guiar al comandante del "**Jean Bart**" en una zarpada de día, como se había previsto primeramente. La decisión de zarpar de noche ha sido tomada demasiado rápidamente para que se pudiera efectuar el cambio de esas pequeñas boyas; no importa, se tratará de descubrir las en la noche. Que los remolcadores hagan su trabajo. Adelante.

Parar. El "**Jean Bart**" ha varado.

### Lo peor ha ocurrido.

Ha tocado de proa, por fuera del canalizo, demasiado hacia la izquierda. Su popa, abatida por la pequeña corriente de bajante que comienza a establecerse, viene a recostarse suavemente sobre la orilla oeste del canalizo. Los remolcadores permanecen inmóviles sobre el agua, como estúpidas masas negras, con los remolques flojos. Sólo cabe esperar que los alemanes vengán a echar mano al "**Jean Bart**". Lo que significa que se le defenderá allí como se esperaba defenderlo en el dique esta tarde.

—Voy a maniobrar para sacarlo de la varadura, dice el comandante. Avise al remolcador de popa que se aproxime. ¿Están las máquinas listas para maniobrar?

Durante tres cuartos de hora el comandante maniobra para zafar el buque. Que las personas que se sientan exasperadas al tener que sacar su coche de un garage demasiado estrecho se dignen representarse la situación, que se dignen por un momento sustituirse men-

talmente al comandante, sobre el puente, en medio del enorme navío. Todavía es de noche; apenas se distinguen los remolcadores; apenas se distinguen siquiera la proa y la popa. Es necesario, sin embargo, maniobrar con decisión y precisión, hacer que la acción de las máquinas y la de los remolcadores se conjuguen, y no se contraríen. El primer objetivo es el de traer la popa al eje del canalizo. Desgraciadamente, si la comunicación con la proa es bastante fácil, resulta en cambio, que de golpe se ha interrumpido la comunicación con la parte de popa: la línea telefónica, tendida demasiado rápidamente, acaba de cortarse. Se trabaja en restablecerla. Mientras espera, el comandante emplea mensajeros, medio poco rápido. También la maniobra de la proa entra en acción antes que la de la popa. Una vez, dos veces, cinco veces es malogrado el resultado. El "Jean Bart" vibra, y permanece varado. Hay que comenzar otra vez y otra vez, rechazando el peso aplastante de este pensamiento: "Habrá bastado una sola maniobra en falso para arruinar el resultado de un mes de esfuerzos sobrehumanos, para aniquilar una exitosa y singular terminación. La obscuridad, un azar adverso, una boya demasiado poco visible, y todo lo demás habrá sido inútil". Hay que actuar, siempre actuar, porque es falso que alguna acción no arroje resultados, aunque ese resultado tarde en evidenciársenos y hasta pueda permanecernos invisible durante nuestra vida.

Así, después de tres cuartos de hora, el "Jean Bart" es desencallado. Mientras tanto, el día ha ido aclarando lo suficiente para que las boyas del canalizo sean bien visibles. El "Jean Bart" pasa entre ellas, avanza, llega a la parte más estrecha, y la franquea, exactamente por el eje, sin tocar de ningún costado, conservando sus márgenes, cinco metros de cada banda, diez centímetros de agua bajo de la quilla. El "Jean Bart" va a alcanzar el canal del Loira; ya llega a la libertad.

Es entonces que sobrevienen los aviones.

### El ataque de los bombarderos.

—Son nuestros aviones de caza de Escoublac, los que debían proteger nuestra zarpada.

Eso es lo que todo el mundo piensa, durante algunos segundos. Después todo el mundo empieza a pensar que los aviones son un poco grandes para ser de caza. Y casi en seguida se da la alarma: son aviones alemanes.

El ataque es iniciado en el momento en que el "**Jean Bart**" penetra en el canal, mientras se desliza entre los bancos del Loira. Imposible evolucionar; a cada banda hay fondos de menos de cinco metros. Tres bombarderos descienden y largan una primera andanada de seis u ocho bombas. Ellas explotan, al contacto con el agua, a estribor y adelante, bastante cerca de los remolcadores. Toda la artillería antiaérea del "**Jean Bart**" hace fuego; los bombarderos se apresuran a recuperar altura.

Se les ve alejarse hacia el oeste, y después virar. Vuelven. Segunda picada, segundo rosario de bombas. El "**Jean Bart**" sale todavía indemne. La artillería antiaérea hace un ruido de trueno.

Tercera pasada. Vuelve un solo aparato, larga cinco o seis bombas, pica, ametralla la cubierta. El "**Jean Bart**" es horquillado, se ven columnas de agua por ambas bandas, y al mismo tiempo una sacudida conmueve al barco, un espeso humo negro cubre la cubierta: una bomba ha estallado en la sobre-estructura, entre las dos grandes torres. En cuanto se disipa el humo se pueden apreciar los resultados: son casi nulos. Ninguna víctima, daños insignificantes. En verdad, el "**Jean Bart**" es un tanque bastante coriáceo.

Continúa el "**Jean Bart**", sus máquinas a cincuenta revoluciones, luego a ochenta. Ha nacido el día, comienza una magnífica jornada, el viento lleva sobre el estuario el olor de la campiña. El "**Jean Bart**" desciende por el canal; toma sin inconvenientes el codillo de Bonne Asse, pasa muy cerca de una draga de Puentes y Caminos, de la cual emerge solamente una parte; ha volado cuarenta y ocho horas antes, sobre una mina magnética. El "**Jean Bart**" sale de la rada de San Nazaire por el canal de seguridad, detrás del Resguardo.

Pone en seguida rumbo al oeste-sudoeste hacia la salida del golfo de Gascuña. Son entonces las seis.

## El destino del "Jean Bart".

El "Jean Bart" ha fondeado en Casablanca el 22 de junio a las 17h.00. Ha sido realizada la gran hazaña.

No hay espacio aquí para contar todo. El lector sospechará sin duda que ese viaje desde San Nazaire hacia Marruecos, de un navío terminado en las condiciones que habían rodeado a la terminación del "Jean Bart", no debía desarrollarse como un crucero de vacaciones. Los incidentes mecánicos fueron numerosos. El "Jean Bart" había zarpado con ventilación reducida, suficiente en fondeadero pero insuficiente en navegación cuando las tuberías se llenan de vapor. La temperatura del compartimiento de máquinas excede los sesenta grados; los hombres caen sofocados. El eyector de estribor explotó; fué reemplazado en pleno mar en condiciones penosas. Fué necesario recurrir a instalaciones de emergencia, seccionar escalas. Muchos hombres cayeron agotados por la fatiga.....

La partida no estaba todavía ganada; quedaban peligros inminentes y temibles. En particular, podía temerse que los bombarderos alemanes hubiesen ido a buscar refuerzos. Un blanco como el "Jean Bart" bien valía la pena.

El "Jean Bart" estaba parado mar afuera, con un petrolero atracado a su costado, que le proveía combustible. (Sabemos por qué motivos había zarpado casi vacío). El reabastecimiento era lento, y el comandante miraba hacia el cielo con aire preocupado.

Tengo deseos de hacer ésto, dice el comandante al oficial de guardia: voy a interrumpir este reaprovisionamiento, y lo reanudaré un poco más tarde.

Entró al cuarto de derrota, se inclinó sobre al carta náutica, y habiendo reflexionado un instante, marcó un pequeño círculo sobre el lugar donde esperaba reanudar el aprovisionamiento. Después, por deferencia, informó de su intención al almirante comandante de las fuerzas marítimas del oeste, que se encontraba a bordo de un torpedero de escolta.

—Le aconsejo continuar aquí con el abastecimiento, respondió el almirante.

Un poco asombrado, el comandante conservó entre sus dedos la hoja donde estaba escrito ese mensaje. ¿Qué hacer? ¿Era una orden? ¿Habría que insistir o no? Una voz interior apenas perceptible murmuró: "No insistas".

El abastecimiento fué completado en ese lugar.

Un poco más tarde, en el transcurso de la travesía, la radio de a bordo interceptó la señal de socorro de un buque torpedeado por un submarino alemán. Se mira la carta náutica. El torpedeamiento había tenido lugar en el punto marcado por el comandante para terminar su abastecimiento de petróleo. Se había producido a la hora en la que el "**Jean Bart**" se hubiera encontrado allí si el comandante hubiese perseverado en su intención.

