

Desfilaron las siguientes unidades de la División Blindada: Regimiento de Reconocimiento mecanizado; el Batallón de Tanques "Uchumayo"; el Batallón de Infantería Blindada "Cahuide" N° 33; Compañía AT N° 13; Compañía Ingenieros N° 13; Grupo de Artillería "Coronel José Gálvez" N° 7; Grupo de Artillería Anti-aérea "Coronel Donovan" N° 1; Compañía de Mantenimiento de Vehículos y Formación Sanitaria.

Desfiló un alto número de equipo motorizado y auxiliares, mereciendo la simpatía y el aplauso del público.

A las 12 del día finalizó el desfile. Al momento de retirarse el Presidente de la República fué aplaudido por los asistentes al acto, habiéndosele rendido nuevamente los honores respectivos, se hizo una salva de 21 cañonazos y las bandas ejecutaron la Marcha de Banderas.

---

#### CENTRO NAVAL DEL PERU

En la Asamblea General realizada últimamente ha resultado elegido el siguiente Comité Directivo que regirá los destinos de la Institución en el período social de 1953-54.

Presidente: Capitán de Navío Guillermo Tirado.

Vice-Presidente: Capitán de Fragata Jorge Barreto.

Tesorero: Capitán de Fragata Jorge Luna F.

Pro-Tesorero: Capitán de Corbeta Luis F. Villena.

Secretario: Capitán de Fragata Miguel Flores.

Pro-Secretario: Capitán de Corbeta Jorge Ruíz de Castilla.

Bibliotecario: Capitán de Corbeta Julio Yarcho.

Pro-Bibliotecario: Teniente Primero C.N. Manuel Navarro.

Vocales: Capitán de Fragata Enrique Carbonel; Capitán de Fragata S.N., Francisco Guerrero; Capitán de Corbeta Ramón Arróspide; Capitán de Corbeta Oscar Cuadros; Teniente 1°. Carlos Tudela; Teniente 1°. Edmundo Deville; Teniente 2°. Alejandro de la Puente; Alférez de Fragata Fernando Roca.

*Junta Revisora de Cuentas.*

Capitán de Fragata Luis Ponce.

Capitán de Fragata Alfredo Lino.

Capitán de Corbeta Luis Cáceres.

*Vocales Civiles.*

Señores: Eduardo Ronald y Raúl Sánchez Maúrtua.



*Stbre.-Octubre*  
*Año 38 No. 5*

# Contenido

1953  
*Vol. No. 225*

*Pág.*

Carta de un Almirante a su hijo Guardiamarina. . . . .	489
La Posición Oceánica de la Unión Soviética.—Por el Capitán de Navío de la Marina Francesa M. Peltier.	495
Aspectos Navales de la Campaña de Sicilia.—Por el Almirante U.S.N. H. Kent Hewitt . . . . .	511
El Abastecimiento de Petróleo del Japón y la Guerra de las Comunicaciones.—Por el Capitán de Corbeta de la Marina Francesa Henri Laure. (Conclusión)	541
Reglas Internacionales de Abordaje, 1948.—Por el Comodoro (R) de la Marina de los Estados Unidos R. S. Wentworth . . . . .	565
Notas Profesionales . . . . .	575
Crónica Nacional . . . . .	587
Crónica del Exterior . . . . .	593
Necrológica . . . . .	599

# Revista de Marina

DIRECTOR

*Contralmirante A.P. Jorge Arbulú G.*

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

*Capitán de Corbeta A.P. Oscar R. Cuadros*

---

## CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año .....	S/o.	15.00
Número suelto .....	„	5.00
Suscripción anual en el extranjero .....	„	30.00

## AVISOS

Por 1 Página .....	S/o.	120.00
Por 1/2 " .....	"	80.00

TODO PAGO SERA POR ADELANTADO

*Avisos Extraordinarios a Precios Convencionales*

---

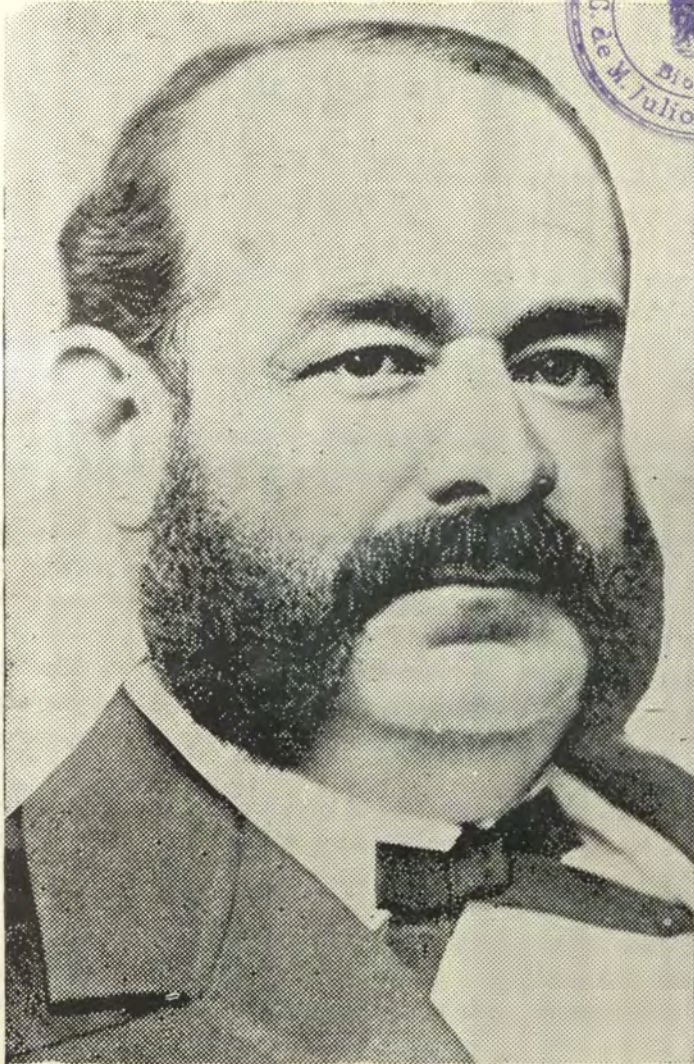
La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma.

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 respectivas 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.

1879 - 8 de Octubre - 1953



Almirante Dn. Miguel Grau



## S de Octubre

A manera de "Corona"

No por obra de una sorpresa dolorosa del Destino, sinó como una consecuencia lógica de las múltiples imprevisiones de la época, se ve el Perú precipitado a actuar, como aliado de Bolivia, en la llamada Guerra del Pacífico que estalló en Abril de 1879.

El conflicto lo encuentra carente también del material apropiado a las necesidades de la guerra en el mar.

Sin elementos materiales suficientes para lograr el éxito definitivo, la Victoria sólo podía perfilarse en sus anhelos como una hermosa visión imposible de convertirse en realidad.

La lucha es larga, tenaz, encarnizada. Es enorme la rudeza de los golpes que significan las valiosas pérdidas en los primeros encuentros; pero no hay desesperanzas.

Ante la imagen de la Patria amenazada por el desastre, se acrecientan y fortifican, acaso en el infortunio mismo, las virtudes de todos los soldados.

Y al calor del fuego santo del patriotismo; de ese fuego que inflama y enardece los corazones, se alzan y resplandecen las figuras de sus grandes héroes, al surgir con ellos las epopeyas inmortales.

Para el Perú, Miguel Grau es el héroe máximo de su Marina.

Encarnó en su espíritu, en forma singular, las pujantes virtudes de la raza; y por sus épicas hazañas mantuvo en suspenso los resultados de la guerra y los destinos de su Patria, ante la justa admiración del mundo entero.

Los poetas de otras naciones cantaron también las proezas guerreras del glorioso Almirante, que, en la mañana de un día como hoy, en medio de titánica lucha, rindió con su vida, el máximo tributo de amor a su Patria.

No tuvo vacilación ni reparos al ofrendar su existencia en aras del más sagrado ideal. El cumplimiento, sin límites, del deber en la terrible hora de la prueba definitiva, bastaría para mostrar en toda su grandeza el temple del alma del Caballero del Mar, si su figura no se hubiera perfilado ya en la Historia, a compás de las hazañas que precedieron a su muerte.

La posteridad ha reconocido con justicia sus méritos, y el Perú ha premiado oportunamente la conducta ejemplar de hijo tan predilecto, que escribió con su sangre una de las más hermosas páginas de su historia.

Pasado el momento de estupor que sobrecogió de angustia el corazón de un pueblo entero en los instantes de la hecatombe, el Perú, cumpliendo también su deber, mantiene viva la fe de sus destinos, honrando debidamente la memoria del héroe de Angamos y la de sus compañeros en el glorioso sacrificio.

Ha transcurrido más de medio siglo desde la realización de la epopeya magna. Pero cada vez que, como hoy, se conmemora, repercute fuerte y radiante, en todos los ámbitos del país, un inmenso fervor patriótico y se agiganta la figura del egregio Almirante.

La sublime lección dejada por él, es la simiente fecunda y eterna que, cultivada cuidadosamente hasta hoy, ha de fructificar, sin duda alguna, también en el espíritu de las nuevas generaciones de marinos del Perú.

La REVISTA DE MARINA le rinde el homenaje patriótico de su gratitud y su admiración.

## *Carta de un Almirante a su hijo Guardiamarina*

Hijo mío:

El día aquel en que aprobado tu último examen de estudiante, y llena tu alma de un goce inmenso dejaste en la vieja taquilla —que guardó por un año casi, tus libros y tus cosas— al último libro que hasta diez minutos antes te habías esforzado por encerrar en tu cabeza, el día ese, si pensaste que por fin habías concluido, cometiste el primer error de tu carrera.

Apenas concluiste entonces de rendir exámenes, en los que tenías que demostrar haber adquirido las bases suficientes para desempeñarte con idoneidad profesionalmente, y en realidad, te hallabas recién al principio del camino, que te costó cinco años de esfuerzos encontrar.

Permanecer en él tan sólo, te costará sin duda muchos más sacrificios que hasta hoy; y llegar al final del mismo, con tu conciencia limpia, después de haberlo transitado con toda la honra que tu padre desearía, exigirá de ti privaciones que no has aprendido aún a sobrellevar; requerirá que seas siempre un hombre de carácter, justo y digno y exigirá que te observes a tí mismo con justicia y con rigor.

Yo quisiera que tú pudieses recorrer ese camino así, y llegar al final, satisfecho de tí mismo, orgulloso de tus actos y seguro de haber hecho obra sana y buena a tu paso. Con el deseo más sincero de ayudarte a ello, te escribo esta carta, en la que he tratado de condensar todo lo que en mi vida he visto y aprendido.

Encontrarás personas en quienes admirarás y llegarás a envidiar sus condiciones de carácter. Verás en ellos una figura sobresaliente con quienes servirías siempre con gusto, y muchas veces irá tan alto tu admiración por ellos, que hasta llegarán a inspirarte actitudes grandes y altruistas. Su ejemplo llegará a producir una impresión tan honda en tu espíritu y su personalidad será para tí tan admirada y respetable, que llegarías por ellos, o



por tratar de alcanzar el nivel moral de los mismos, a proceder con tanto desinterés y sinceridad, que no lamentarías sacrificio, para hacer por el bien de la Institución algo digno de lo que con su invariable corrección supieron inspirarte.

Por suerte, encontrarás varios hombres así en la Marina y reconocerás muy pronto lo mucho que son apreciados.

Piensa, entonces, en la satisfacción enorme que sentirías tú, si supieras que con tu ejemplo eres capaz de inspirar tanto bien, y que tu prestigio es tan grande que tu proceder y tus actos sirven de norte a muchos oficiales que anhelan progresar y perfeccionarse moralmente, e imítalos. Cada vez que te encuentres en una situación, en que por la dificultad de la misma no sepas honestamente qué hacer, piensa en lo que a tu juicio haría cualquiera de ellos, y verás qué pronto encuentras la solución más correcta y honrosa a tu problema.

Hombres como ellos, son los que hacen falta a la Marina, y empeñándote en igualarlos, llegarás al final de tu vida satisfecho de tu obra, y de tí mismo.

Tú tienes ahora un entusiasmo y cariño por la profesión inmensos; tal vez tienes ahora la mayor cantidad de entusiasmo que puedas llegar a tener en tu vida. Esfuérgate por conservarlo, pues él te dará fuerzas para luchar y triunfar. De Almirante deberás ser el más entusiasta.

Empéñate en llevar una vida sincera con todos y contigo mismo. Piensa alto, y no te desanimes al observar el contraste que tus actos sinceros hacen con los pocos Oficiales, a quienes tú, honestamente, no crees abnegados y constantes.

No será raro, por ejemplo, que al izar un bote con personal fatigado, tu actitud de arrimar a las tiras y halar junto con sus hombres para darles entusiasmo, sea criticada. Pero ello no debe desviarte de tal manera de proceder.

Piensa que esa actitud está mucho más de acuerdo con tu condición de Oficial —ya que la primera y más importante condición del Oficial es dar un permanente ejemplo en lo moral y físico— que la que exigiendo a gritos al personal que haga lo imposible, adoptarían probablemente tus críticos.

Trata de ser considerado con tus hombres, y mucho más exigente contigo mismo. Respecto a aquéllos, tu cultura superior

te coloca en una posición ventajosa, que ellos mismos reconocerán desde el principio como una lógica consecuencia de tal circunstancia, pero también se sentirán impulsados a observarte continuamente.

Sólo a costa de mucha voluntad y a fuerza de observar tus procederés severamente, conseguirás conservar el prestigio de que debes gozar entre tu gente, para poder mandarla con autoridad.

Si tú estás primero en la formación, todos sus hombres estarán contigo; si tú muestras un alegre semblante en la adversidad, todos tus hombres serán alegres en las malas; si tú te vas después de tu hora de salida, tus suboficiales se irán antes pero con el sentir de que te traicionan; si tú encaras todos los trabajos con tu ejemplo, ellos trabajarán contigo; si tú les convences que forman el conjunto de hombres más admirables del mundo, ellos serán los hombres más admirables del universo; si tú no dejas traslucir que nunca hacen algo inútilmente, harán todo con un máximo de eficiencia; eres educador, maestro, padre, pero también superior varonil, que exige porque el honor de ser marino así lo reclama.

Recuerda: el EJEMPLO es la primera virtud del Oficial de Marina.

Un patrón poco hábil se vuelve torpe, cuando al afriacar tiene un Oficial que desde el portalón le grita. No olvides que en ese caso para que tu indicación (transmitida en forma tan reñida con los trinos del pito del contramaestre) sea útil, es preciso que el destinatario tenga tiempo para oirla, interpretarla y seguirla. Sólo sentirás deseos de gritar, ante la inminencia de un proazo, o pretendiendo disipar la ofuscación incompresible del patrón, próxima responsable de alguna avería a producirse. Cállate entonces, que es mejor; pues evitarás con ello que a la lista siempre triste de una lancha rota y un patrón mediocre, haya que agregar el nombre de un Oficial inconsciente; y algunas veces llegarás a descubrir que callando no sólo has salvado la buena idea que de tu sensatez podría tenerse, sino hasta la integridad de la lancha misma.

La PACIENCIA es la segunda condición del conductor de hombres; paciencia para enseñar, para educar y dirigir.

Mil veces estarás a punto de perder la paciencia; pero no te ocurrirá ello si te detienes y fijas tu atención en lo triste que resulta la figura de un *furioso con galones*, ya que quien manda, nunca puede alterarse; es el autodomínio el que dicta las decisiones correctas.

Tendrás temor, algunas veces; pero entonces piensa que la gente que te rodea lo está sintiendo igual que tú, y posiblemente te observará con atención en esa circunstancia; considera que si si se han acordado de mirarte entonces, es porque representas algo para ellos; porque confían en tí; porque te piensan más sereno que ellos mismos. Entonces hay que hacer algo, que nunca teman que la adversidad pueda aplastarlos.

Demuéstrales, pues, que han estado en lo cierto; domina tu excitación, e imprímeles la seguridad de que podrán volver a apoyarse en tí en otra oportunidad como esa. La voz debe ser forzosamente tranquila, el gesto especialmente calmo, el sonreír más sereno que nunca.

Se gana más ascendiente con una actitud tranquila en el peligro que con éxitos obtenidos a gritos.

Todos somos miedoso, pero el valiente es aquel que mejor disimula su temor.

*La tercera condición del conductor es la EQUIDAD.*

Es equitativo castigar al malo por una falta con 10 días de calabozo y, por el mismo hecho, al bueno con un día de calabozo.

Es equitativo averiguar bien lo que ha pasado, y es justo escuchar a las dos partes; pero es injusto no castigar, cuando se debe castigar; injusto no premiar, cuando alguien debe ser premiado.

En el primer caso, se ofende a los buenos; en el segundo, no se les alienta.

No busques con tus actos, por buenos o encomiables que sean, el reconocimiento de tus superiores a la recompensa, por tardía que pudieras esperarla; haz las cosas bien, sólo por convencimiento, por amor a la profesión naval, al código de honor de la Marina, y a tu propia dignidad; y por tener tan sólo la satisfacción de poder pensar que siempre has cumplido honestamente, que has servido a la Patria, con el alma, con generosidad y no con la limosna de tus esfuerzos.

*Quien trabaja para la Marina o la Nación no se equivoca nunca; quién trabaja para sí, para su ascenso, está siempre errado.*

Así no sufrirás desengaños, y a la felicidad —de todas la más grande: la de poder estar seguro de que has hecho el bien por el bien mismo—, la tendrás siempre contigo como a tu sombra.

No te atormentes con tus errores; ellos son humanos y todo el mundo los comete. Aguanta las observaciones del superior como un buque los chubascos del mar. Todos recibimos con ellas las lecciones de la escuela más dura y efectiva de la vida: *la adversidad*.

Por mucho que sean los reveses que sufras, no pierdas tu fe en la vida. Ellos son el sistema de selección de los más capaces.

*Los hombres de verdad, se agrandan con los obstáculos.*

Piensa que no es una existencia fácil la que te hará valer como *hombre de mar*, pero considero que quien procede honestamente, que el que vive, tratando con toda sinceridad de *hacer bien*, no puede por siempre fracasar; sigue pues luchando dignamente y esfuérzate en no abrirte de ese rumbo, que es el único que te llevará a recalar en el ocaso de tu vida a un punto desde el que podrás volverte y mirar tu pasado serenamente, con entera satisfacción.

Cometido un error, enmiéndate si es posible; toma de él buena nota, pero no te esfuerces en borrar en seguida la mala impresión que puedas haber producido. El superior que te observa, sabe que no sabes aún nada de nada. Si cometiste el yerro siendo joven, tienes aún toda la vida por delante para mejorar tu sabiduría. Si te equivocas, grande ya, y has llevado una existencia honesta y dedicada, tendrás a toda tu actuación pasada en tu apoyo.

No prestes nunca atención al que destructivamente critica; y mucho menos al que lo hace sin detenerse a pensar en el mar que por el grado de los que le escuchan, o de su víctima, puede significar su actitud.

El mundo, como es hoy, rara vez deja pasar algo malo inadvertido y la gente poco duda, antes de atribuir su verdadero carácter a las cosas no correctas; por eso, todo comentario al respecto resultará supérfluo casi siempre. Sin embargo, si alguna vez, persiguiendo una finalidad elevada, debes mencionar un hecho

erróneo, trata de ser impersonal, y nunca des a conocer siquiera las iniciales del autor.

Empéñate, desde ya, en emplear honrosamente tu existencia; cuando tengas que trabajar, hazlo con entusiasmo, sin tibiezas y con todas tus fuerzas; trabaja bien, y cuando debas descansar, hazlo plena y francamente, descansa en realidad.

No has de descuidar tampoco la parte técnica de la profesión. Los conocimientos que acabas de adquirir, y los que te pueda proporcionar la experiencia, te resultarán siempre exíguos para triunfar.

Para ello, tendrás que estudiar y trabajar, trabajar y estudiar desde el primer grado hasta el último —quizás el de Almirante— que escales. Es inútil pretender engañar a la vida y recuerda que *ésta se puede vivir solamente de dos maneras: o en guerra con el materialismo* y en paz con la propia conciencia, o *en conflicto consigo mismo* y en paz con todo el mundo. Pero solamente el primer método hace que tus hombres te sigan leales y fieles hasta la victoria o la gloria; el segundo, a la larga, quizás recién al final de la existencia, no proporciona más que la derrota total, material y moral, de quien encara tan falso camino.

Pero sabe una cosa: podrás engañar a tus superiores, pero a tus subalternos, *no los engañarás nunca. Ellos, su amor y su adhesión construirán tu verdadera gloria.*

Satisfecho de tí, por lo que hasta hoy has hecho, y con la esperanza de que por méritos honestos, logrados con tu propio esfuerzo, progresarás en la Marina con la seguridad que sólo yo puedo desearte, te abraza con cariño,

TU PADRE.

(Del "Boletín del Centro Naval")

# *La Posición Oceánica de la Unión Soviética*

Por el Capitán de Navío de la Marina Francesa

M. PELTIER

Durante la segunda guerra mundial, entre 1941 y 1945, los marinos soviéticos cumplieron, con bastante habilidad, valor y tenacidad, las misiones que les fueron confiadas por el comando supremo. En los mares de Barentz, Báltico y Negro, protegieron el litoral y las aguas soviéticas, efectuaron desembarcos en la retaguardia del enemigo, participaron en la defensa de las grandes ciudades y tuvieron intervención, aunque poco importante, en la lucha en alta mar contra las comunicaciones adversarias. Misiones confiadas a las fuerzas de mar, de superficie y submarinas, a la aviación naval y a las formaciones de protección del litoral. Para situar el rol de la Marina de la U.R.S.S. durante la casi totalidad de las hostilidades, citaremos, entre otras, siguiendo a los autores soviéticos, el patrullaje del Artico, la resistencia de Leningrado, de Odesa, de Sebastopol, los desembarcos de Teodosia, Novorosiisk y Pétsamo, el ataque al "Tirpitz". Dejamos deliberadamente de lado el teatro de Extremo Oriente, en el cual las fuerzas soviéticas intervinieron sólo en el último minuto, cuando ya la decisión se había producido.

Todas estas operaciones se caracterizan por el hecho de que, en general, la actividad de la Marina ha estado ligada a la de las tropas de tierra. Según la misma expresión de los autores soviéticos, las fuerzas navales constituían una especie de prolongación del ejército de tierra, como una antena sensible o un ala muy móvil, capaz de operar sobre la retaguardia del enemigo. Parece ser que estos autores, sin tratar de subestimar el rol de la Marina, hubieran querido, sin embargo, probar que ella era un arma como la caballería o la artillería, un arma bastante especial, por cierto, con su propia bandera y sus propios servicios. Puestas de relieve las operaciones combinadas y la utilidad de un Estado Mayor único que coordinara todas las fuerzas de tierra, mar y aire, después

de la guerra fué organizado en la U. R. S. S. un Ministerio de las Fuerzas Armadas, con autoridad sobre las fuerzas terrestres, marítimas y aéreas (conservando, sin embargo, la Marina su aviación), así como sobre sus servicios — solución adoptada igualmente fuera de la Unión Soviética.

Es cierto que en este Ministerio, dirigido por un Mariscal, se mantenía la preponderancia adquirida por el elemento militar, cosa bastante lógica si se considera que la creación del Ministerio de las Fuerzas Armadas consagraba el estado de hecho que existía al fin de la guerra.

Pero desde entonces la situación ha evolucionado. Para hacer frente a estos cambios, los soviéticos, con su sentido del movimiento, de la extrapolación y del plan de largo alcance, han tomado las medidas necesarias.

Es que, en efecto, en 1914 y en 1941 primero Rusia y después la U. R. S. S., habían sido aliadas de Gran Bretaña y de los Estados Unidos, potencias navales, que habían tomado a su cargo la lucha en el mar. La guerra rusa o soviética se había desarrollado principalmente sobre el continente; en 1945 la U. R. S. S., incontestablemente, había llegado a ser "el amo de la tierra". En estas condiciones, su Marina no había tenido que jugar un rol decisivo como la de las potencias occidentales: había quedado realmente como una prolongación de las fuerzas de tierra.

Pero, si en la hora actual estallara un conflicto, la Unión Soviética se encontraría frente a potencias marítimas: el amo de la tierra contra el dueño del mar. Una preocupación de este debe ser la de encontrar fuerzas terrestres, una inquietud de aquel debe ser, seguramente, la de poder defenderse en el mar y de molestar a su adversario.

¿Dónde se ejercería la acción marítima?

La Marina Soviética está repartida en cinco mares y océanos. Debemos convenir en que es la más fuerte en el Báltico, en el Mar Negro y en el Mar Caspio, mares cerrados, en los cuales posee superioridad numérica, y en el caso del Mar Caspio, el dominio absoluto.

Pero tal no es el caso en los océanos Glacial y Pacífico.

Y fué probablemente con el objeto de anunciar un esfuerzo sobre estos dos teatros de operaciones, que un almirante soviético

afirmó, a principios de 1950, que la flota "oceánica" debía ser desarrollada, volviendo a emplear a propósito la palabra "oceánica", ya usada por Stalin, cuando en 1930 creó las flotas (1) del Norte (Murmansk) y del Pacífico, en una época en que la joven Unión Soviética ya tenía una lucha contra las potencias marítimas.

Si consideramos la articulación de las flotas soviéticas, podremos comprobar que dos de ellas pueden ser calificadas de oceánicas:

—*la flota del Norte.*

cuyas bases se encuentran situadas en el Mar de Barentz (parte del Océano Glacial) y ante la cual puede abrirse el teatro del Atlántico;

—*la flota del Pacífico.*

Estas dos flotas se comunican entre sí utilizando la ruta del norte de Siberia, cuando la situación de los hielos lo permite. Ambas se apoyan en inmensos territorios, cuya principales características vamos a esbozar.

Distinguiremos, por consiguiente:

—El teatro occidental (Flota del Norte)

—El teatro oriental (Flota del Pacífico).

—La ruta marítima del Norte.

## TEATRO OCCIDENTAL

El teatro occidental, base de la Flota del Norte, se extiende sobre el Mar de Barentz, lado occidental del Océano Glacial soviético.

El Mar de Barentz, situado al norte del Círculo Polar, baña la parte septentrional de Noruega y, sobre el territorio de la U. R. S. S., la Península de Kola y el Círculo Nacional Nenetz. Prolongado al sur por el Mar Blanco, está limitado al este por la Nueva Zembla, al norte por la Tierra de Francisco José y al Oeste por Spitzberg, posesión noruega.

(1) Sabido es que una flota soviética comprende fuerzas navales, formaciones de defensa del litoral y de aviación naval, así como sus servicios.



Damos a continuación una idea sobre ciertas distancias:

Arkangel - Murmansk . . . . .	432	millas marinas
Bielomorsk - Murmansk . . . . .	497	" "
Kandalaksha - Murmansk . . . .	540	" "
Arkangel - Kandalaksha . . . .	260	" "
Murmansk - Naryan Mar . . . .	600	" "
Murmansk - Barentsburg . . . .	680	" "

Las condiciones generales del clima son las de la zona polar y de la tundra, extremadamente rudas: temperatura media muy baja, con heladas posibles aún en verano, tiempo cubierto en el norte (de 150 á 180 días anuales, por término medio), espesas neblinas, vientos violentos.