Por última vez, y de una manera impresionante, una intervención superior ponía de manifiesto el magnífico y singular destino del "**Jean Bart**": llegar a ser la imagen misma del triunfo del hombre sobre los acontecimientos.

(Traducción)



# Notas profesionales

---

## ALEMANIA

**Batalla del Atlántico.**— En el obscuro escenario en que merodean los corsarios submarinos, una débil luz se ha divisado la semana pasada.

A pesar de todos los destructores de Estados Unidos y Gran Bretaña, de los cazasubmarinos, corbetas y aviones de gran radio de acción, de los pequeños barcos particulares que hacen trabajo de patrulla, de la Real Fuerza Aérea que bombardea las plantas productoras de submarinos en Alemania, a pesar de todo eso, los torpedos del Eje han seguido ensañándose contra los buques de carga de las naciones unidas; la Marina de Estados Unidos ha reconocido que, desde el 14 de enero, ha tenido que sufrir 337 hundimientos. No obstante ésto, la Marina ha estado aprendiendo buenas lecciones.

Lo más importante que se ha aprendido, se refiere a la naturaleza de los submarinos que ahora combaten contra Estados Unidos. El examen de un submarino capturado, demuestra que su construcción es más robusta que los modelos antiguos, lo que les permite sumergirse a cerca de 600 pies, que es una profundidad dos veces mayor que el límite habitual de operaciones de las cargas de profundidad. Un motor recientemente mejorado, ha contribuído también a dar a los submarinos una mayor velocidad para sumergirse casi perpendicularmente. Estos submarinos alemanes, creaciones del cerebro del Vicealmirante Karl Doenitz, son movidos ahora por un motor Diesel único, modificado, que para cruzar en superficie, quema petróleo, y en inmersión, una mezcla de hidrógeno y oxígeno. Los demás submarinos emplean en superficie motores Diesel que queman petróleo, y debajo del agua, usan motores eléctricos.

Habiéndose eliminado los antiguos motores eléctricos y sus respectivas baterías que absorbían como un

sexto del peso total del submarino ha quedado ahora éste mucho más manejable y, con el espacio que se ha ganado, puede aumentarse el cargamento de torpedos y se ha extendido considerablemente su radio de acción. Aún algunos de los submarinos más chicos, tienen ahora una autonomía de 12.000 millas. Llevan tubos lanzatorpedos más chicos; esto permite uniformar la fabricación de torpedos para aviones, para lanchas torpederas a motor y para submarinos.

Sus cañones van montados en una plataforma retráctil; ésto elimina la demora, que antes era obligada entre el afloramiento y el desguarnecer y descubrir las armas; en cambio ahora el submarino puede abrir el fuego casi al segundo de aflorar cerca de su presa. — “Times”, julio de 1942).

---

## CANADA

Canadá construirá buques de guerra después del actual conflicto. — El Ministro de Marina del Canadá, Mr. Angus Mac Donald, anunció que se establecería en Halifax, Nueva Escocia, una industria que permanentemente estaría construyendo destructores. Declaró que se esperaba poner pronto las quillas de dos destructores en Halifax. Esta sería la primera vez que se emprendería en el dominio del Canadá, la construcción de buques de guerra de esas dimensiones. Si después de la guerra deberá haber una Marina Canadiense, “y yo espero que la habrá” dijo Mr. Mac Donald, los destructores serán siempre muy necesarios y Halifax es el sitio lógico para construirlos. — (The Marine Engineer”).

---

## ESTADOS UNIDOS

### Precauciones contra el bombardeo aéreo

En un informe elevado al Presidente, se recomienda que el programa integral de defensa civil en los Estados Unidos esté a cargo de una “Junta Federal de Defensa Civil”. La Junta establecería oficinas regio-

nales las cuales, en su carácter de representantes del Gobierno Federal, tratarían directamente con las juntas locales de defensa.

La labor de las juntas locales de defensa consistiría en:

1) prevención de bajas entre los civiles y de daños a la propiedad;

2) instrucción de los civiles en los métodos adecuados para protegerse y evitar las bajas;

3) organización de los servicios considerados necesarios para el tratamiento de bajas entre civiles, si es que ocurren.

La defensa antiaérea, en cuanto es realizada por civiles, no comprende la acción de los aviones de caza, cañones antiaéreos y otras armas usadas por los servicios militares. En cambio, comprende las medidas de protección que pueden ser tomadas en el suelo para hacer tan insignificantes como sea posible los efectos de ataques desde el aire.

Algunos de los problemas de la defensa aérea civil son:

Restricción de la iluminación;

Suministro de protección, incluso refugios, y salvaguardia de puntos importantes;

Evacuación del personal de las zonas amenazadas;

Mantenimiento de servicios de importancia vital, incluso abastecimiento de alimentos;

Tratamiento de los heridos y mantenimiento de puestos de primeros auxilios, hospitales y servicios de ambulancia;

Reparación de daños causados por el ataque aéreo del enemigo;

Medidas contra el ataque por medio de gases, tales como la descontaminación, protección individual y colectiva contra gases, etc. — (De "The Coast Artillery Journal").

### **Ampliación de la Academia Naval norteamericana.**

Un reciente decreto del Congreso americano autoriza, con la consiguiente provisión de fondos, la adquisición de un terreno en Annapolis para aumentar el área de que dispone ahora la Academia Naval, al oeste de dicha ciudad. Esta nueva zona estará dedicada a

campos de deportes. Otra propiedad de la banda opuesta, no lejos de la estación experimental, y conocida en la localidad como el Viejo Fuerte Severn, quedará también al servicio de la Marina. Abarca esta última propiedad unas 75.000 hectáreas, y en ella han sido construídos diez locales para ser ocupados eventualmente por personal de la Academia. En la misma zona se construirá un gran taller para reparación de buques pertenecientes a la Academia, un pequeño dique y un centro de recreo.

La expansión de la Academia Naval de Anápolis ha encontrado siempre dificultades, pues limitada por dos lados por el agua, otro tercer lado lo constituía el viejo bloque de la "City", con ciertos edificios de importancia histórica, por cuya razón el Congreso no autorizó nunca la expansión por este lado. Quedaba como única zona posible la de Poniente, aunque dificultada por la existencia del cementerio de la Academia y por la configuración ondulada del terreno. Así, durante medio siglo, la Academia se dedicó a ganar terreno de la única manera que le fué posible: extrayendo el fango del puerto de Anápolis y rellenando la zona que hoy se llama Ferragut Field con el estadio de fútbol.

**Porta-aviones.**— El mismo proyecto de ley que la semana pasada le prometió a Estados Unidos una Marina capaz de dominar el mundo, le prometió, también, una nueva clase de Marina.

Dos años atrás, el programa de la Marina para los dos Océanos, autorizaba 385.000 toneladas de buques capitales (acorazados), 200.000 toneladas de porta-aviones, y grandes tonelajes para cruceros, destructores y submarinos. En aquel entonces, los ciudadanos de Estados Unidos recibieron con orgullo la noticia de que su Marina tendría cinco de los más grandes buques a flote: superdreadnoughts rápidos de 60.000 toneladas.

La semana pasada, el proyecto de ley (aprobado por 316 votos contra 0 por la Cámara, y que lo será seguramente por el Senado), que prometía a Estados Unidos la Marina que dominaría al mundo para 1946, más o menos, no incluía ningún buque de batalla nuevo. En efecto, las 5 unidades de 60.000 toneladas, que están todavía en el período de plano azul, tendrán que seguir toda-

vía en esa forma, a lo menos por largo tiempo. El acero que se les destinaba va a ser empleado en porta-aviones, de los cuales se construirán 500.000 toneladas. También se han destinado 500.000 toneladas para cruceros, y 900.000 toneladas para buques menores.

Cuando Pearl Harbour empujó a Estados Unidos a la guerra, había 7 porta-aviones de Estados Unidos en servicio y once en los astilleros. Desde aquella fecha, se ha comenzado la construcción de otros dos, de tonelaje no anunciado. La semana pasada, el Presidente de la Comisión Naval de la Cámara, Mr. Vinson, reveló que alrededor de 35 cruceros y buques mercantes estaban siendo convertidos en porta-aviones. Algunos cruceros y buques mercantes, ya casi terminados, han sido modificados colocándoles un techo plano. Algunos de estos porta-aviones probablemente serán arrendados a Gran Bretaña; pero es evidente que la mayor parte la conservará Estados Unidos. Un porta-aviones de dimensión mediana lleva 80 aeroplanos y 120 pilotos, con un 100% de reemplazos en la costa. Divídase los 30.000 pilotos que la Marina necesita en 1942, y, aún concediéndose pilotos para los aviones de base en tierra y para los aviones que están a bordo de los demás buques de batalla, es indudable que será preciso buscar en alguna parte muchos otros porta-aviones.

Si los porta-aviones nuevos son más o menos de la misma dimensión del "Wasp" (14,700 toneladas), 500,000 toneladas proporcionarán alrededor de 34 porta-aviones del nuevo tipo. La colocación de las quillas seguirá inmediatamente a la firma del proyecto de ley, y el Presidente de la Comisión Naval, Vinson, se molesta a la menor indicación de que los astilleros no alcanzan a ejecutar urgentemente el programa completo. Esto daría a Estados Unidos un total de unos 85 porta-aviones de buena dimensión. Algunos expertos estiman que los nuevos porta-aviones incluirán modelos de pequeño tonelaje para llevar únicamente cazas. Estos actuarían como exploradores y escoltas, a fin de proteger a los grandes porta-aviones que transportarían a los bombarderos en picada y a los aviones torpederos. Si se construyen estos porta-aviones chicos, evidentemente el número total de ellos será mayor.

La aprobación de este proyecto de ley por la Cámara, fué saludada en Londres con grandes manifestaciones de alegría, donde una nación de marineros se está convirtiendo rápidamente en una nación de aviadores. El hundimiento del "Repulse" y del "Prince of Wales" pareció al principio como una pérdida terrible. A la luz de las batallas del Mar del Coral y de la isla de Midway, los británicos ahora comienzan a ver que esas pérdidas, después de todo, no fueron tan grandes; porque, para ellos, lo mismo que para Estados Unidos, el porta-aviones es el rey de los buques. Las manifestaciones de regocijo de la prensa de Estados Unidos fueron todavía más entusiastas.

Mientras tanto el buque de batalla posiblemente va a tener días de bastante labor. Dado que, según parece, la mitad por lo menos de los porta-aviones japoneses ha sido destruída en el Mar del Coral y cerca de Midway, los grandes acorazados de batalla de Estados Unidos tendrán oportunidad de ir y castigar a la Flota de superficie del Japón. Pero los acorazados de batalla tendrán oportunidad para pelear sólo hasta que las Marinas del mundo hayan adquirido fuerzas adecuadas en porta-aviones, o bien, después que se haya inventado una defensa naval adecuada contra los áviones.

Al recibir la noticia de que Estados Unidos iba a tener una gran Flota de porta-aviones, el Mayor Alexander P. de Seversky no se alegró ni con mucho (su libro "**La victoria por la Fuerza Aérea**" ha promovido una controversia general). En vez de anunciar que la Flota de porta-aviones sería un derroche de esfuerzo precioso, se alzó para gritar que los porta-aviones estaban condenados a desaparecer. Estima que el convertir en porta-aviones a algunos cruceros no terminados, es en este preciso momento un movimiento práctico, pero que no hay utilidad ninguna en comenzar a construir ningún nuevo porta-aviones. Porque, cuando llegue el momento en que estén listos para salir al mar, dice Seversky, los aeroplanos de base en tierra, operando desde sus "porta-aviones estacionarios", que son las inmundibles islas del mundo, dominarán en los océanos.

La base para esta tesis quedó sentada cuando los aviones con base en tierra del Ejército y de la Marina de Estados Unidos volaron desde Midway a Hawaii pa-

ra cobrar un terrible tributo a los porta-aviones japoneses. La mayoría de los bombarderos deliberadamente pasó por alto a los buques de batalla que acompañaba y se dirigieron directamente contra los vulnerables porta-aviones. Cuando los porta-aviones fueron hundidos, toda la enorme fuerza de acorazados, viró de bordo y regresó a su base. La tesis fué reforzada la semana última cuando los bombarderos "Consolidated" de Estados Unidos, con base en tierra, partiendo del Norte de Africa, martillaron la Flota italiana. Y el Ejército en Alaska está empleando también aviones torpederos con base en tierra, para expulsar a los japoneses de Attu y del puerto de Kiska.

¿Estarán contados también los días del porta-aviones? Cuando los bombarderos y cazas de largo radio de acción y con bases en tierra, entren realmente en combate, ¿resultará el porta-aviones de techo plano tan anticuado o fuera de moda como el carro de tren blindado?

Es demasiado temprano para dar una respuesta positiva a esa pregunta. Pero una cosa es ya absolutamente cierta: el porta-aviones tal como actualmente se le conoce, es un arma de transición. Es vulnerable al ataque de los aviones provenientes de tierra y de otros porta-aviones. Quizás en las Flotas del futuro, todos los buques van a tener que ser en parte porta-aviones, armados con aeroplanos, exactamente como ahora todos los buques van armados con cañones.

Por aquel tiempo, los porta-aviones que ahora se han autorizado llevarán en sí algunos rasgos característicos de esa transición. La cuestión suscitada por Seversky consiste en averiguar si la evolución de los porta-aviones llegará a ser tan acertada como para que los buques del mar puedan asegurar su propia existencia frente a los buques del aire, los aeroplanos, en la batalla que ya se ha comenzado por la sobrevivencia del más apto. ("Times", junio de 1942).

**Necesidad y utilidad de los remolcadores.**— Todas las Armadas tienen un considerable número de remolcadores para el servicio de los grandes buques, con características bien definidas y en consonancia con la índole de los servicios que han de prestar. Más, con dificultad

podrá ser superada en este aspecto la Flota norteamericana. Muchos son los que se hallan ahora en construcción, y entre ellos el que más sobresale es el tipo "Navajo", que data de 1939, y del que, al finalizar el año 1941, se estaban construyendo catorce; ocho por la "United Engineering Co.," y seis por la "Charleston Shipbuilding and Dry Dock Co.". Estos remolcadores miden 62,5 metros de eslora, desplazan 1.150 toneladas, disponen de propulsión Diesel eléctrica, y, sin remolque, pueden alcanzar velocidades de más de dieciseis nudos. Poseen un completo y poderoso equipo para el salvamento de buques y en tiempo de guerra pueden prestar valiosos servicios como rastreadores de minas, etc.

Por informes particulares se sabe que la Armada de los Estados Unidos tienen también ahora en construcción otros cuatro remolcadores de 44 metros de eslora, uno de cuarenta y uno, y tres de treinta, habiendo comprado muchos y muy potentes a diversas empresas particulares que los utilizaban para el servicio comercial.— "Revista General de Marina", España.

### Destructores de aluminio.

Se asegura que van a construirse en los Estados Unidos de Norteamérica y que podrán alcanzar velocidades de 52 nudos. Este proyecto no es tan revolucionario como algunos, acaso, se imaginen, puesto que ya en 189-93 se construyeron a orillas del lago de Zurich dos lanchas rápidas de aluminio, y en 1894 se construyó otra en el Támesis. En este mismo año los señores Yarrow construyeron un torpedero de segunda clase con dicho metal, y diversos yates también se produjeron. La acción corrosiva del agua del mar fué causa de que no se generalizara su empleo para los pequeños y más veloces buques en la Armada inglesa; pero en la de Francia, se insistió algo más en el uso del aluminio. Durante estos postreros años se insistió mucho en el empleo de este metal y sus aleaciones, siendo dignos de recuerdos en los ensayos y realizaciones efectuados en Alemania y la construcción en 1937 y a orillas del Tyne de un barco experimental, con miras a la producción de destructores de más de 50 nudos.