El día y la noche polares imponen a la vida un fuerte sello característico; en la Tierra de Francisco José (latitud media: 80°), el día polar dura 134 veces 24 horas, la noche polar 127 veces 24 horas.

Sin embargo, corrientes cálidas que vienen del Atlántico circulan en la parte S.O. del Mar de Barentz, haciéndolo libre de hielos, lo cual no es el caso del Mar Blanco, que no recibe estas corrientes.

Sobre el Mar de Barentz podemos considerar dos puertos soviéticos importantes libres de hielos:

—Petchenga (ex-Pétsamo o Liinahamari, tomado a Finlandia), y

—Murmansk, gran base naval y puerto de pesca, con sus astilleros de construcciones y reparaciones.

Los otros puntos interesantes son:

—en la parte oriental, el puerto de Naryan Mar, en la desembocadura del Pechora;

—los fondeaderos de ía Nueva Zembla;

—las estaciones polares de la Tierra de Francisco José, centinelas avanzados hacia el Polo.

En el Mar Blanco podemos anotar los puertos de Kandalaksha, Bielomorsk (en la extremidad norte del Canal Stalin, que une el Mar Blanco al Báltico), el grupo Arkangel - Molotovsk, con sus astilleros.

La principal fuente de recursos de esta región es la madera, acarreada en gran parte por flotación hacia Arkangel.

Se encuentra, además:

—el níquel y las apatitas de la Península de Kola;

—el mazout (1) de Ukhta; y, sobre todo

—la gran cuenca carbonífera de Pechora, cuyo centro es Vorkuta.

El teatro occidental está unido al sur del país por dos vías férreas que conducen a las grandes unidades económicas de Leningrado y Moscú:

—al Oeste, la línea Murmansk - Kandalaksha - Bielomorsk - Petrozavodsk - Leningrado;

—al Este, la línea Molotovsk - Arkangel - Konocha - Vologda - Moscú.

Estas dos vías están unidas entre sí por una vía estratégica que, pasando por Onega, va de Bielomorsk a un punto situado al sur de Arkangel. De la vía oriental parte la línea Konocha - Kotlas - Ukhta - Vorkuta, que sirve la cuenca carbonífera de Pechora y el centro petrolífero de Ukhta.

Cuando el estado de los hielos lo permite las vías fluviales pueden asegurar comunicaciones temporales.

Igual observación para el Canal Stalin, que va de Bielomorsk al Lago Onega, al Svir, al Lago Ladoga y a Leningrado, cuya importancia estratégica fué extensamente comentada al momento de su construcción.

Tal como sucede en el resto de la Unión Soviética, la red aérea está bastante desarrollada: todas las principales ciudades se encuentran regularmente unidas entre sí y a Leningrado y Moscú.

El tráfico marítimo comercial se encuentra igualmente muy desarrollado, varias compañías aseguran un servicio de carga y pasajeros. De Murmansk salen líneas hacia el Este y hacia la Ruta Marítima del Norte de Siberia, hacia Spitzberg y aún hacia Nueva Zembla y la Tierra de Francisco José. Por último, una importante flotilla de pesqueros se dedica a una pesca muy fructuosa.

(1) Residuo combustible de la destilación del petróleo bruto.

Desde un punto de vista político-militar vemos que el teatro del Mar de Barentz, sólidamente apoyado en el Sur y en el Este sobre la tierra soviética, de cuyos recursos dispone, está sostenido en el Norte por la Tierra de Francisco José, desde donde se puede vigilar todo lo que viene del Polo y de más allá. Se abre al Oeste sobre el Atlántico, hacia Groenlandia, Islandia y las Shetland. Pero las claves del Atlántico, Spitzberg y Finmark, están en manos de Noruega. La U.R.S.S. tiene intereses particulares en Spitzberg, donde explota minas de carbón; en consecuencia, económicamente, ya se encuentra presente en esa zona. Se recordarán las tentativas que poco después del fin de la guerra efectuó para ocuparla militarmente, de acuerdo con Noruega, así como el sentido de la declaración que el 15 de Febrero de 1947 hizo el Storting noruego, descartando negociaciones de orden militar con Moscú relativas al archipiélago. La cuestión de Spitzberg, región focal de este teatro en las proximidades de la Tierra de Francisco José, no debe, en consecuencia, ser perdida de vista.

En lo que se refiere a Finmark, con sus fiords, sus puertos de Varanger, Hammerfest, Tromsø, ver Narvick, con su ruta terrestre que partiendo de Kirkenas va hacia el Oeste, su importancia es incontestable, tal como lo hemos podido ver en el curso de la última guerra. Y existe un precedente que debemos tener en cuenta: las tropas soviéticas lo ocuparon durante un tiempo.

Resumiendo, el teatro oceánico occidental de la Marina Soviética, con sus fuerzas navales, aeronavales y costeras, es un teatro ártico, de condiciones climáticas sumamente severas, libre de hielos en su parte occidental, apoyado sobre una región cuya economía está en progreso, y relativamente bien unido a los grandes centros industriales de Leningrado y Moscú. Este teatro, cuyas llaves, Spitzberg y Finmark, están en manos de Noruega, abre sobre el Atlántico, a la aventura.

## TEATRO ORIENTAL

El teatro oriental, en el cual tiene sus bases la Flota del Pacífico, es mucho más importante que el anterior, tanto por su amplitud como por su significación político-militar. Se extiende sobre el Mar de Tchukhota, parte oriental del Océano Glacial Soviético, y sobre el Pacífico desde el Estrecho de Behring hasta Corea por los mares de Behring, de Okhotsk y del Japón, que bañan los

límites de Khabarovsk con la Península de Tchukota, Kamtchatka, la provincia del Amur inferior, Sakhalin y las Kuriles, la Provincia Marítima, toca el Japón, Corea, las Aleutinas, rozando ligeramente Alaska. Altas montañas la circundan desde el Africa a la Manchuria.

Algunas distancias en millas marinas (1):

A vuelo de pájaro, de Corea al Estrecho de Behring: 4,500 kilómetros.

Vladivostock - Sovietskaya Gavana 612 millas (ó 691), después de verificación 650.

Vladivostock - Nikolaievsk 865 millas (ó 1138), después de verificación 920.

Vladivostock - Korsakoff 561 millas, después de verificación 630.

Vladivostock - Petropavlovsk 1350 millas, después de verificación 1420.

Petropavlovsk - Bahía Providencia 1132 millas, después de verificación 1100.

Muy lejos de ser uniforme es el clima del teatro oriental: la región de Vladivostock está situada sobre el paralelo 43, y en cuanto al Mar de Tchukota, está al norte del Círculo Polar.

Debe distinguirse, sin embargo, una parte septentrional, que comprende el territorio de Tchukota, con características de la zona polar (en Enero, la temperatura en la Península de Tchukota es de  $-28^{\circ}$ ), y una parte meridional, de clima más moderado, en la que impera el monzón.

Pero, en conjunto, la vecindad de un continente helado (la "merzlota", o tierra helada, se extiende hasta las proximidades del paralelo 50, cerca de la desembocadura del Amur), y la ausencia de corrientes cálidas en el Pacífico Norte, hacen que el teatro oriental soviético sea muy frío y que, Vladivostock incluido, no exista ningún puerto completamente libre de hielos (el cierre

---

(1) Los documentos soviéticos no están de acuerdo sobre las distancias; algunos mapas dan, por ejemplo, 612 ó 865 millas, en tanto que otros, en la misma época y para el mismo recorrido, mencionan 691 ó 1138 millas. Preferible es que uno mismo haga los cálculos, se obtienen así las cifras de la tercera columna.

del Canal de Tartaria es posible que cambie el régimen de Vladivostock). Los tratados soviéticos mencionan a este respecto al Mar de Okhotsk, situado más al sur del Báltico, pero cuyas orillas están sin embargo cubiertas de hielos desde Noviembre hasta Mayo, e incluso hasta mediados de Julio en las proximidades de las islas Chantar. En alta mar, en cambio, la situación es diferente: violentos golpes de viento dispersan los "packs" en vías de formación.

El Pacífico tiene mareas que, en el Mar de Okhotsk (Bahía Penjinskaya), alcanzan los 11 metros (las más fuertes de la Unión Soviética).

Los puertos son numerosos:

—en el Mar de Behring,

Bahía Providencia, al sur de la Península de Tchukota.

Anadyr, en la desembocadura del río del mismo nombre.

Bahía Ougolnaya (o del carbón).

Petropavlovsk, en Kamtchatka.

Magadán, construído después de la revolución de Octubre.

—en el Mar de Okhotsk,

Okhotsk.

Nikolaievsk, en la desembocadura del Amur.

Korsakoff, al sur de Sakalin.

Severo-Kurilsk, Kurilsk y Yujno-Kurilsk, en las Kuriles.

—en el Mar del Japón.

Alenxandrovsk, Okha y Nevelsk, sobre la costa occidental de Sakalin.

Sovietskaya Gavana, terminal de una rama del Transiberiano.

Nakhodka, Khodka y Vladivostock.

Las grandes bases navales son Petropavlovsk y Vladivostock.

Citemos también Puerto Arturo, en el Mar Amarillo, sometido a un régimen particular.

Los recursos del Extremo Oriente Soviético son de lo más variados:

madera, en todo su conjunto;

carbón, en la cuenca de Kolyma-Indiguirka, en Anadyr y Sakalin, en la cuenca del Amur;

mazout, en pequeña cantidad al parecer, en Sakalin;

oro, en la cuenca del Amur;

fierro, en la cuenca del Amur y en la Provincia Marítima;

estaño, en la Provincia Marítima, etc.

El problema de las comunicaciones es de muy difícil solución.

Una sólo línea férrea existe sobre el continente, el Transiberiano, que en Khabarovsk se bifurca en dos ramales; uno que conduce a Vladivostock, y el otro a Komsomolsk y Sovietskaya Gavana. En Sakalin, un ferrocarril hace el servicio en la parte meridional de la isla (que pertenecía a los japoneses).

Las comunicaciones fluviales de cierta importancia se hacen —cuando los hielos lo permiten— sobre el río Amur, que atraviesa las importantes ciudades de Khabarovsk, centro administrativo del Extremo Oriente, Komsomolsk, con sus astilleros, y Nikolaievsk.

Las otras comunicaciones se hacen por carretera, por aire o por mar.

Las principales carreteras son:

La de Khabarovsk a Vladivostock (a lo largo del Transiberiano).

La de Never a Aldan (centro aurífero) y Yakutsk.

La de Magadan a la región de Seimtchan.

Hay líneas aéreas que unen Khabarovsk y la Provincia Marítima a Moscú; otras líneas hacen el servicio de Khabarovsk a Magadan y Anadyr.

El tráfico marítimo está asegurado por tres compañías que cuando el mar está libre de hielos, transportan mercancías y pasajeros entre Vladivostock y los puertos del norte.

Dos grandes unidades económicas se desarrollan en Extremo Oriente: la del Norte, que comprende la cuenca de la Kolyma-Indiguirka y la región de Seimtchan, con sus industrias sobre todo extractivas, y la del Amur, con sus industrias extractivas y de

transformación, que parece estar desarrollándose rápidamente alrededor de la nueva ciudad de Komsomolsk.

En toda la región, la pesca ofrece grandes posibilidades, sobre todo en el Mar de Okhotsk. Durante el verano una flotilla de balleneros opera en el Pacífico Norte.

Vamos a ver en seguida que en el teatro oriental soviético, la situación geográfica y económica ejerce una gran influencia sobre las cuestiones políticas y militares.

Desde este punto de vista político-militar constatamos, de primera intención, dos características esenciales:

—el teatro, volteado hacia el Pacífico y sin embargo en contacto directo con Alaska y el Japón;

—su litoral se encuentra sobre los arcos del gran círculo, que va de la U. R. S. S. a los Estados Unidos y Canadá.

Está por consiguiente estrechado entre sus límites Norte y Sur, que lo ponen al inmediato alcance del dueño del mar, y si dispone de buenos puntos de partida para operaciones aéreas, esta ventaja también es válida para su adversario eventual.

No olvidemos, por lo demás, la existencia de las dos grandes unidades económicas situadas en este teatro extremo-oriental: la del Norte y la del Amur, claramente distintas la una de la otra, aunque unidas por el Mar de Okhotsk; ellas nos hacen pensar en una alforja, cuyas bolsas serían estas dos unidades, suspendidas en cada extremo de un bastón simbolizado por la línea imaginaria Khabarovsk - Magadan. ¿Quién, sinó la Marina, con su triple organización naval, litoral y aérea, puede sostener este bastón, impidiendo al mismo tiempo que le roben por los lados de Alaska y del Japón?

Por otra parte, hemos visto que el problema de las comunicaciones es de difícil solución; pero, de todas maneras, estas dos bolsas tienen que comunicarse. Es necesario, en consecuencia, que el bastón sea sólido, que la línea imaginaria Khabarovsk-Magadan se mantenga a toda costa; es decir que la seguridad tendrá que ser completa en el Mar de Okhotsk, otro mar cerrado, como lo hace notar, no sin cierta complacencia, un manual soviético de geografía.