## El coste de la construcción naval en tiempo de guerra.

Su encarecimiento es achaque viejo, y se ha registrado en todas las épocas. Una revista marítima inglesa recuerda que Farington, el artista que ejecutó numerosas pinturas en los Arsenales de la Armada Real Británica, tomó a fines del siglo XVIII, durante las guerras de la Revolución francesa, varias notas muy interesantes a este propósito.

En noviembre de 1793, el precio de un buque de línea podía estimarse en 1.000 libras esterlinas por cañón. El casco de un navío de 100 cañones costaba unas 50.000 libras, y el de un fragata de 36 cañones, alrededor de 9.000. Un carpintero de ribera que trabajase en los astilleros privados solía ganar de 10 a 16 chelines por día. En febrero de 1795, unos astilleros particulares ofrecieron al Almirantazgo construir un navío de 74 cañones a razón de 20 libras por tonelada, en vez de las 17 que era hasta entonces el precio corriente; esta proposición fué rechazada. Aprovechando la escasez de la mano de obra, los carpinteros de ribera y calafateadores llegaron a pedir 20 libras por día, cuando antes se daban por muy satisfechos con media guinea.

---

## ESPAÑA

**España aumenta su Marina Mercante.**— En una ley publicada el 15 de mayo, en Madrid, se expone el plan para un gran desarrollo de la Marina Mercante española. El programa consulta la construcción de nuevos astilleros del Estado, en los cuales se construirá un gran número de buques de modelo uniforme; esta flota, en su totalidad, o en gran parte, será construída por el Estado. En dicha ley se declara que se debe dar preferencia a los modelos de buques que, por sus características, tengan mayor importancia para misiones de cooperación naval y militar, para uso comercial y para prestigio de la bandera. La Marina española ejercerá cierto control sobre los diseños de los nuevos buques.

El tonelaje total podrá ser aumentado también mediante la compra de otros buques. En esta ley se indica

que el Estado debe tener mayor participación en la administración de las principales líneas españolas de navegación, a las cuales se les entregarán algunos de los nuevos buques construídos por el Estado. Otros de estos nuevos buques serán vendidos o arrendados a compañías particulares, o serán empleados con el objeto de iniciar nuevas líneas de navegación, "que en el futuro pueden necesitarse para abrir mercados". Se ha informado que esta ley, que fué aprobada por el Gabinete español, recientemente ha venido a llenar una sentida necesidad, porque las empresas particulares ya no alcanzaban a satisfacer las necesidades navieras del país. ("The Marine Engineer").

**Construcción de buques en España.**— El vapor "Vendaval", de 1.800 toneladas acaba de ser lanzado al agua en el astillero de "La Naval", anuncia un mensaje telegráfico de Bilbao. Este es el último de los seis buques mandados construir por la Compañía de Pasajes Pybse. El "Vendaval" se empleará en la pesca del bacalao. Tan pronto como este buque abandonó la grada, se puso inmediatamente la quilla de un barco frutero para la Compañía Exportadora Agrícola de Madrid. ("The Marine Engineer").

---

## FRANCIA

**El submarino más grande del mundo.**— El submarino "Surcouf" de la Francia libre, que desempeñó un buen papel contra las fuerzas del Eje, y que recientemente se anunció que se había perdido, fué el submarino más grande que se haya construído. Su interesante diseño le dió título especial para que se hiciera famoso. Tenía 361 pies de eslora, por 29 1/2 pies de manga y 23 1/2 pies de calado; su armamento de artillería constaba de dos cañones de 8 pulgadas, dos cañones antiaéreos de 37 milímetros y cuatro ametralladoras. Estaba dotado de diez tubos lanzatorpedos de 21,7 pulgadas y podía transportar 22 torpedos en total. Además, en la superestructura se le había construído un pequeño hangar circular, para alojar un pequeño hidroavión. Este submarino era propulsado en superficie por motores de aceite pesado Sulzer, que desarrollaban en conjunto

7.600 caballos al freno, dándole una velocidad de 18 nudos. Sumergido, sus motores eléctricos rendían un total de 3.400 H. P., que le permitían una velocidad de 10 nudos. Tenía un radio de crucero en superficie de 12.000 millas a 10 nudos. Se ha afirmado que podía sumergirse en dos minutos.— (“The Marine Engineer”)

---

## INGLATERRA

**Una guerra de buques.**— “Esta es una guerra de buques”. Así lo manifestó el Mayor Lloyd George en la Cámara de los Comunes, lo que resume la situación de la guerra tal como existe hoy. Nuestras pérdidas en buques han sido grandes desde que el Japón atacó a Estados Unidos, y entre todas las necesidades de nuestros servicios civiles y militares que reclaman la consideración del Gobierno, la construcción de buques figura en primera línea y con más urgencia que todas las demás actividades esenciales de nuestra economía de guerra. M. A. V. Alexander, es maestro en presentar el cuadro de nuestros asuntos navales y vale la pena volver a considerar su exposición de la guerra en el mar, cuando presentó los presupuestos de Marina, el 26 de febrero. Su anuncio más importante fué tal vez el de las pérdidas “considerables” soportadas en el Lejano Oriente desde que el Japón entró a la guerra; pero nos doró la píldora, declarando que una buena parte de los buques perdidos habían sido diseñados exclusivamente para el comercio local de la costa China y que no habrían servido para el tráfico transoceánico de los Aliados. Por otra parte, los submarinos enemigos se habían concentrado frente a la costa oriental de Norte América y solamente las pérdidas de petroleros anunciadas en esas aguas, indican claramente la fuerte contribución que están cobrando. El perfeccionamiento de las medidas defensivas adoptadas por Estados Unidos, pondrá atajo a las pérdidas excepcionales de este carácter, y Mr. Alexander creía verdaderamente que había base para esperar que estos acontecimientos desfavorables no tendrían duración indefinida. Las pérdidas de buques por otras causas, han sido menores de lo que era dable espe-

rar. Por casi un año entero no hubo pérdidas de buques mercantes producidas por buques de guerra corsarios alemanes; los mercantes convertidos en corsarios han tenido muy poco éxito, pero ello no quiere decir que en un futuro no los vayamos a experimentar de parte de buques de guerra corsarios enemigos, ya sean alemanes o japoneses. La escapada del puerto de Brest de los buques de guerra nazis da base para esperar posibles ataques de esta naturaleza.

Un pasaje del discurso del primer Lord, que creemos debe hacerse notar, es que, a medida que la fuerza naval aliada en el Pacífico se recobraba de los golpes sufridos en los primeros días de la guerra con el Japón, la potencia de los japoneses para atacar en esas regiones iba disminuyendo. Exagerados rumores circularon en cierta ocasión respecto a los daños sufridos por los buques en Pearl Harbour; pero Mr. Roosevelt hizo saber que, aunque se perdieron muy pocos, gran número de ellos quedó averiado, y que evidentemente se necesitaría tiempo para repararlos. Como el resultado de toda la guerra del Pacífico depende en último término de la potencia naval, creemos que la poderosa Marina de Estados Unidos de común acuerdo con las fuerzas navales Aliadas, sabrá dar al enemigo una retribución adecuada más pronto de lo esperado. Pero suceda lo que suceda, en los meses venideros, lo que se necesitará son buques y siempre más buques: buques para víveres, buques para municiones, transportes y buques para equipos de todas clases. No podemos tener demasiados buques para poder mantener a los Aliados en las diferentes partes del mundo abastecidos con los víveres y el equipo militar necesarios, y reservar, al mismo tiempo, el número suficiente de ellos para poder dar un golpe final, con la potencia acumulada de toda la fuerza militar de los Aliados contra el corazón del nazismo.

Hablando de construcciones de buques en Gran Bretaña, Mr. Alexander reveló ciertos hechos importantes. Teníamos mucho menos capacidad productora en construcción de buques, que durante la pasada guerra, menos astilleros, muchísimo menos fondeaderos y menor fuerza de trabajo. No obstante ésto, se han realizado ya muchos progresos. La fuerza de trabajo ha aumentado casi en un ciento por ciento desde que co-

menzó la guerra, y ha continuado aumentando durante los últimos meses. Las bajas en la Flota han sido y están siendo reemplazadas, y en efecto, el total de tonelaje naval entregado en 1941 fué casi tan grande como el de 1916, aunque el rendimiento de tonelaje mercante del año pasado fué muchísimo mayor que el de 1916. Y esto, a pesar de la cantidad mucho mayor de reparaciones motivadas por las necesidades de mayor rendimiento de nuestros buques, fuera de las averías sobre y bajo la línea de flotación producidos por ataques de la fuerza aérea. Ahora tenemos entre manos, dijo el primer Lord, un programa más vasto que el que tuvimos en la última guerra, y actualmente están trabajando un número de astilleros mucho mayor que en 1939.

Con respecto a la capacidad de nuestros buques acorazados para resistir fuerte castigo, se hizo presente que en el caso del "Bismarck", los alemanes no se habían ajustado a los límites del tratado, mientras que por nuestra parte lo habíamos cumplido. En vista de la pérdida del "Prince of Wales" y del "Repulse", es satisfactorio hacer saber que el Almirantazgo está realizando una investigación especial para poner en claro todo lo referente a pérdidas de acorazados y de buques grandes desde que comenzó la guerra, a fin de cerciorarse de que no quede ninguna lección por considerar, grande o pequeña, que se deba aprender y aprovechar. Pero el dato que no debe perderse de vista en su declaración, es que un gran número de nuestros buques, que han recibido averías serias durante esta guerra, han podido llegar en salvo a nuestros puertos, donde son urgentemente reparados. Es muy fácil que se pase por alto o no se preste la debida atención a este importante hecho.

Según los cómputos de la Cámara de buques, las pérdidas de guerra de los británicos, Aliados y neutrales, en buques mercantes hasta fines de 1941, alcanzaron a unos 8.300.000 toneladas brutas, e incluyendo los buques mercantes que servían como auxiliares de guerra, a unas 8.600.00 toneladas. Contra estas debe ponerse el reemplazo parcial de tonelaje por construcciones que se efectúan en el Imperio británico y en Estados Unidos. Este país ha proveído alrededor de 1.000.000 de toneladas en 1941 y proporcionará alre-

dedor de 18.000.000 de toneladas de barcos nuevos, dentro de los próximos dos años. Es verdad que estas cifras son muy alentadoras, pero no se puede dejar de encarecer debidamente que en una guerra mundial, en que ningún mar ni océano es seguro, las líneas vitales de las comunicaciones marítimas de los Aliados son muy vulnerables, y que las demandas de buques, tanto para fines guerreros como civiles, son muy urgentes. Aún más, la construcción de submarinos se lleva adelante con un alto ritmo de producción. Hasta que los Aliados en conjunto hayan producido bastantes buques para poder realizar operaciones combinadas navales y militares en gran escala, fuera de sus otras funciones, es muy probable que hasta ese momento esta guerra no haya sido ganada todavía. ("The Marine Engineer").

**¿De quién es el canal de Suez?.**— Vulgarmente se cree que el canal de Suez es inglés, pero afirmar esto es cometer un error geográfico. El canal de Suez está situado exclusivamente en territorio egipcio, y no constituye un dominio británico o internacional, sino solamente una concesión acordada por el Gobierno egipcio a la "Compañía Universal del canal marítimo de Suez". La concesión es válida durante un plazo de noventa años a partir de la apertura del canal, o sea hasta el 16 de noviembre de 1968. En esta fecha, el canal revertirá automáticamente al Gobierno egipcio, salvo otras combinaciones que pueda haber.

Cuando el canal fué construído, era Egipto el encargado de defenderlo; pero puesto que el Virrey, e incluso su soberano el Sultán de Turquía eran incapaces de garantizar esta defensa, Inglaterra asumió, en 1882, la protección de todo Egipto, inclusive el canal. El tratado anglo-egipcio de 1936 confirmó los derechos militares británicos en la zona del canal durante un período de veinte años, en la suposición de que para dicho plazo Egipto sea lo suficientemente fuerte para asegurar la defensa. Ahora bien, tal tratado no concede ningún privilegio a los ingleses, ni desde el punto de vista marítimo ni económico. La navegación por el canal es libre para todas las naciones en condiciones iguales. Teóricamente, esta vía de agua es libre, incluso en tiempos de guerra. En la idea de su creador, el célebre Fernan-

do Lesseps, el canal debería ser, no solamente un camino internacional, como el océano, sino estrictamente neutral. Efectivamente, la Convención de Constantino-  
pla del 29 de octubre de 1888, firmada por todas las potencias europeas, incluso por Alemania, prohibió formal y completamente todo, cualquier acto de agresión contra el canal. Tal Convención, que constituye la Gran Carta Política del canal, continúa en vigor. Un ataque contra él sería, por tanto, una violación flagrante del Derecho Internacional.

Si el canal no es británico, políticamente, tampoco es propiedad inglesa desde el punto de vista comercial. Los ingleses no tienen en él ni aún el control financiero. Sábese que el Gobierno inglés es sólo un gran accionista de la Compañía del canal. En 1875, en ocasión de una crisis financiera de Egipto, compró al Virrey Ismail 176.602 acciones de las 400.000 de la Compañía. Pero los capitales particulares ingleses en la Compañía son muy pequeños. Contrariamente a lo que muchas veces se afirma, la mayor parte del capital de la Compañía del canal de Suez está en manos de los franceses, que financiaron hace cerca de un siglo la construcción de la obra gigantesca. Por otro lado, el número de acciones no es decisivo para el control administrativo del canal. La sede de la Compañía está en París, y los estatutos prevén que su dirección debe estar siempre en manos francesas. En el Consejo de Administración, los ingleses no sólo son admitidos de manera amigable. Antes de estallar el presente conflicto, el Consejo de Administración estaba compuesto por diez y nueve franceses, diez ingleses, dos egipcios y un holandés. Su presidente, que como decimos siempre es francés, es el marqués de Vogue, de la célebre familia que dirige también el "Credit Lyonnais", el mayor banco de Francia. En vista de la importancia política del canal, los franceses hicieron hincapié en que el Presidente fuese al propio tiempo una personalidad política de primer plano. Así, anteriormente a Vogue, han sido presidentes Paul Doumergue y el General Weygand.

Como es natural, desde 1940, la Administración del canal en París no ha podido ejercer de hecho sus funciones. Y he ahí por qué los ingleses, de común acuerdo

con los representantes de Egipto, han tenido que tomar a su cargo la dirección de los servicios, a título provisional. — (De la "Revista General de Marina", España)

### La batalla del Artico. — El paso a Murmansk. —

La nieve caía en el mar. Cada buque del convoy avanzaba en la obscuridad de la noche completamente cubierto de su cortina blanca; eran los transportes que desde Nueva York iban cargados con municiones para Rusia; los acompañaban destructores rusos, de alto bordo, de resistente quilla, adaptados de diseños italianos para poder romper hielos y patrullar en los agitados mares del Norte; el nuevo crucero inglés (1939) "Trinidad", de 2.000 toneladas, el viejo y aguerrido destructor "Eclipse", y varios otros buques de guerra, que enarbolaban la bandera de Gran Bretaña. Este convoy, por primera vez en la segunda Guerra Mundial, había juntado para una tarea común a unidades de guerra británicas y soviéticas.

Luego tuvieron mucho que trabajar. Bombarderos en picada alemanes, que venían de la costa y de los aeródromos cercanos de Noruega, aparecieron zumbando a través de la nieve. Destructores y submarinos alemanes, zarpando de los fiords y puertos del Sur de Noruega los atacaron con granadas y torpedos. El "Trinidad", agujereó a un destructor alemán. El "Eclipse" hizo detenerse a otro en su repentina carga, pero tuvo que retirarse cuando aparecieron otros dos destructores enemigos.

Pero la batalla había comenzado en un punto del Norte de Noruega, más allá de donde el Atlántico Norte se junta con el Círculo Artico. Mientras el convoy navegaba alrededor del Cabo Norte y a lo largo de las costas de aquel remoto territorio, rico en minerales, llamado Laponia, bombarderos en picada y submarinos mantenían el ataque. Berlín dando cuenta del último ataque cerca de la entrada del puerto de Murmansk, sostenía que se habían perdido totalmente 8 buques, incluyendo uno de 10.000 toneladas cargado de tanques y municiones. Los ingleses sostenían que el convoy completo había entrado a Murmansk, admitiendo que habían recibido algunas averías y tenido que lamentar algunas muertes; anunciaban, además, la destrucción pro-

bable de 3 submarinos mediante bombas de profundidad.