Cerrado en el este por la Península de Kamtchatka y el Archipiélago de las Kuriles, que desde Kamtchatka se desgrana so-

bre el Japón; al sur, por la isla japonesa de Hokkaido, al oeste por Sakalin y el continente. Y no existe un mar cerrado en las aguas de la U. R. S. S. en el cual la marina de dicho país no trate de obtener su dominio — cosa bastante comprensible por cierto. En lo que concierne al Mar de Okhotsk, la misión de la Flota del Pacífico se encuentra facilitada por la geografía y la política, que hacen de él un mar soviético en casi toda su extensión, ya que Sakalin y las Kuriles fueron vueltas a ocupar por la U. R. S. S. en 1945; sólo la parte septentrional de Hokkaido escapa a su control. La Marina Soviética, que, si puede decirse, asienta sus plantas en Petropavlovsk y Vladivostok, que en el Mar de Okhotsk está protegida del lado del océano por las Kuriles, se encuentra, pues, en las mejores condiciones posibles para sostener el bastón Khabarovsk-Magadan y, en consecuencia, para asegurar su dominio en el Mar de Okhotsk, en caso de tener la fuerza suficiente para ello.

Si suponemos que el problema de la seguridad del Mar de Okhotsk, zona de comunicaciones interiores en el centro del teatro oceánico oriental, es de primera importancia, fácilmente imaginaremos que no son menos importantes los problemas planteados por el hecho de que este teatro se apoye sobre Alaska y el Japón. El semi-círculo que rodea el territorio Tchukota, de la Isla de Wrangel al cabo Navarino, y el sector situado al este del Amur, tienen para la Marina Soviética una significación que a nadie escapa. Pero estos son problemas ya conocidos, sobre los cuales es inútil insistir.

Resumiendo, el teatro oceánico oriental de la Marina Soviética, de clima muy severo, nunca del todo libre de hielos, puede dividirse en dos sub-teatros, el del Norte y el del Sur, unidos por el Mar de Okhotsk, mar cerrado, sobre el cual la Flota del Pacífico debe manifiestamente conservar el dominio. Sub-teatros que corresponden a dos unidades económicas, de las cuales una, la del Sur, se encuentra en un grado de desarrollo que le permite asegurar la satisfacción de las necesidades de la flota. Delante de este teatro, ejerciendo su presión sobre él, Alaska y el Japón hacen sentir la proximidad del dueño de los mares.

### LA RUTA MARITIMA DEL NORTE

La ruta marítima del norte de Siberia une los dos teatros oceánicos, el occidental y el oriental, de modo que puede considerarse como una línea interna de comunicaciones de la U. R. S. S.



Se extiende desde Murmansk y Arkangel hasta el Estrecho de Behring, atravesando los cinco mares que constituyen el Océano Glacial Soviético, a saber: los mares de Barentz, Kara, Laptiev, Siberia Oriental y de Tchukota. Está jalonada por numerosas islas, de las cuales las principales son: Nueva Zembla, Zembla del Norte, el archipiélago de la Nueva Siberia y la Isla de Wrangel.

A continuación indicamos algunas distancias tomadas de mapas soviéticos:

Arkangel - Vladivostock . . . .	6220	millas	marítimas
Murmansk - Vladivostock . .	6000	"	"
Murmansk - Dikson . . . . .	953	"	"
Dikson - Nordvik . . . . .	772	"	"
Dikson - Tiksi . . . . .	1062	"	"
Nordvik - Tiksi . . . . .	453	"	"
Tiksi - Bahía Providencia . . .	1555	"	"

El clima es el de la zona polar y de la tundra, sumamente frío en los sectores orientales. Sabido es que Verkhoiansk, sobre el río Yana, es "el polo del frío". La acumulación de los hielos, particularmente en el Mar de Siberia Oriental, hace la navegación muy penosa.

Numerosos puertos han sido acondicionados. Entre ellos citaremos los siguientes, yendo de Oeste a Este.

Amderma.

Novy Port y Salekhard, en la desembocadura del Ob.

Ust Yenissei, Dudinka e Igarka, sobre el Yenissei.

Dikson, centro de gran importancia, con su gran rada y sus diversas instalaciones.

Nordvik, punto de escala, al este de la Península de Taimyr.

Tiksi, gran puerto en la desembocadura del Lena.

Bahía Providencia, sobre el Estrecho de Behring, ya mencionada a propósito del teatro oriental oceánico.

En la actualidad, la ruta marítima del norte es utilizada regularmente en verano para el transporte hacia el este y el oeste de las mercancías conducidas hacia el norte por los grandes ríos siberianos, tales como el Ob, el Yenissei, el Lena, el Kolyma, etc. El tráfico de madera hacia el oeste, partiendo de Dikson, es bastante intenso.

Los recursos de la región, a excepción de la madera, están todavía poco explotados. Debemos hacer notar, sin embargo, la existencia de las tres cuencas carboníferas de Tunguss, del Lena y de la Kolyma-Indiguirka. Ultimamente se ha señalado la existencia de yacimientos petrolíferos en Norilsk y Khatanga.

La administración de la ruta está confiada a una Dirección General, adjunta al Consejo de Ministros, que dispone de estaciones polares de observación, de rompe-hielos, de buques de carga especialmente acondicionados para la navegación ártica, y sobre todo de una aviación con su infraestructura. Notemos, a propósito, la diferencia orgánica que existe en la subordinación de las flotas de guerra del Norte y del Pacífico, y en la de la Dirección de la ruta del norte: en tanto que las flotas dependen del Ministro de Marina, la Dirección de la ruta del Norte depende del Consejo de Ministros, lo que le confiere cierta independencia y posiblemente vastas posibilidades.

En el plano militar, la ruta del norte tiene una doble significación. En primer lugar, durante la época de buen tiempo, une los dos teatros oceánicos soviéticos. No hemos olvidado que en 1940, cuando las relaciones entre la Unión Soviética y la Alemania de Hitler eran cordiales, un crucero auxiliar alemán la utilizó de Oeste a Este para ir al Pacífico a hacer campaña de corso. En segundo lugar, sus instalaciones, con frente al polo, pueden constituir una red de vigilancia de la frontera aérea, que eventualmente daría la alerta contra un raid amenazador que viniese del norte.

Esta doble característica confiere, en consecuencia, un gran interés a la ruta marítima del norte.

Resumamos lo que precede.

Vemos dos grandes teatros oceánicos unidos por una ruta marítima que, en caso de un conflicto, pondría a la Marina Soviética en contacto directo con el dueño de los mares. De donde se desprende, por una parte, la necesidad de una organización defensiva, y, por otra, posibilidades ofensivas, sobre todo por sus unidades submarinas y aeronavales.

Es ilícito pensar que la solidez del teatro occidental se vería aumentada con la ocupación, cosa bastante fácil, de Finmark y

Spitzberg. La Flota del Norte dispondría entonces de bases desde las cuales amenazaría Islandia, Groenlandia y las comunicaciones atlánticas.

Sobre el teatro oriental, por el contrario, y aún cuando las operaciones del adversario pueden ser grandemente perturbadas, la posición soviética, en su conjunto, tiene un aspecto defensivo.

El rol de la Marina Soviética sobre los dos océanos que bañan la U. R. S. S. adquiere, así, toda su significación, haciéndonos comprender el porqué es tan cara para los dirigentes de la Unión la noción de marina "oceánica".

Podemos estar seguros que ellos se dedicarán con tenacidad a concretar esta noción, desarrollando las dos flotas oceánicas y dotándolas de los medios que les permitan ejercer eficazmente su actividad, en virtud de los principios de unidad y homogeneidad en el esfuerzo, característico de la economía soviética. Es decir que estas dos flotas tendrán buques, aviones, organizaciones costeras, servicios de retaguardia y que, al mismo tiempo, la industria, los medios de transporte y las instituciones administrativas y políticas de las regiones en las cuales tienen sus bases estarán listas a apoyarlas en forma efectiva.

En cuanto al personal, será fácil encontrarlo.

Muchos jóvenes oficiales piden servir en el Extremo Oriente o en el Artico, donde trabajan con el mismo entusiasmo con que nuestros "midships" y alferoces de marina trabajan en las Antillas, en Africa, en Tahiti o en los bancos de Terranova. Ellos saben, ciertamente, que por el momento deben estudiar principalmente las técnicas y las tácticas de los submarinos y de la aviación naval, que son los medios más eficaces puestos a la disposición de las flotas oceánicas. Su entusiasmo es fácilmente comprensible. Sería imprudente y vano subestimarlos, pretendiendo, como lo hacen algunos, que la U. R. S. S. no tiene tradiciones marítimas. Esto es inexacto e injusto: los marinos soviéticos trabajan, y trabajan seriamente.

Un hecho importante para terminar: la dirección suprema de la Unión Soviética, en su afán de desarrollar la Marina, ha roto deliberadamente con las prácticas habituales seguidas en el mundo entero desde el fin de la guerra y, en Febrero de 1950, le ha devuelto su autonomía, haciendo estallar el Ministerio de las Fuerzas Armadas en un Ministerio de Guerra y en un Ministerio de Marina repartiendo orgánicamente las fuerzas aéreas entre ellos dos.

Esta reconstitución del Ministerio de Marina, producida pocos días después de las declaraciones concernientes a la flota oceánica, parece proceder de la firme voluntad de dar un nuevo vuelo a la marina Soviética, liberándola, hecho interesante de comprobar, del cuadro de las Fuerzas Armadas.

He aquí un ejemplo sobre el cual debemos meditar.

(De "La Revue Maritime").

## Hechos Sobre el Petróleo:

### LA INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY

#### como fuente de trabajo.

Más de 5,200 empleados y obreros peruanos trabajan en la International Petroleum. En 1951 ellos percibieron más de **54 millones 550 mil soles** en sueldos y jornales. Y en 1952 esa cifra pasó de los **62 millones 700 mil soles**.

Pero las operaciones de la Compañía estimulan muchas otras actividades independientes en distintos campos de la industria y el comercio, actividades que sólo nos es dado mencionar al paso en esta publicación. Es interesante notar, por sus proporciones, el trabajo que realizan por encargo de la International los constructores de la nueva ciudad de Talara (Graña y Montero S.A.), quienes emplean alrededor de dos mil hombres en esa importante tarea. A ellos habría que añadir una larga lista de fábricas y talleres de muy variada naturaleza, cuyos servicios requiere la Compañía regularmente en diferentes lugares del país.

Claro índice de las favorables proyecciones de la International en la vida comercial de la Nación es el hecho de que en 1952 efectuó en el país compras de materiales necesarios para sus operaciones por valor de más de **31 millones 700 mil soles**.

La International Petroleum cumple, pues, un importante papel dentro de la economía nacional. En actividad directa o indirectamente, considerables beneficios a la vida industrial y comercial del país, fortalece su posición como exportador, constituye una fuente de apreciables ingresos para el Fisco, da directamente ocupación a miles de personas, promueve indirectamente el trabajo de muchos miles más, estimula el desarrollo de nuevas industrias y contribuye así con eficacia al progreso y bienestar del Perú.

# *Aspectos Navales de la Campaña de Sicilia*



## **OPERACIONES NAVALES NORTEAMERICANAS EN EL LITORAL AFRICANO NOROESTE DEL MEDITERRANEO, DESDE MARZO HASTA AGOSTO DE 1943.**

Por: el Almirante U.S.N. H. KENT HEWITT

Después de haber terminado con éxito los desembarcos aliados en el Norte de Africa (Operación TORCH) en Noviembre de 1942, la Marina de los Estados Unidos se hizo cargo de la frontera del litoral de Marruecos que incluía el puerto de Casablanca y la base aérea y de hidroaviones de Puerto Lyautey y también del puerto de Orán con sus cercanías de Mers El Kebir hacia el Oeste y de Arzeu hacia el Este.

La frontera del litoral de Marruecos estaba bajo el comando del Contralmirante J. L. Hall que me había acompañado a Casablanca con la Fuerza Naval Norteamericana de Tarea y que había actuado como mi Jefe de Estado Mayor en la operación.

El sector de Orán, estuvo originalmente bajo el comando del Contralmirante A. C. Bennett U.S.N. que había ido allí en el desembarco TORCH. Sin embargo, fué reemplazado por el Capitán de Navío Francis T. Spellman U.S.N., quien a su vez fué relevado por el Comodoro Charles M. Yates U.S.N.

El Capitán de Navío Jerauld Wright U.S.N. que había participado en el desembarco clandestino pre-TORCH por vía submarina con el General Clark en Argelia y en el vuelo secreto del General Giraud desde Francia ocupada, era el único representante naval norteamericano del Estado Mayor del General Eisenhower.

En la Conferencia de Casablanca de Enero de 1943 se decidió respecto a la prosecución de la campaña de Túnez y a la consiguiente destrucción de las fuerzas aéreas del Eje que estaban en Africa; que el objetivo siguiente de las fuerzas aliadas del Norte de Africa debería ser la captura y ocupación de Sicilia que sería denominada Operación "HUSKY". La captura de esta isla estra-

tégica impediría que el enemigo emplease los campos de aviación que dominaban el tráfico y el tránsito al través del Mediterráneo; haría avanzar las fuerzas aliadas hacia el continente europeo, y proporcionaría una base para operaciones ulteriores destinadas a la eliminación de Italia.

Una vez que se hubo tomado esta decisión, se inició de inmediato el movimiento del personal, material y buques norteamericanos hacia el teatro de operaciones del Norte de Africa. Las nuevas barcasas de desembarco LST, LCI(L) y LCT que habían estado en construcción en los Estados Unidos desde el verano anterior y las tripulaciones que para ellas habían sido reunidas y adiestradas por las fuerzas anfibias de Chesapeake, fueron despachadas en convoys a través del Atlántico tan pronto como estuvieron listas.

Se nombró al Contralmirante R. L. Conolly como Comandante de las Fuerzas y Bases de Desembarco en las Aguas del Noroeste Africano (ComLanCrabNAW) y con un destacamento de avanzada se dirigió al Africa Septentrional Francesa para preparar su recepción.