Más significativo que las pérdidas reales sufridas en esta incursión particular, era un anuncio posterior de Londres; los británicos habían aumentado la fuerza naval asignada a la patrulla del Norte, entre Islandia y Murmansk. Por ellos había una razón. Después de meses, cuando más y más mercaderías de guerra de Inglaterra y de Estados Unidos habían pasado por ese camino, con muy poca oposición hasta Murmansk y Arcángel, los alemanes estaban agitándose en sus refugios de Noruega. Por lo tanto, las naciones unidas tendrían que luchar para mantener una de sus líneas marítimas vitales en la segunda Guerra Mundial.

Para Rusia, la victoria en la batalla del Artico que se iniciaba, significaba una continua corriente de abastecimientos hasta Murmansk y, en la estación libre de hielos de abril a noviembre hasta Arcángel, y desde allí por ferrocarril a los frentes soviéticos. Para Inglaterra y Estados Unidos, el dominio de esas aguas podría abrirles el camino para crear un nuevo frente en el Norte de Europa, donde los Ejércitos Aliados pudieran esgrimir las armas Aliadas contra los batallones de Hitler.

Inglaterra tiene en Scapa Flow, y Estados Unidos e Inglaterra tienen en Islandia, bases navales a las márgenes de esa área de batalla. En Noruega, por el Atlántico, y en Kiel y Heligoland, por el lado del Mar del Norte, los nazis tienen gran ventaja; una línea interior de bases aéreas y navales para proteger las líneas de abastecimientos alemanes y para lanzar ataques contra las líneas exteriores de los Aliados. Los alemanes tienen a mano también bastante fuerza naval con que disputar el camino a los Aliados: el poderoso "Tirpitz", que por cierto escapó sin daños de un reciente ataque de aviones torpederos; el "Gneisenau" y el "Scharnhorst" más pequeños; varios cruceros y por lo menos un portaaviones.

La sola existencia de esta fuerza fué la que obligó a los ingleses a aumentar su potencia naval en el Norte la semana pasada. Si las primeras correrías se convirtieron en incursiones en gran escala por las grandes unidades de guerra nazis, Inglaterra y Estados Unidos ten-

drían que abandonar la batalla del Norte, en la guerra de abastecimientos que se traen a todo el mundo. Y al abandonarla, no olvidarán que el Norte es un sector de la batalla de Rusia, que es la batalla que puede decidir este año el resultado de la segunda Guerra Mundial.— (“Times”, abril, 1942).

---

## INTERNACIONAL

### Lecciones de la derrota

Traducción del “Times”

Que los británicos hayan sufrido un desastre en Libia y en las primeras fases de la batalla por Egipto, es algo que los Estados Unidos debe estudiar detenidamente, porque el Ejército de Estados Unidos todavía tiene que enfrentar y derrotar al Ejército alemán en esta segunda Guerra Mundial. Y para los británicos, lo mismo que para los militares de Estados Unidos, Libia y Matruh encierran más de una lección.

Los cerebros son los que ganan, y los alemanes tenían los mejores cerebros. Un subalterno de la primera Guerra Mundial en los Ejércitos del Kaiser, que más tarde se convirtió en amigo personal de Hitler, el General Mariscal de Campo Erwin Rommel, ha llegado a ser uno de los soldados más competentes de su tiempo.

Sus estratagemas y tácticas no eran esencialmente nuevas. Un ardid muy antiguo quebrantó la espina dorsal de las fuerzas blindadas de los británicos en Libia. Tobruk y Matruh cayeron ante el ataque típico de asaltos por tierra y aire. En la Guerra Civil de Estados Unidos, Stonewall Jackson y William Tecumseh Sherman ganaron batallas e hicieron grandes avances exactamente en la misma forma que Rommel con marchas forzadas y ataques de sorpresa, cuando, según las reglas, sus Ejércitos debían haber estado descansando para dar el golpe siguiente.

Mejores, evidentemente, eran los cañones alemanes, en particular sus 88 mm., piezas de campaña para todo objeto, que hicieron pedazos a las fuerzas de tanques de los británicos. Estos cañones no debieron haber si-

do sorpresa alguna, puesto que son equipos standard del Ejército alemán. Pero Rommel los había amontonado en cantidad sin precedente; algunos los había hecho remolcar de cualquier manera, y otros los había montado en unidades con propulsión propia. En la campaña de Libia del año anterior, los ingleses confundieron a Rommel con su cañón más liviano de 25 libras, que entonces resultó muy eficaz. Esta lección le llegó al corazón y Rommel la aprendió tan bien, que este año venció a los británicos con la misma táctica antitanque con que ellos lo habían vencido un año antes.

Los mejores tanques eran los Mark IV alemanes. De poca velocidad, poca potencia del motor y escasa protección de blindaje, estos tanques confirmaban la doctrina de Estados Unidos, que los británicos aceptaron el año pasado, pero que no pusieron en práctica a tiempo para la campaña de Libia y Egipto; que por sobre todo los tanques deben tener una superior potencia de fuego. Los cañones principales, entre los Mark IV, eran mejores que cualquiera de los existentes en la mayoría de los tanques británicos. Los británicos tenían muchos tanques medianos de Estados Unidos (los "General Grant") que teóricamente aventajan aún al Mark IV. Pero los "Grants" poseían un serio defecto, que es el limitado campo de fuego para sus cañones principales.

La fuerza aérea ha sido en Libia de tan vital importancia, como en cualquiera otra parte en esta segunda Guerra Mundial. El hecho de que los británicos mantuviesen más aviones en el aire la mayor parte del tiempo, probó que los nazis reservaron sus aviones para emplearlos mejor de lo que hicieron los británicos.

La Luftwaffe echó los cimientos de la victoria de Rommel concentrando las clases adecuadas de aviones donde podrían hacer el mayor bien: sobre el espacio más estrecho del Mediterráneo a través del cual aflúan a Rommel los abastecimientos por tierra y mar. Si los británicos a su vez hubiesen concentrado bastantes cazas y bombarderos de gran radio de acción, contra la línea vital de Rommel, éste podría haber sido derrotado, aún antes de comenzar la campaña. En vez de ésto, los ingleses hicieron lo que el Eje esperaba que hicieran. Trataron de mantener el dominio del mar en el Medi-

terráneo, en primer lugar con sus buques de guerra, (en lo cual fracasaron), y concentraban su aviación del Mediterráneo sobre las defensas de Malta. Aún ahora, si se usaran como es debido en el Mediterráneo tantos bombarderos como los británicos enviaron sobre Bremen, bastarían para libertar con seguridad a Alejandría y Suez.

La Real Fuerza Aérea nunca se desplegó toda entera contra las tropas, tanques y artillería de Rommel. Este error fué el resultado de una política deliberada. El Estado Mayor Aéreo en Londres, hace mucho tiempo, estaba convencido de que la Aviación no era eficaz en las zonas de combate efectivo con tropas, tanques y cañones, y, en consecuencia, carecía de aviones adaptados para atacarlos. En cambio, la Real Fuerza Aérea concentró sus ataques: 1°. Contra los aeroplanos enemigos; 2°. Contra los aeródromos y líneas de abastecimientos en la retaguardia inmediata de Rommel. Los pilotos británicos, muchos de ellos en aviones de Estados Unidos, se hicieron muy peritos contra esos blancos. Pero eso no era bastante. Cuando entró en batalla, Rommel contaba todavía con suficientes tanques, cañones y abastecimientos. Y disponía de los bombarderos en picada, para apoderarse de Bir Hachém, Tobruk y Matruh.