El Contralmirante Hall fué nombrado Comandante de las Fuerzas Anfibias en las Aguas Norafricanas (ComAmphibNAW) y estableció su cuartel general en Orán. El Contralmirante Frank J. Lowry U.S.N. lo relevó como Comandante de la Frontera del Litoral de Marruecos.

Después de haber terminado mis deberes en el Comando de la Fuerza de Tarea 34, que había llevado a cabo los desembarcos en Marruecos, regresé a Casablanca a fines de Noviembre de 1942 y reasumí mis funciones habituales como Comandante de las Fuerzas Anfibias del Atlántico. Pero el mes de Febrero siguiente fuí relevado como COMPHIBLANT por el Contralmirante Alan G. Kirk y me ordenaron ir al Norte de Africa para asumir el Comando de todas las fuerzas y actividades navales norteamericanas en las aguas del Noroeste del Africa (COMNAVNAW).

Algo después este comando fué llamado "Octava Flota Norteamericana". En lo referente a operaciones estaba bajo las órdenes del Comandante Aliado Supremo General Eisenhower por intermedio de su Comandante Naval Aliado Almirante de la Flota Sir Andrew Browne Cunningham (hoy Vizconde Cunningham de Hyndhope); y en lo administrativo estaba subordinado al Comandante en Jefe de flota norteamericana.

Con un Estado Mayor central llegué por aire a Argel el 16 de Marzo y lo avisé al Comandante Aliado Supremo. Al día siguiente establecí mi cuartel general a fin de estar en estrecho contacto con mis inmediatos superiores y sus estados mayores. Por ese tiempo encontré que los planes para la operación HUSKY ya estaban bien avanzados en las oficinas del Comandante Supremo a pesar de que la campaña de Túnez todavía no había terminado. Efectivamente, un revés reciente en Túnez había hecho retrasar algo el final de la eliminación de las fuerzas del Eje en el Norte de Africa. Sin embargo, los planes habían progresado hasta el punto de decidir que el asalto de Sicilia se debería efectuar con dos fuerzas de tarea importantes. Por el Este una fuerza naval británica a las órdenes del Vice-Almirante Sir Bertram Ramsey desembarcaría al Octavo Ejército Británico bajo las órdenes del General Montgomery en la costa Este y Sudeste de la Isla. Más allá hacia el Oeste una fuerza de tarea naval en su mayoría norteamericana a mi mando desembarcaría al Séptimo Ejército Norteamericano bajo el mando del Teniente General Patton. El Comando Supremo, desde luego, debía ser desempeñado por el General Eisenhower que actuaba por intermedio de los Comandantes de mar, tierra y aire Almirante Cunningham, General Sir Harold Alexander y Mariscal del Aire Sir Arthur Tedder.

Los problemas inmediatos a que tuve que hacer frente fueron:

1º la ubicación de las barcasas de desembarco que ya estaban llegando de los Estados Unidos,

2º la preparación de estas embarcaciones y el adiestramiento anfibio de las tropas norteamericanas que se iban a utilizar en la operación HUSKY,

3º el planeamiento de la participación naval de los Estados Unidos en la HUSKY, y

4º el establecer la organización necesaria de pertrechos y provisiones para mantener la Octava Flota.

Además era necesario obtener cuarteles y locales para trabajo en Argel, que ya estaba atestada, de modo que el personal de mi cuartel general pudiera entrar en funciones de una manera tranquila y efectiva.

No había ningún buque disponible para ser empleado como buque insignia permanente. Mi Jefe de Estado Mayor y yo con mi



Teniente Ayudante instalamos nuestros despachos en el Hotel Saint-Georges (Allied Force Headquarters) adyacentes a los del Almirante Cunningham y de su Estado Mayor. El resto del personal del Estado Mayor y del Cuartel general se estableció en lo que había sido un colegio de niñas en las cercanías de Argel. Los alojamientos variaban desde un chalet primoroso y respetable para una docena de miembros de alta graduación de mi Estado Mayor y para mí, hasta unas cabañas en Quonset y algunas carpas para los otros oficiales y para los soldados.

El puerto de Argel y los otros puertos de Argelia de más al Este se encontraban bajo el control británico y estaban completamente dedicados a la prosecución de la campaña de Túnez. En consecuencia, era necesario emplear cualquier puerto adaptable del Oeste, muchos de los cuales eran muy pequeños para contener las barcas nortamericanas de desembarco. No se podía utilizar Orán ni su adyacente Mers El Kebir, porque se les había dedicado a la carga y descarga de los trasportes, embarques de pertrechos, y a dar cabida a los buques grandes de combate. Por consiguiente, las bases para las barcas fueron establecidas en Nemours, Beni Saf, Arzeu, Mostaganem, Tenez y Cherchell, extendiéndose por todo el litoral, desde cerca del límite de Marruecos Español, hasta Argel, abarcando una extensión de 270 millas. Los puertos grandes se utilizaron para las barcas LSTs y los pequeños para las LCI(L)s y para las LCTs. Al principio, una avalancha de LSTs tuvo que ser colocada en el Río Sebou y en Puerto Lyautey en Marruecos.

Arzeu y su gran playa adyacente, que fué el sitio de desembarco de mayor importancia cerca de Orán en la operación TORCH, fué dedicada para base de adiestramiento anfibia, y esa región se convirtió en el campo de la mayor parte del adiestramiento anfibia combinado para las fuerzas nortamericanas del Norte de Africa. El Almirante Conolly, como Comandante de las barcas, estableció su cuartel general en Demesme en una candiotera vieja justamente atrás de las playas de Arzeu. El Comando del adiestramiento anfibia del ejército ocupó locales en Port Aux Poules en el extremo inferior de las playas de Arzeu (que están aproximadamente al Sur de Arzeu).

Con respecto a los planes para la HUSKY, mi Oficial de planeamiento Comandante R. A. J. English (hoy Contralmirante retirado) y otros fueron nombrados como representantes míos junto

con los del Comandante Supremo. Cuando el plan general hubo progresado hasta el punto en que pudo designarse una tarea definitiva a la Fuerza Naval Norteamericana de Tarea, estos oficiales fueron retirados para hacer los planes en esta etapa del Comando.

Orán se convirtió rápidamente en una Base Naval de suministros y de operaciones, completada con Arzeu para las barcasas de desembarco. Casablanca tuvo también que ser utilizada de cierto modo, pero ese puerto fué empleado principalmente como base y punto terminal para las escoltas de los convoys trasatlánticos. A causa de la gran extensión de su viaje, el Comando de la Octava Flota necesitaba transmisiones aéreas para su comunicaciones de correspondencia urgente y un contacto físico conveniente con sus diversos comandantes. Como el transporte aéreo del Ejército estaba rara vez disponible cuando se le necesitaba, el problema tuvo que ser resuelto finalmente estableciendo un pequeño destacamento de aviación naval de gran utilidad, con base en Puerto Lyautey.

La primera unidad naval norteamericana de combate para informar a mi Comandante que estaba en Argel, fué la Décima quinta escuadrilla de lanchas torpederas comandada por el entonces Capitán de Corbeta Stanley C. Barnes. Cuando se le preguntó a Barnes si estaba listo, declaró que su escuadrilla era una unidad bien preparada y que emulaba a Taussing en Queenstown, solicitando servicio activo inmediato. Sin pérdida de tiempo entré a la oficina siguiente y le ofrecí la escuadrilla al Almirante Cunningham, quien la aceptó gustoso como un refuerzo para la fuerza de lanchas británicas que con base en el puerto argeliano de Bone ya estaba operando contra las comunicaciones del Eje, con las lanchas torpederas de Túnez. La décima quinta escuadrilla llegó bien pronto a ser un miembro sumamente útil de la partida que todas las noches causaba estragos a los intentos del Eje para reforzar y abastecer y más tarde para evacuar a las fuerzas africanas bloqueadas. Los muchachos de esta escuadrilla, por su iniciativa, eficiencia, valor y actitud cooperativa, hicieron mucho a favor de la causa aliada e hicieron crecer la amistad naval anglo-norteamericana. La décima quinta escuadrilla de lanchas torpederas y las otras que más tarde vinieron a unírsele se distinguieron durante toda la campaña del Mediterráneo.

El primitivo plan general HUSKY hecho por los Oficiales de planeamiento del Estado Mayor Supremo a principios de Abril,

cuando la campaña de Túnez estaba todavía en pleno estallido, contemplaba el desembarco de cinco divisiones británicas en el Este y en el Sudeste con el objeto de capturar Siracusa y Augusta y de asegurar de ese modo el grupo sudoriental de campos de aviación. El desembarco norteamericano debía tener dos fases. En el día D + 2 una división de infantería norteamericana reforzada debía desembarcar en el sector Oeste de la costa meridional entre Sciacca y Mazara del Vallo para capturar los campos de aviación de Sciacca y de Castelvetrano. El día D + 5 otras divisiones reforzadas de infantería norteamericana debían desembarcar en la costa septentrional al Oeste de Palermo con el objeto de capturar ese importante puerto.

En relación con lo anterior debían haber caídas preliminares de tropas británicas y norteamericanas llevadas por aire para neutralizar las defensas de las playas. Suponiendo que la campaña de Túnez hubiera terminado el 30 de Abril, se había proyectado al principio un día "D" para el mes de Julio.

Cuando el planeamiento llegó a la altura del Comando de la Fuerza de Tarea Norteamericana, se vió complicado por el hecho de que el Estado Mayor de planeamiento del General Patton bajo las órdenes de su delegado, el Mayor General Geoffrey Keyes, se encontraba en Rabat a 555 millas de Argel, mientras que el propio General Patton estaba todavía ocupado activamente en la campaña de Túnez. El General Patton fué relevado de este servicio en Abril y a fines de Mayo él y su Estado Mayor fueron trasladados a Mostaganem, pero esta localidad estaba todavía a 200 millas de Argel. Una experiencia anterior había demostrado que un contacto personal diario entre los Comandantes y Estados Mayores Unidos era indispensable para establecer un plan efectivo de la larga y complicada operación anfibia; pero a pesar de las repetidas representaciones del Comando naval, no se llegó a obtener esa situación ideal hasta antes de unos pocos días de la partida, cuando el Estado Mayor del Séptimo Ejército se embarcó en mi buque insignia en Argel.

Esta separación fué la causa de algunas complicaciones y demoras, que de otro modo se hubieran podido evitar. Hago hincapié sobre este punto, a fin de que en el futuro, los que se encuentren ante un problema semejante, se den cuenta de su importancia. Estas relaciones entre el General Patton y yo y nuestros respecti-

vos Estados Mayores fueron siempre de lo más cordiales y armoniosas.

La campaña de Túnez llegó a su fin el 13 de Mayo con la rendición del otrora arrogante "Ejército del Desierto" del General Rommel. Esto no solo aclaró el tránsito por el Mediterráneo, permitiendo ocupar la superficie y los aires de toda la ruta, sino que también la importante base de Bizerta y los otros puertos de Tunecia quedaron a disposición de los aliados. Por un acuerdo previo, la base de Bizerta misma, que están dentro de la entrada estrecha del Lago de Bizerta, quedó a la disposición de la Marina de los Estados Unidos. Esta era ideal como base de desembarco y fué destinada inmediatamente para el Comando del Almirante Conolly. Tan pronto como fué aclarada y limpiada, — por el trabajo tan eficiente del equipo anglo-norteamericano de salvamento bajo las órdenes del Comodoro William A. Sullivan de la U.S.N. — la entrada estrecha que los alemanes habían obstruído hundiendo varios buques uno sobre otro, el Almirante Conolly trasladó rápidamente nuestras barcasas de desembarco de las bases de Argel y estableció su cuartel general en Bizerta. Se clausuró rápidamente las antiguas bases de barcasas de desembarco, menos la base de adiestramiento y de abastecimiento de Arzeu.

En el plan original de la operación HUSKY se consideraba capturar Palermo en una fecha temprana para emplearlo como puerto de abastecimiento para el Séptimo Ejército norteamericano. Sin embargo, como no se pudo conseguir desde un principio el dominio de los aires en el extremo occidental de la isla, tanto desde Malta como desde Pantelería, (Isla capturada en una operación anterior) fué necesario hacer desembarcos escalonados. La cobertura aérea para el desembarco en Sciacca-Mazara que tuvo lugar el día  $D + 2$  hubo de ser proporcionada desde los campos de aviación anteriormente capturados en el sudeste, puesto que para convertir los campos de aviación de Castelvetrano en base de aviones de caza de cobertura se hubiera requerido posponer los desembarcos en la región de Palermo hasta el día  $D + 5$ . La principal desventaja de este plan, era que implicaba una gran dispersión de esfuerzos tanto geográfica como cronológicamente. Además, la fuerza de ataque de Palermo habría sido sumamente vulnerable por un ataque desde la superficie, aéreo o subamrino proveniente de la región de Córcega o Cerdeña. Esta operación preocupó con-

siderablemente al General Alexander a cuya instancia fué modificado el plan original y se suprimió los desembarcos propuestos en el Oeste, que fueron sustituidos por un ataque en la costa Sur, un poco más hacia el Este.