Tanto como los Ejércitos de tierra deben conocer la táctica de los aviones y formarse una mentalidad aérea, así también las fuerzas aéreas deben conocer la táctica terrestre y formarse una mentalidad terrestre. En el Norte de Africa, como en todos los demás teatros de esta segunda Guerra Mundial, la Luftwaffe tenía una perfecta mentalidad terrestre; la Real Fuerza Aérea tenía solo una rígida mentalidad aérea. Rommel tenía el comando absoluto de todas las unidades aéreas alemanas e italianas; los Generales ingleses Ritchie y Auchinleck no tenían comando alguno, a no ser por intermedio de su caluroso, muy británico y completamente inadecuado contacto personal con el Vice-mariscal del Aire Arthur Coningham.

Otros defectos básicos de organización han dificultado las operaciones del Ejército británico, defectos que son conocidos a muchos Jefes de la metrópoli. Uno de los más graves, radica en las divisiones blindadas in-

glesas, cuyas unidades auxiliares de infantería y artillería, están sencillamente agregadas a las fuerzas principales y pueden ser desprendidas en cualquier momento. En los Ejércitos de Alemania y de Estados Unidos, las divisiones blindadas están firmemente unidas con los tanques, artillería, infantería y hasta con la Aviación, permanentemente bajo un sólo mando. La adhesión tenaz del Ejército británico a sus antiguas y honrosas distinciones, se ha arraigado muy profundamente en el carácter británico; pero ésto de nada sirve para derrotar a los alemanes.

Lo más importante que ocurre a los ingleses en esta segunda Guerra Mundial, no puede encontrarse en los comunicados, ni en los infomes sobre las batallas, ni en las sepulturas de Malaya, Burma y Africa. Es un hecho militar, pero también un hecho humano y muy británico. La fuerza real y duradera de los británicos está en Gran Bretaña: en los barrios bombardeados de Londres, en las ruinas cuidadosamente apiladas de Coventry, en los alrededores donde los soldados norteamericanos ahora están respirando el aire de Inglaterra. En los anales de la segunda Guerra Mundial, el gran éxito de los británicos se ha destacado en la defensa de Gran Bretaña. Fácil es decir —como muchos lo decían la semana pasada— que los ingleses carecen de espíritu ofensivo. Es más justo y más conforme a la realidad, decir que los ingleses del siglo XX, pelean mejor cuando defienden su propia casa.

## OPERACIONES DE DESEMBARCO

Del "The Coast Artillery Journal".

Junto con una serie de campañas continentales, en Polonia, Francia, Rusia, etc., dirigidas por Alemania contra los Aliados reales u ocasionales de Gran Bretaña, la presente guerra nos ha dado ejemplos de operaciones de desembarco cuyo objeto ha sido la conquista de bases marítimas. En primer lugar, tenemos los desembarcos de alemanes y de ingleses en Noruega, donde estos últimos tomados de sorpresa por aquellos, trataron en vano de mantenerse en Narvik; siguieron después operaciones de diversa importancia como: la conquista aérea de las islas del Canal por paracaidistas

alemanes, la captura de Creta por el aire y la conquista casi "pacífica" de las islas del Mar Egeo, la incursión de los ingleses contra las islas Lofoten y el desembarco de los ingleses en Spitzberg, en el verano de 1941. Para terminar con los teatros de guerra de Europa, el problema de un desembarco alemán en las islas británicas, ha sido el tema de palpitante actualidad desde el mes de julio de 1940 y lo es todavía desde comienzos de 1942, porque es lo único que podría lograr rápidamente la caída de Inglaterra. En el Pacífico, hoy se están efectuando varios desembarcos simultáneamente: en las Filipinas, en Borneo, en las islas de Guam, Wake, etc. En esta nueva zona de operaciones que tiene por teatro la extensión de agua más grande que existe en la superficie del globo, sembrada de islas e islotes, seguirán multiplicándose, indudablemente, las operaciones de desembarco. Todos los ejemplos que acabamos de citar son de diferentes caracteres y de importancia estratégica diversa; cada una de estas empresas plantea problemas particulares, que deberán estudiarse hasta en sus más mínimos detalles.

Si cada desembarco es de tipo especial, es posible determinar qué técnica nueva será capaz de asegurar su éxito.

Desde la guerra de 1914-1918, dos nuevas armas han venido a modificar considerablemente el aspecto del combate terrestre:

Ellas son: el tanque y el aeroplano. La superioridad que confiere al que las posee, sobre el que no las tiene, es de tal naturaleza que una fuerza de desembarco que no emplea inmediatamente estas máquinas en cantidades suficientes, no tiene probabilidad alguna de mantenerse contra las fuerzas defensoras que las posean y las empleen. Por otra parte, un atacante que pueda lanzar a la acción bastantes aeroplanos, adquiere, por esto sólo, aún el control del mar, que antes se consideraba indispensable y que en nuestros días es cada vez más difícil de sostener sólo por los medios navales.

Por no haber comprendido este progreso con la rapidez del caso, los ingleses, que habían calculado con bastante aproximación el material aéreo que necesitarían para proteger su desembarco en Noruega, perdie-

ron un gran número de buques, antes de que por último se vieran forzados a reembarcarse.

La necesidad de llevar lo antes posible tanques a la costa que va a atacarse, ha dado origen al apareamiento de varias novedades en el campo naval, tales como el tanque anfibia, la barcaza para transportar tanques, y tal vez veamos también buques especiales para el transporte exclusivo de ellos.

Estas dos condiciones para el éxito de un desembarco: dominio del aire y rápido empleo de los tanques, se realizarán de diferentes maneras, lo que dependerá de la distancia, pues el radio de acción de los pequeños tanques y de los aeroplanos es limitado, y si la expedición es distante, éstos tendrán que ser llevados al punto de desembarque por buques de transporte.

Se ve, entonces, que las modernas operaciones de desembarco se presentan en dos formas diferentes:

1. El desembarco "cercano", que se realiza desde una base no muy distante y en el cual los elementos aéreos desempeñan un papel esencial.

Creta ofrece el mejor ejemplo de un desembarco afortunado de esta clase, efectuado únicamente por la Aviación y empleando el arma aérea en gran escala: paracaidistas, tropas desembarcadas por deslizadores (aviones sin motor) y desembarques en masa de aeroplanos de transporte.

La conquista de Inglaterra, constituiría una acción de la misma clase, pero en escala considerablemente mayor.

2. El desembarco en "ultramar", que se realiza desde gran distancia, y en el cual los elementos navales conservan su preeminencia.

Este caso, sería el de un desembarco de un continente a otro. Podría servir de ejemplo la eventualidad de una fuerza norteamericana que cruzara el océano Atlántico para ir a desembarcar en algún punto de Europa o de África. Las operaciones que en estos momentos se están ejecutando en el Pacífico, pertenecen a esta clase.

## LA CONQUISTA DE INGLATERRA, TIPO DE DESEMBARCO "CERCANO"

En un número publicado a fines de abril de 1942, la revista militar española "Ejército", presentaba un cu-

rioso cuadro de lo que podría ser un desembarco de fuerzas alemanas en Inglaterra. He aquí cómo aquella revista representaba un ataque a las islas británicas, un mes antes de la campaña de Creta:

1. Bombardeo preliminar, en forma sistemática, de los centros vitales de las islas.

Puertos, aeródromos, centros industriales (la cantidad de 20.000 bombarderos, se sugiere como cifra posible):

2. Desembarcos aéreos nocturnos, en cuatro o cinco puntos cuidadosamente elegidos, efectuados por medio de deslizadores, de manera que se formarían cuatro o cinco pequeños centros de desembarco dentro de las islas, en otras palabras, se establecería un frente interior mediante elementos aéreos, con el objeto de poder atacar la línea de la costa desde la retaguardia.

3. Paso del Canal, frente a Calais o en algún punto del Sur del Mar del Norte, mediante tanques anfibia y flotillas de barcas transportadores de tanques, escoltados por centenares de botes torpederos, botes equipados con cañones antiaéreos, y botes encargados de extender cortinas de humo.

4. Intervención de "Stukas" y "Super Stukas", para mantener a la Flota británica alejada de las zonas de operaciones.

5. Desembarco de tropas de refuerzo por transportes navales en puertos más bien distantes, y también en puertos cercanos a la base de operaciones.

Tratemos de ilustrar en el mapa las fases indicadas en el plan anterior. Podemos empezar indicando los puntos débiles, desde el punto de vista geográfico, que existen en Gran Bretaña.