El nuevo plan general emitido el 21 de Mayo consideraba como antes, un desembarco efectuado por la Fuerza de Tarea británica del Este en la costa oriental y en la península sudoriental de Sicilia, y un desembarco *simultáneo* de la Fuerza de Tarea norteamericana en la región adyacente de Licata - Gela - Scogliti. Esto incrementaría la fuerza del golpe, aseguraría la rápida captura de los campos de aviación centrales y permitiría una pronta unión de las fuerzas. La cobertura aérea sería proporcionada desde Malta y Pantelería. Habría sin embargo, el inconveniente de que la mayor parte de los abastecimientos para el Séptimo Ejército habría tenido que quedar sobre playas expuestas a la intemperie, aún en el caso de que como se supuso, el puerto de Siracusa hubiese estado disponible como puerto de abastecimiento norteamericano, después que los británicos lo liberaron. Otra desventaja consistía en que las playas de Gela parecían ser menos favorables. Sin embargo, el total de las ventajas parecía sobrepasar a las desventajas, y el nuevo plan fué aceptado. Desgraciadamente su adopción obligó a los Oficiales de planeamiento de la Fuerza de Tarea del Oeste y de la Fuerza de Tarea Naval del Oeste a descartar todo su trabajo anterior y a empezarlo de nuevo.

Las Fuerzas del Ejército dispusieron que la Fuerza de Tarea del Oeste estuviese formada por:

La Primera División de Infantería (Mayor General Terry Allen),

La Tercera División de Infantería (Mayor General Lucian K. Truscott),

La Cuadragésima quinta División de Infantería (Mayor General T. H. Middleton) y

La Segunda División Blindada (Mayor General Gaffey).

Todas estas divisiones ya estaban listas en el Norte de Africa, excepto la Cuadragésima quinta División que tenía que ser transportada desde los Estados Unidos por el Almirante Allan G. Kirk quién me había relevado como ComAmphibFor el mes de Febrero anterior.

El plan del Ejército exigía un bombardeo efectuado por la Cuadragésima quinta División de Infantería en el flanco derecho en las proximidades de Scogliti con el objeto de capturar los campos de aviación de Comiso y de Biscari; de extenderse hacia el interior de la cabeza de playa, y de unirse con las fuerzas británicas del flanco derecho. La primera División tenía que desembarcar en el centro cerca de Gela, con la misión de asegurar el importante campo de aviación de Ponte Oliivo; de extenderse hacia el interior de la cabeza de playa y de unirse a las fuerzas de cada uno de sus flancos. La Tercera División de la izquierda debía desembarcar a ambos lados de Licata, tenía que proteger el flanco izquierdo y unirse por su derecha con la Primera División. La Primera y la Cuadragésima quinta Divisiones estaban agrupadas formando el Segundo Cuerpo bajo las órdenes del Mayor General Omar Bradley. La Segunda División Blindada menos un comando de combate destinado a la Tercera División, más un grupo de regimiento de combate de la Primera División, debían formar la reserva flotante.

Los detalles secundarios de este plan comprendían: la caída de tropas norteamericanas llevadas por vía aérea (La 82ª División de paracaidistas) detrás de las líneas enemigas en la noche de Luna del día D — 1, unas pocas horas antes del desembarco, a fin de capturar los campos de aviación y de desviar de los puestos de defensa de la playa a las fuerzas enemigas antes del asalto por mar; y una operación desviatriz en el flanco occidental efectuada por un grupo de finta de pequeñas embarcaciones equipadas con falsos aparatos para simular un desembarco verdadero.

Las operaciones de las Fuerzas de Tarea del Este y del Oeste tenían por objeto protegerse, contra alguna interferencia proveniente de las Fuerzas navales italianas de superficie, por medio de dos grandes fuerzas británicas compuestas de acorazados y portaaviones, la una operando en el Mar Jónico para cubrir los alrededores desde Taranto y los puertos italianos del Este, y la otra desde Cerdeña para resguardarse contra el acercamiento de fuerzas hostiles de superficie proveniente del Mar Tirreno.

La hora "H" y el día "D" escogidos por el Alto Comando para la operación fueron las 0245 del 10 de Julio de 1943. Esto era inapropiado desde el punto de vista naval, porque incluía una aproximación a la costa en una noche de Luna. La última hora

de luz solar del 9 de julio era a las 2133 (Z — 2) y la Luna que estaba en Cuarto Creciente se ponía a las 0021 del día 10, en cuyo momento los trasportes tendrían que estar en sus sectores soltando sus barcasas de desembarco y desembarcando sus tropas. En el plan general se había dado una importancia muy grande a la supuesta necesidad de utilizar los paracaídas para neutralizar las defensas de las playas antes del asalto principal. Por consiguiente, se escogió la hora "H" y el día "D" de modo de permitir a los paracaídas descender con la luz de la Luna con tiempo suficiente que les permitiese cumplir su misión antes del asalto a la playa, el cual a su vez debía tener lugar un par de horas antes que amaneciera. Se descartó el fuego de la artillería naval como medio de neutralizar las defensas de las playas como nada efectivo ni conveniente, puesto que "el fuego de la artillería naval no está dedicado para bombardear la costa" (Se necesitó la experiencia no sólo de Sicilia, sino también la de Salerno, para enseñar a algunos soldados la falsedad de esa suposición). A pesar del hecho de que en el plan final se había dedicado a los paracaídas una tarea distinta a la de neutralizar las defensas de las playas, no se hizo ningún cambio en la hora y fecha del desembarco, y las fuerzas navales tuvieron siempre que aceptar la desventaja de una aproximación a la luz de la Luna.

Como la Cuadragésima quinta División no pudo llegar al teatro de operaciones sino poco tiempo antes del día "D", fué necesario que fuese desembarcada desde los mismos buques en que viajaron por el Atlántico, lo que se llamó la operación "del buque a tierra". Estos 18 buques APAKA con sus escoltas y unidades de apoyo necesario, todas ellas bajo el mando del Contralmirante Kirk, debían constituir la fuerza de ataque CENT (un centavo de dólar) (T.F.85). Zarparon de Hampton Roads el 6 de Junio antes de que se les hubiese entregado los planes finales de la Fuerza de Tarea del Oeste. Por consiguiente los trasportes CENT tuvieron que ser cargados para el combate, según la mejor suposición previa que pudo haberse hecho, de acuerdo con el proyecto de tarea de la División. El General Middleton y algunos Oficiales de su Estado Mayor, junto con el Capitán de Navío E. A. Mitchell, que era el Oficial de planeamiento del Almirante Kirk, volaron hasta Argel fines de Abril para hacer consultas previas, pero por ese entonces todavía no se había tomado la decisión final, ni se había hecho siquiera el plan general.

El plan de la Fuerza de Tarea Naval del Oeste finalmente desarrollado, disponía el desembarco (de la Tercera División) en el flanco izquierdo por una fuerza de asalto JOSS (T.F. 86) bajo las órdenes del Almirante Conolly, compuesta de barcazas de desembarco LSTs, LCTs, y LCI(L)s en lo que se llamó un desembarco de "playa a playa". Esta fué la primera operación anfibia de gran importancia en que se empleó embarcaciones de estos tipos. Sin embargo, las oleadas de asalto JOSS fueron en realidad "del buque a la playa", puesto que las tropas tuvieron que ser llevadas en pequeñas embarcaciones de desembarco LCVPs para las cuales se había instalado pescantes adicionales en las LSTs.

La Tercera División fué llevada al área de Bizerta con bastante anticipación a la operación, y el General Truscott estableció su cuartel general con el Almirante Conolly a fin de que sus respectivos planes pudiesen ser hechos conjuntamente. Fué por esto que se pudo resolver satisfactoriamente muchos problemas referentes al empleo de las nuevas embarcaciones de desembarco. Entre los trabajos de importancia estaban el haber dotado a las LSTs de seis pescantes para las LCVPs, para el desembarco previo de las tropas de asalto, el llevar abarloados a las LSTs los "pontones-terraplenes" para formar un puente o muelle cuando la gradiente inadecuada de las playas hiciese impracticable el desembarco de tanques y vehículos directamente por la plataforma; y el haber colocado cubiertas de vuelo en algunas LSTs para el lanzamiento de pequeños aviones de observación, Piper Cub.

Se había proyectado desembarcar la Primera División al centro, por una Fuerza de asalto DIME (T.F. 81) bajo el comando del Contralmirante Hall. Esta fuerza debía estar compuesta por una combinación de trasportes de asalto, buques de aprovisionamiento y embarcaciones de desembarco. (8 APA - AKAs, 16 LSTs y 19 LCI(L)s, más 2 LSIs británicos, vapores de pasajeros para atravesar la Mancha).

La Primera División se estableció en la región de Mostaganem-Arzu razonablemente accesible al cuartel general del Almirante Hall de Orán. Más tarde el 13 de Junio, es decir, antes de la llegada a Orán de las fuerzas del Almirante Kirk, la Primera División se trasladó a Argel en donde tenía que permanecer. El Almirante Hall en su buque insignia el "Samuel Chase" se trasladó con ella. El, el General Terry Allen y sus respectivos Estados Mayores estuvieron por consiguiente, en íntimo contacto durante el final del período preparatorio.



En la región de Mostaganem-Arzu tuvo lugar un ensayo parcial del desembarco de la Fuerza de asalto CENT; y otro de la Fuerza DIME (10 centavos de dólar) tuvo lugar en la playa del Oeste de Argel que había sido una de las empleadas para el desembarco original en Argelia. Estos dos ensayos fueron presenciados por el General Patton y por mí. Hubo de aceptarse el peligro que había de un ataque submarino a estos ejercicios en pleno Mediterráneo.

Cerca de Bizerta tuvo lugar un ensayo semejante de la operación JOSS, hecho por el General Truscott y el Almirante Conolly.

Se le designó al Comandante de la Fuerza de Tarea del Oeste el "Monrovia" un APA convertido rápidamente para servir de buque insignia anfibia (AGC) y se le mandó a Argel con la anticipación suficiente para embarcar la impedimenta del Estado Mayor. Este buque dejaba mucho que desear, puesto que estaba atestado y era muy caluroso; la cámara de operaciones era muy pequeña; las comunicaciones y las otras disposiciones estaban incompletas. Era sin embargo, el mejor buque disponible que había para este objeto, con excepción del buque insignia del Almirante Kirk el "Ancon", que cuando lo vimos después de su llegada, hizo que algunos de nosotros que estábamos en Argel nos pusiésemos verdes de envidia. El haber trasladado al Almirante Kirk, al General Middleton y a sus Estados Mayores a otros buques en el corto tiempo disponible que había después de su llegada al teatro de operaciones, habría causado una gran confusión y fué así como se les dejó sin molestarlos en posesión de su presa.

El Almirante Conolly tenía como buque insignia el "Biscayne" que había sido un buque madre de aviones con base en Puerto Lyautey, y que había sido especialmente arreglado por las fuerzas de reparaciones de la Octava Flota como buque insignia de barcas de desembarco. Tenía una pequeña cámara de operaciones, una buena cantidad de camarotes, comodidades para las comunicaciones, andar suficiente para desempeñarse con soltura y debido a su tamaño no era notable. Era casi ideal para el propósito.

La Fuerza de Tarea Naval del Oeste le había asignado además de los destroyers para escolta y apoyo táctico de fuego de artillería la Octava División de Cruceros (Crudiv Eight) ("Philadelphia", "Savannah" y "Boise") bajo las órdenes del Contralmirante Lyal

A. Davidson y la Décima tercera División de Cruceros (Crudiv Thirteen) ("Birmingham" y "Brooklyn") bajo las órdenes del Almirante Laurence T. Du Bose, y además el monitor británico "Abercrombie" con su cañón de 15". El Contralmirante Davidson que mientras se desarrollaba la fuerza tuvo que permanecer con la Octava Flota en toda la campaña del Mediterráneo y que llegó a ser un director experto de operaciones de apoyo táctico con fuego de artillería y el hombre de confianza de su Comandante de Flota, debía ser a causa de su antigüedad, el Segundo en el comando de la Fuerza de Tarea Naval del Oeste.

Durante el avance de la mayor parte de los convoys a lo largo del litoral africano, estos cruceros bajo el mando del Almirante Davidson, debían de actuar como fuerzas de cobertura por el flanco Norte. Luego debían dividirse entre las fuerzas de asalto para suministrar apoyo táctico de fuego de artillería, en la siguiente forma:

el "Philadelphia" al CENT

el "Savannah" y el "Boise" al DIME, y

el "Brooklyn" y el "Birmingham" al JOSS.

Más tarde, bajo las órdenes del Almirante Davidson debían de formar una fuerza de apoyo táctico para sostener al Ejército como se requeriría en las operaciones subsiguientes a lo largo del litoral.

A las diferentes fuerzas de asalto también se les suministró unidades de barreminas, embarcaciones de salvamento y embarcaciones pequeñas para actuar como buques de control y de guía de barcos

La Fuerza de Tarea del Oeste comprendía también a un grupo de fondeadores de minas, para los efectos de colocar un campo minado protector alrededor del área del fondeadero establecido últimamente en las afueras de Gela. Se designó algunos submarinos británicos como balizas y para las faenas de reconocimiento.

La captura de la Isla de Pantelería, que capituló ante una pequeña fuerza de asalto británica el 11 de Junio después de varios días de bombardeo, fué un acontecimiento preliminar importante para la operación HUSKY.

Como lo acabamos de decir, esta isla tenía importancia a causa de su pequeño campo de aviación, que se había previsto que serviría para suministrar cobertura aérea a una parte del desembarco de la Fuerza de Tarea del Oeste.

El 15 de Junio S. M. el Rey Jorge VI, como era su costumbre antes de alguna operación de importancia, vino a Argel para visitar las Fuerzas Armadas de Gran Bretaña y del Imperio. Además de las unidades navales de S. M. B. formadas para revista en el área del muelle de Argel, S. M. revistó un gran contingente naval de los Estados Unidos y nos hizo el honor de pasar revista de inspección al "Savannah" que estaba fondeado en las cercanías del muelle de Argel. Antes de la inspección los comandantes norteamericanos fueron presentados al Rey. Todos los U.S.S. presentaban tan buen aspecto que yo me sentí orgulloso por tal motivo.

El 1º de Julio tuvo lugar una reunión importante de los Jefes en mi villa, en la cual fueron discutidos y enteramente terminados los planes finales para la operación HUSKY.

Uno o dos días antes de la partida de las Fuerzas de Asalto para Sicilia ocurrió un acontecimiento final y preliminar que siempre conservaré en mi memoria, especialmente porque es una evidencia de la solidaridad aliada y de la amistad anglo-norteamericana. Este acontecimiento fué la celebración del día de nuestra independencia en el cuartel general aliado el 4 de Julio. Formadas frente al Hotel Saint-Georges a medio día, estaban guardias de honor de cada uno de los servicios de los tres aliados y los gobiernos provisionales de los Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia. Delante de estas guardias de honor estaba el General Eisenhower para recibir el saludo entre sus dos Comandantes navales el británico y el norteamericano y el General L. W. Rooks U.S.A. Después que una banda de músicos franceses tocó el Star Spangled Banner, el buque insignia del Almirante Cunningham hizo una salva que tenía dos características inusitadas; primero que fué hecha con proyectiles A.A. hacia el lado del mar por encima del rompeolas, y segundo, que de acuerdo con lo que más tarde yo me impuse era una costumbre del Ejército norteamericano, se componía de 48 tiros. Cuando yo le pregunté al Almirante Cunningham cuál había sido la razón de ese saludo nacional que no era naval, me respondió que había sido hecho a pedido de "Ike", y que en lo que a él

(a Cunningham) le tocaba, "Ike" podía obtener todo lo que quisiera.

La necesidad de llevar tantos buques y embarcaciones de diferentes velocidades y condiciones marineras desde diferentes puntos de partida para que llegasen a sus destinos a la hora de la cita, requería un planeamiento y una rutina de convoy muy cuidadosos. Los grandes buques de transporte y de aprovisionamientos de que se componía el convoy NCF N<sup>o</sup> 1, tenían que actuar en dos secciones; la segunda sección bajo el mando del Almirante Kirk que zarpaba de Orán - Mer El Kebir el día D — 5 (5 de Julio), y la primera sección bajo las órdenes del Almirante Hall incluyendo el "Monrovia" (FF) que zarpaba el D—4 (6 de Julio) a tiempo para colocarse precisamente delante de la segunda sección NCF N<sup>o</sup> 1, debía pasar por el canal de guerra tunecino inmediatamente detrás del KMF N<sup>o</sup> 18 que traía tropas de asalto británicas desde el Reino Unido para la operación HUSKY. Después de doblar el Cabo Bon, debía seguir la ruta prescrita a lo largo de la costa africana hasta el día D — 1 muy temprano y en ese momento debía poner rumbo al Norte. Las barcas de desembarco tenían que formar en convoy TJF N<sup>o</sup> 1 para las de alta velocidad LCI(L)s; TJM N<sup>o</sup> 1 para las lentas LSTs; y TJS N<sup>o</sup> 1 para las más lentas todavía LCTs. Las LCI(L)s tenían que partir de Bizerta el día D — 4, desembarcar las tropas durante la noche, luego reembarcarlas y seguir el día D — 2. Las otras tenían que partir de Bizerta inmediatamente sobre la estela del NCF N<sup>o</sup> 1, pasar por el canal de guerra y luego seguir por la vía más corta, según sus velocidades, a su destino. Todos los convoys tenían que hacer una recalada en la Isla Gozo en las afueras del extremo occidental de Malta en la noche del D — 1, los convoys TJ entre las 1600 y las 1700 y los convoys NCF N<sup>o</sup> 1 a las 1850. El KMF N<sup>o</sup> 18 tenía también que estar fuera de Gozo a las 1615. Después de pasar Gozo adelante de los buques más veloces, las barcas de desembarco destinadas para las fuerzas CENT y DIME tenían que salir de los convoys centrales de barcas, y poner la proa hacia sus áreas designadas. La fuerza aérea de la costa debía proporcionar la cobertura de aviones de caza para estos convoys hasta que estos llegasen a su área de asalto.

La organización del Comando para la Fuerza de Tarea del Oeste fué la misma que había funcionado tan bien en la operación TORCH. Es decir, que el Comandante naval debía tener el coman-

do y la responsabilidad hasta que las tropas se hubieran establecido con seguridad en tierra, desde cuyo momento el comando pasaba al Comandante del Ejército y en seguida la Marina asumía el apoyo táctico. Desgraciadamente, esta unidad de comando no se extendía a la Fuerza Aérea. Si bien había un Oficial de Aviación en el buque insignia, éste no tenía autoridad sino para controlar los aviones de caza que estaban efectivamente en el área. Todo el apoyo táctico aéreo debía estar bajo el mando del Comandante en Jefe de Aviación que tenía su cuartel general en Túnez. No debía haber más unidades aéreas que los aviones de observación de los cruceros bajo el control directo del Comandante táctico de la misma área de operaciones, como fué el caso del apoyo aero-naval en el desembarco en Marruecos. Hubo necesidad de transmitir al Cuartel General de las Fuerzas Aéreas súplicas y peticiones para tener apoyo táctico o para ataques a blancos específicos, con la consiguiente demora, aún en el caso en que el Comandante de Aviación decidía acceder a la súplica, lo cual no es del caso. El General Patton que recordaba nuestra experiencia de Casablanca, me solicitó repetidas veces que asegurase un apoyo táctico aero-naval. Aunque yo me daba cuenta tanto como él, de las ventajas de tener el apoyo táctico aéreo bajo mi control, no me pareció justificado solicitar apoyo táctico de portaaviones, teniendo en cuenta la proximidad de los campos de aviación y la necesidad de portaaviones que había por ese tiempo en el Pacífico. Si yo hubiera hecho ese pedido, naturalmente que habría sido denegado.

También tuve la desgracia de que el Alto Comando no se diera cuenta, como tampoco el Comando Naval ni el Militar, de la importancia capital de un planeamiento de conjunto para una operación de esta naturaleza. A pesar de las peticiones, no hubo ninguna cooperación aérea en el planeamiento de la Fuerza de Tarea del Oeste. No solamente fué esta la causa, sino que los aviones para el apoyo táctico de la Fuerza de Tarea del Oeste y para el aterrizaje de los paracaidistas detrás del área de la Fuerza de Tarea del Oeste no fueron oficialmente concedidos sino después que la Fuerza de Tarea Naval del Oeste estuvo en la mar en condiciones de silencio radial.

Por consiguiente, era impracticable efectuar una diseminación adecuada, o imposible para el Comandante naval o militar comentar los rasgos característicos de un plan que ellos consideraban inobjetable. Por ejemplo, la Marina *nunca* debería de haber

accedido a hacer pasar los aviones que trasportaban tropas por encima de los convoys y de las zonas de asalto, como era el caso. Este fué un error que contribuyó a los resultados más funestos, como lo veremos más adelante.

Al principio, la operación HUSKY se desarrolló sin tropiezos, tal como estaba previsto. Hubo un ataque aéreo sobre Bizerta el día D — 4, pero afortunadamente el daño fué pequeño y tuvo poca o ninguna interferencia con las operaciones de las barcasas de desembarco.

Por un descuido, los ejemplares de la "Guía para los soldados en Sicilia" distribuidos prematuramente a las tropas cuando éstas estaban todavía en los trasportes acoderados al muelle de Argel fueron leídos abiertamente en cubierta a la vista de todos, antes de hacerse a la mar. Esto no estuvo correcto, en vista de que se sabía que en Argel había muchos agentes enemigos. De manera que cuando el piloto práctico francés se despidió del Comandante del "Monrovia" y le deseó "feliz viaje a Sicilia", se dió orden para que este piloto quedase "bajo custodia protectora" hasta el día "D".

La seguridad con respecto a la organización del Séptimo Ejército de los Estados Unidos era tan importante, que el General Patton no quiso que se confeccionara en tierra una bandera para el Séptimo Ejército. Por consiguiente, se hizo una a bordo del "Monrovia", que yo se la obsequié en presencia de ambos Estados Mayores. Uno de mis objetos de valor es una fotografía de esta ceremonia, que lleva esta inscripción: "The Army and Navy for ever. G. S. Patton Jr." (El Ejército y la Marina por siempre G. S. Patton hijo).

Después de la partida de la insignia y de la primera sección del NCF N<sup>o</sup> 1 de Argel, fué muy halagador el ver llegar a la segunda sección del Almirante Kirk por popa, y al convoy KMF N<sup>o</sup> 18 del Reino Unido verlo llegar del Norte por la proa. Se tocó varias señales de alarma debido a que los globos cautivos fueron tomados equivocadamente en el radar como aviones enemigos, pero en realidad no hubo ningún ataque.

Al pasar por la entrada de Bizerta a las primeras horas del día D — 2 se observó que las LSTs y las LCTs estaban de viaje. El "Monrovia" dobló el cabo Bon esa mañana a las 0940. En la noche del D — 2 al D — 1 no hubo novedad, excepto varios

contactos con submarinos que bien pronto fueron investigados por la cortina de destroyers.

En la tarde del D — 1 mientras las fuerzas tenían proa al Norte, hacia Gozo, la mar principió a encrespase. A las 1630 cuando Gozo se puso a la vista del "Monrovia", el viento estaba soplando desde el Oeste con una fuerza de 6 á 7. Esto fué un poco molesto porque haría que la costa en que íbamos a desembarcar que se extendía de NW a SE quedase a sotavento. Por supuesto, no podíamos saber con anticipación la clase de rompiente o resaca que podríamos haber encontrado en la costa de Marruecos en la TORCH, pero la agitación del mar pudo haber causado dificultades considerables. Después supimos que el General Eisenhower y el Almirante Cunningham en Malta, estaban tan preocupados por el tiempo, que estuvieron a punto de posponer la operación. Felizmente se contuvieron.

Por ese tiempo, mi principal preocupación estaba en que las barcasas de desembarco hubieran podido demorarse a punto de haber atrasado la llegada a su destino. El Almirante Conolly tuvo cuidado con esta contingencia y a bordo del "Biscayne" trazó su rumbo, recortó puntas, y guió su convoy, lo que dió por resultado que llegase "exactamente a tiempo", a pesar de las condiciones adversas del tiempo.

Al observar yo el balance de algunas LCI(L)s británicas cuando doblaban Gozo, no pude menos que admirar cuán efectivas eran las tropas en su primer viaje. Pero tal vez todos ellos estaban deseando llegar a tierra. Afortunadamente, la Fuerza de Tarea del Este tendría sotavento para su desembarco.

Se tranquilizó mi espíritu con la predicción del tiempo de mi aerógrafo el Teniente Comandante R. C. Steere, (cuyos pronósticos de las condiciones de la marejada en las afueras de Marruecos durante la operación TORCH habían sido tan exactas que el viento se habría calmado mucho a las 2200. (N. del T. Véase la Revista de Marina del Perú, N° 1 de 1953, página 58). Esta predicción también resultó exacta esta vez. Cuando cayó la noche, los buques que estaban cerca de Gozo "dieron un suspiro fortificante". Por la proa estaban nuestras barcasas de desembarco, hacia el lado de la playa estaba el KMF N° 18 un poco más atrás de lo previsto y numerosas barcasas de desembarco británicas. Por la popa se encontraba la Segunda División del

Almirante Kirk, que entonces estaba destacada para seguir al área de asalto CENT. También estaban llegando del Oeste los cruceros del Grupo de Corbertura y procedieron a tomar sus puestos en sus grupos de asalto respectivos.

No está demás hacer notar, que por ese tiempo, el asalto anglo-norteamericano unido que debía ser lanzado, era de mayor magnitud, desde el punto de vista de la cantidad de tropas que tomaban parte, que cualquier otra operación anterior o ulterior de este género, sin exceptuar siquiera Normandía. Se lanzó simultáneamente ocho divisiones de infantería reforzadas. Las Fuerzas de Tarea del Este y del Oeste sumaban 2500 buques y barcasas. Era la primera vez que se empleaban las nuevas barcasas de desembarco en una operación anfibia de importancia. Y por la primera vez los DURWs, esos diestros carros anfibios hubieron de ser empleados para desembarcar al personal y las provisiones.

Ya se había adelantado mucho con el bombardeo estratégico de los campos de aviación y el "ablandamiento" de las defensas de la costa. A fin de no revelar prematuramente cualquier punto de ataque y de evitar una concentración de la defensa, fué necesario hacer primero un bombardeo general, con una atención tan sólo casuística sobre los objetivos vitales, hasta los últimos o el último día anterior al desembarco. Esta era una situación muy diferente a la de los ataques a las pequeñas islas del Pacífico, en los que, con un enemigo aislado en el mar, se podía bombardear las defensas con proyectiles y granadas varios días antes del desembarco real.

A medida que nos acercábamos a la costa, nuestros ataques aéreos se hacían visibles por los destellos del fuego antiaéreo y por las explosiones que se notaban en varios puntos de la playa. Los submarinos británicos que sirvieron de balizas, fueron recogidos según el itinerario, los trasportes llegaron a sus sectores y empezó la maniobra de hechar al agua las embarcaciones para el desembarco de las tropas. Algunos de nuestros propios buques fueron iluminados por los reflectores manejados desde la playa, pero parece que no fueron vistos por el enemigo.

Los desembarcos en los sectores JOSS y DIME (izquierda y centro) se hicieron exactamente a su hora 0245. Un atraso incidental debido a las condiciones del tiempo hizo que el Almirante Kirk postergase el desembarco en el sector CENT hasta las



0345, de modo que este desembarco tuvo una hora de atraso. Todo sucedió bien y encontramos una pequeña resistencia inicial. Las primeras bajas tuvieron lugar a causa de las averías producidas en la colisión que hubo a las 0255 entre los destroyers "Swanson" y "Roe" que prestaban apoyo táctico con fuego de artillería; de las averías producidas por los bombarderos en picada a las 0450 y el consiguiente hundimiento del barreminas "Sentinel"; y del hundimiento del destroyer "Maddox" por bombas en el área DIME a las 0458 con grandes pérdidas de vidas.