Estos puntos débiles son evidentemente las líneas más cortas, desde la costa del Continente a la costa de Inglaterra. Es razonable que la acción de los paracaidistas tratará, en primer lugar, de apoderarse de estos puntos vulnerables. Entre las posibles líneas, las más interesantes parecen ser las siguientes:

1. La línea "Wash-Solent", cuya ocupación eventual dejaría a Londres cortado del resto del país por el Norte.

2. La línea que une la desembocadura del Humber al Mersey (Hull y Liverpool), que aislaría la región

industrial de los Midlands de toda la parte Norte de Gran Bretaña. Agreguemos a la lista de puntos débiles las islas vecinas: isla de Man, isla de Wight, etc.

3. Punto importante: la ocupación del Sur de Irlanda, país neutral y, por lo tanto, eminentemente vulnerable, permitiría el aislamiento de Gran Bretaña, imposibilitándola para recibir refuerzos y víveres de América.

Después de mirar el problema desde el punto de vista geográfico, examinémoslo desde el punto de vista táctico.

El principio que debe regir la operación parece que debe ser:

Paralizar la defensa costera, mediante un doble ataque:

Primero, por ataque aéreo, para tomar las defensas de la costa por retaguardia, y

Segundo, por ataque naval para tomarlas simultáneamente por el frente.

La primera fase (operación nocturna) consistiría en aterrizaje de paracaidistas y tropas de los deslizadores, en la retaguardia de la línea de defensa costera, para tomarla por atrás.

La segunda fase (al amanecer) sería un desembarco desde barcas transportadoras de tanques, apoyado por un bombardeo de Stukas y cubierto del lado del mar por cortinas de humo extendidas por lanchas rápidas.

Por último, la tercera fase (de día) consistiría en mantener las dos líneas de ataque así formadas, abasteciéndolas de alimentos y sosteniendo el ataque por mar y por el aire.

Tal es el bosquejo de lo que podría ser la forma de un desembarco en Inglaterra, desembarco ultramoderno y que sería al mismo tiempo marítimo y aéreo.

## DOMINIO DEL AIRE

Cualesquiera que sean los medios técnicos, geográficos y tácticos, el problema fundamental para el atacante consiste en obtener el dominio del aire en el cielo de las islas británicas; es decir, en el fondo, el aniquilamiento de la Real Fuerza Aérea. Un primer intento se

llevó a cabo durante los grandes días de agosto y septiembre de 1940. Fracasó ante la resistencia de los Spitfires y de los Hurricanes. ¿Tendrá mejor éxito un segundo intento en 1942? Sólo cuando la Luftwaffe haya logrado dominar completamente el aire sobre Gran Bretaña, entonces Inglaterra podrá considerarse perdida.

Una fuerza naval que intente un desembarco desde otras costas deberá comprender, indudablemente, un número importante de porta-aviones. Pero será necesario tomar en cuenta dos factores:

1°. La inferioridad técnica de un aeroplano embarcado a bordo de un buque, en comparación con un aeroplano que tenga su base en tierra: inferioridad de performance, resultado especialmente de la necesidad de aterrizar a bordo.

2°. La imposibilidad de aterrizar llevando tropas a bordo, partiendo desde un porta-aviones.

En Noruega, los cazas ingleses del tipo Gloster Gladiator, eran muy inferiores en rendimiento al Messerschmitt 109. ¿Ha logrado la Marina norteamericana obtener que sus aviones de caza, con base en porta-aviones, ejecuten trabajos iguales a los de los cazas con base en tierra? Las performances exactas de los Grumman Martlet y de los nuevos Vought-Sikorsky F-4, U-1 no son todavía conocidos.

Para el segundo punto, el porta-aviones ofrece una compensación inmediata: su posible riqueza en bombarderos de picada (Brewster, Douglas, Vought, Curtiss).

Aún admitiendo que las cualidades de los aeroplanos que pueden llevar los porta-aviones fueran iguales a los de los aeroplanos que tienen su base en tierra, queda siempre el problema de la superioridad numérica. Desde el punto de vista del atacante, uno se vé llevado a considerar la ventaja de ocupar los aeródromos que están situados cerca del punto de los desembarcos. En Noruega, los británicos hicieron un intento poco afortunado a este respecto. Lograron desembarcar desde los porta-aviones alrededor de 26 Gloster-Gladiators sobre un lago helado cerca de Dombas; pero los Stukas los descubrieron y los destruyeron sobre el hielo, antes que pudiesen volar. La ocupación previa de las islas inmediatamente cercanas al punto de desembarco es algo

que debe tenerse presente en primer término, para el caso de un desembarco en ultramar.

Se ve que en este caso el problema del dominio del aire es mucho más difícil de lograr que en el caso de un desembarco desde una base poco distante, de lo cual Creta ha sido el ejemplo más espectacular.

## COMO SE HACE UN DESEMBARCO EN ULTRAMAR

Esta cuestión parece haber sido estudiada largo tiempo por la Marina norteamericana, puesto que posee un cuerpo especializado, la Fuerza de Desembarco de la Flota que comprende sus fusileros, sus artilleros, sus tanques y su Aviación.

La Fuerza de Desembarco de la Flota está agregada a la fuerza de batalla (o sea la Flota).

En verdad, la supremacía naval es el primer requisito que debe conseguirse para lograr éxito en un desembarco de esta naturaleza.

Porque la superioridad naval hoy exige, no sólo el dominio de la superficie, sino también el control bajo el agua (neutralizando a los submarinos enemigos, como igualmente el control del aire, dominio del aire en la localidad). Es indispensable obtener esta triple superioridad a fin de asegurar que los transportes de las fuerzas terrestres naveguen sin peligro, no sólo a través del océano, sino muy especialmente en la zona costera en que debe realizarse el desembarco.

La seguridad contra los submarinos debe obtenerse mediante el empleo de buques de escolta y destructores. La parte más difícil y la más importante de asegurar será el control del aire, frente a la región costera en que tendrá su base la fuerza aérea enemiga.

---



## FONDOS DE INMUEBLES

## Movimiento de Caja en agosto de 1942

## Saldo en julio 31 de 1942:

En Banco Popular-Rectificado .....	S/o. 22.210.86	
En Banco Crédito del Perú .....	> 4.390.95	S/o. 26.601.81

## Fondos de Inmuebles.

Cuotas pagadas por los socios en el mes .....	> 10.919.16	
		S/o. 37.520.97

## Fondos de Inmuebles.

Cobranza y timbres de remesas .....	S/o. 14.77	
Su cheque N <sup>o</sup> . 310 .....	> 13.691.08	
Su cheque N <sup>o</sup> . 311 .....	> 1.521.23	S/o. 15.227.08

## Saldo en agosto 31 de 1942:

En Banco Popular .....	S/o. 16.532.73	
En Banco Crédito del Perú .....	> 5.761.16	> 22.293.89
		S/o. 37.520.97

Conforme-Tesorero.	Contador.
Cap. de Navío-A. Jiménez P.	R. La Rosa.
Conforme-Vocal de Contabilidad.	
Coronel-E. Castro Ríos.	
V <sup>o</sup> . B <sup>o</sup> .-Presidente.	
General-Felipe de la Barra.	

Luis Guillermo Ostolaza S. A.

Fábrica Nacional de Aserrar Maderas

# MADERAS

y otros materiales de construcción.

AV. REP. ARGENTINA 501

TEL. 35800

NAZARENAS 489

" 31941-32612

4-42

4-33

## AVISO

Se pone en conocimiento de los señores Jefes y Oficiales de la Armada, que, en el Departamento de Administración de la Escuela Naval del Perú se hallan a la venta los siguientes libros:

GEOMETRIA DESCRIPTIVA Y DIBUJO MECANICO	10.00
PRINCIPIOS DE ARQUITECTURA NAVAL Y CONTROL DE AVERIAS . . . . .	11.00
FUNDAMENTOS DE RADIO . . . . .	9.50
PRINCIPIOS DE LOS MECANISMOS BASICOS. S/o.	7.50
ROSA DE MANIOBRA, EN BLOCKS DE 100 HOJAS CADA UNO . . . . .	3.50
CONDUCCION DE HOMBRES . . . . .	2.00