Con las primeras luces del día a las 0400, los buques que prestaban apoyo táctico, abrieron el fuego sobre blancos señalados con anticipación y sobre los blancos que indicaron las tropas que ya estaban en tierra.

El ataque aéreo enemigo principió a las 0424 y continuó intensamente todo el día. Además de los ataques a los buques, las playas fueron repetidas veces arrasadas. Los bombarderos llegaban por el Norte, pegados a los cerros y era muy difícil descubrir su aproximación en el radar. Según mis apuntes, la primera cobertura de Spitfires llegó a las 0515.

Durante la mañana nuestros cruceros, que al principio estuvieron ocupados en silenciar la artillería enemiga, entablaron una lucha contra una gran fuerza de tanques que amenazaban meterse a la playa de Gela. *Fué aquí donde el Séptimo Ejército empezó a apreciar la verdadera eficacia y eficiencia del fuego de la artillería naval.*

(El General Truscott mandó un despacho que decía: "Felicitaciones al crucero de la Marina que destruyó las últimas baterías enemigas"). *Y yo podría agregar que así también lo hubo de haber apreciado el enemigo.*

En este combate, que ha sido probablemente el primero entre un crucero y tanques muchos de estos últimos fueron destruidos por tiros directos y muchos otros quedaron fuera de combate por tiros que cayeron cerca. Algunos aturridos sobrevivientes de la División Herman Goering que fueron tomados prisioneros desearon saber cuál había sido la terrible arma antitanque que tenían los norteamericanos. Ellos nunca habían visto ni experimentado nada parecido a la batería de 15 cañones de 6 pulgadas de los cruceros y no tenían idea de que lo que había caído provenía del mar.

El tiro naval de apoyo táctico fué muy eficazmente controlado por los aviones de los cruceros y por grupos de control de tiro situados en tierra, que habían desembarcado con las tropas y que habían sido adiestrados previamente para este propósito en las escuelas de Fuerzas Anfibas. Los aviones de los cruceros, sin embargo, sufrieron fuertes bajas debido a su poca velocidad y a su lentitud de maniobra, fueron presa fácil de los cazas enemigos, que bien pronto atacaron y derribaron a muchos. Su única defensa consistía en acuatizar y tratar de escapar "volando en superficie". Varias veces observé personalmente estas escapadas y luego ví a los gallardos pilotos volver a decolar para reasumir sus deberes de observadores. Quedó demostrada la necesidad de tener aviones mejores y una protección especial para ellos.

A pesar de la gran oposición y resistencia enemigas, la situación militar en tierra se desarrollaba satisfactoriamente, excepto por la gran presión ejercida sobre la Primera División debido al decidido contra-ataque de la División Herman Goering hacia Gela. *Aquí el Ejército convino en que los cruceros fueron en realidad los que habían salvado el día.*

Un episodio que ocurrió en la tarde muestra cuán importante sería y es para los Comandantes y los Estados Mayores militares y navales, trabajar en una operación de esta clase en íntima cooperación y con un entendimiento completo de las funciones del otro y de los métodos de lo que se está ejecutando. Lo voy a relatar únicamente para hacer resaltar una lección evidente, con la intención y la esperanza de que en el futuro se pueda evitar errores semejantes. La reserva flotante, Fuerza KOOL bajo las órdenes del Mayor General Gaffey se había embarcado en un Grupo de Reserva que estaba bajo mi mando inmediato. Este grupo que se componía de dos trasportes "Orizaba" y "Chateau Thierry" y varias barcasas de desembarco bajo el mando del Capitán de Navío K. S. Reed U.S.N., se había colocado cerca del "Monrovia", en una posición en que quedaba lista para efectuar el desembarco en cuanto se ordenase. Estábamos esperando las órdenes del General Patton. . . . . Cuando a las 1530 recibí una señal del Capitán de Navío Reed en que me comunicaba que el General Gaffey decía haber recibido órdenes de efectuar el desembarco y que él (el Capitán de Navío Reed solicitaba instrucciones. Inmediatamente enseñé la señal al General Patton que estaba a mi lado en el puente. Y me respondió: "Oh! yes! Yo dí órdenes hace una hora para de-



sembarcar la reserva en Gela para apoyar a la Primera División". Sucedió que él había dado la orden según la costumbre habitual del Ejército, a su Jefe de Estado Mayor, quien la había transmitido, "por el lento conducto regular", directamente al General Gaffey, sin decirle nada a ningún miembro de la Marina, que eran los que en realidad tenían que hacer el desembarco. "Está bien mi General" repuse, "pero es una lástima que ni yo ni ningún miembro de mi Estado Mayor nos hubiésemos enterado de los deseos de Usted. Si lo hubiéramos sabido, hace una hora que las Fuerzas del General Gaffey ya estarían en tierra". Con un trabajo acelerado, estas tropas comenzaron a desembarcar a las 1700, pero había habido un atraso desgraciado de una hora que *hubiera podido* ser grave. El General Patton, desde luego, se dió cuenta de su error.

Durante uno de los muchos ataques aéreos, una LST que tocaba playa en el área DIME recibió algunos tiros y se incendió. Otra fué seriamente averiada. Las tropas que estaban en tierra solicitaron más cobertura aérea, una solicitud que ya había sido hecha por el Comandante naval. Hubo otros ataques ulteriores después que oscureció, particularmente durante el tiempo en que había Luna. Durante uno de estos períodos de tiempo, cuando las bombas estaban cayendo realmente alrededor de los trasportes, y los aviones enemigos estaban bajo el fuego, un grupo de aviones de nuestros propios trasportes que traía refuerzos por aire, se metió sobre el área de los trasportes. Muchos de ellos fueron derribados por el tiro antiaéreo naval y otros fueron derribados por nuestras propias piezas antiaéreas que estaban en tierra. Este fué un episodio deplorable y muy sensible, pero los aviones de los trasportes *debían haber volado lejos* del área de los trasportes. No puedo menos que creer que la falta de la Fuerza Aérea de no haber hecho arreglos o planes preliminares conjuntamente con los otros servicios contribuyó grandemente a este suceso tan desgraciado.

El día 11 o sea el día D + 1 continuó la descarga y las tropas hicieron más avances. Los ataques de los bombarderos principiaron otra vez desde que amaneció. El "Monrovia" casi fué tocado, el APA (trasporte) "Barnett" y el APA "Orizaba" fueron tocados y averiados, hubo un incendio en el primero, y el APA "Dickman" fué ligeramente averiado por un tiro que cayó cerca. Sin embargo, muchos de los ataques fueron rechazados por la co-

bertura de nuestros cazas. El apoyo táctico del tiro de la artillería naval continuó actuando sobre los tanques y demás blancos indicados por nuestras tropas.

A las 1100 me embarque en el barreminas "Steady" para ir a visitar las otras áreas y para conferenciar con los Comandantes de la Fuerza de asalto. Dirigiéndome primero al área JOSS, visité al Almirante Conolly a bordo del "Biscayne" y encontré que todo marchaba bien. Llegué a tiempo para ver una incursión aérea de "pega y corre" con bombas sobre el rompeolas de Licata y un ataque arrasador sobre las playas. Virando hacia el Este por el área DIME hacia la CENT, vimos otro ataque semejante sobre Gela. Los trasportes que estaban en DIME fueron atacados otra vez al mismo tiempo. Pocos momentos antes de que yo me encontrara con el Almirante Kirk en el área CENT, el "Robert Rowan" un buque Liberty que estaba en el área DIME llevando municiones, fué tocado y se incendió. A pesar de los esfuerzos de la tripulación y del grupo de salvataje, no se pudo dominar el fuego. Poco después de las 1600, o sea veinte minutos después de haber sido tocado, se tuvo que ordenar que salieran los que estaban combatiendo el fuego y se dispuso que los buques cercanos se alejasen. Una hora más tarde, justamente después que yo había regresado y ya estaba cerca del "Monrovia", el "Robert Rowan" hizo explosión con un efecto espectacular. Fueron inútiles los esfuerzos hechos para hundir el casco, a causa del poco fondo, y el pecio continuó ardiendo toda la noche siguiente, sirviendo de baliza perfecta e iluminando a los bombarderos enemigos. Sin embargo, no hubo más averías durante los numerosos ataques nocturnos.

Durante esos días se terminó de colocar un campo minado en las afueras del fondeadero de Gela y el grupo de fondeadores de minas mereció la señal de "Well done". (Bien hecho).

El 12 de Julio, o sea el día D + 2 llegó el General Eisenhower, visitó el "Monrovia" y observó la situación en tierra. Más tarde tuvimos la visita de Lord Louis Mountbatten quién en esa época era el Jefe británico de las Operaciones Combinadas relacionada con el adiestramiento anfibia británico. El día anterior el Almirante Cunningham se había trasladado al área de la Fuerza de Tarea Naval del Oeste para tener directamente una impresión de la situación. La descarga continuó todo el día 12 y a la puesta del Sol, los APAs y los AKAs estaban listos a zarpar.

Como el General Patton ya había trasladado su cuartel general a tierra, y como el "Monrovia" sin los otros trasportes hubiera quedado sumamente visible, decidí mandarlo con el convoy, zarpando después que oscureciera bajo el comando del Almirante Hall. Como las cosas iban bien en el área JOSS, el Almirante Conolly a bordo del "Biscayne" salió de Gela, preparándose para hacerse cargo de sus deberes de SOPA en el Área de la Fuerza de Tarea Naval del Oeste. Acompañado de unos pocos miembros importantes de mi Estado Mayor, trasladé mi insignia a un destroyer, pero en realidad yo vivía en el "Biscayne" con el Almirante Conolly. El Almirante Kirk también trasladó su insignia del "Ancon" a un destroyer. Casi los buques grandes por consiguiente, estaban fuera del área durante la noche.

El día 13, D + 3 continuaron los avances en tierra. Ahora eran los campos de aviación capturados en Sicilia los que nos proporcionaban cobertura con cazas, y no había ataques enemigos efectivos. Los cruceros y los destroyers del Almirante Davidson continuaban suministrando el apoyo táctico de fuego de artillería solicitado, particularmente a lo largo de la costa a medida que las tropas avanzaban hacia el Oeste.

La situación estaba dominada, la mayor parte de las unidades estaban regresando a sus bases, y se inició con los LSTs un servicio de tráfico entre Sicilia y la costa africana. Por consiguiente, devolví al Almirante Conolly las fuerzas restantes y los buques descargados; y el Almirante y yo partimos, yendo yo a Malta para conferenciar con el Almirante Cunningham.

Así terminó la fase inicial de la operación HUSKY. A raíz de mi partida de la área activa, mandé el siguiente mensaje a mi Fuerza de Tarea: "Debido al cuidadoso planeamiento, manejo marino, artillería e ingeniería excelentes y a un alto grado de eficiencia y devoción por el cumplimiento del deber de todas las dotaciones, se ha llevado a cabo con éxito la maniobra del desembarco más difícil. Estoy enterado de que hay muchos partes de servicios, ejecuciones y éxitos especialmente meritorios. Considero que todos, desde los Comandantes de las Fuerzas de Tarea hasta el último grumete, han trabajado espléndidamente y que merecen el más alto elogio. "Well done" (Buena ejecución). Ahora debemos apoyar, sostener y vigorizar las fuerzas que han sido desembarcadas. Sigamos".

De los muchos mensajes de felicitación de las más altas procedencias que tengo el gusto de transmitir a los que tan bien lo han merecido, el siguiente era una recompensa especial en todo sentido:

Extracto de un mensaje del Primer Ministro Churchill al General Eisenhower . . . "además felicitaciones por el gran éxito "de la campaña de Sicilia. Le agradeceré que trasmita "usted mis felicitaciones al Almirante Hewitt. Según las partes del Almirantazgo, el mal tiempo dió lugar a un magnífico lucimiento del manejo marinerio norteamericano".

El Estado Mayor de la Fuerza de Tarea Naval del Oeste a su regreso a Argel se vió bien pronto ocupado con la operación siguiente, un desembarco en Italia continental, intenso planeamiento que fué inmediatamente iniciado. Esta operación distaba menos de dos meses.

Mientras tanto continuaban las operaciones a bordo y en tierra para la ocupación de toda Sicilia. La historia naval de esta campaña no estaría completa sin un relato del apoyo táctico dado por las fuerzas flotantes al avance del Séptimo Ejército que se movía tan rápidamente.

El Octavo Ejército británico que actuaba en la costa oriental se vió detenido por las dificultades del terreno y la desesperada resistencia del enemigo, que se esforzaba en defender a toda costa su línea de retirada hacia Messina. El Séptimo Ejército norteamericano sin embargo, avanzaba suavemente hacia el Norte y Noroeste, con su flanco costanero apoyado en toda su longitud por los cruceros, destroyers y barreminas de la Fuerza de apoyo del Almirante Davidson.

En el curso de la marcha hacia Palermo, se efectuó un cierto número de bombardeos, inclusive uno hecho por el "Philadelphia", el "Birmingham" y H. M. S. "Abercrombie" el 15 de Julio en Porto Empodecle y Agrigento. El "Brooklyn" regresó a su fondeadero de las afueras de Gela el 14 de Julio, desgraciadamente se metió en nuestro propio campo de minas y resultó ligeramente averiado. De tiempo en tiempo hubo que relevar a varias unidades para reaprovisionarlas en municiones, combustible, y provisiones.

Palermo cayó el 22 de Julio precisamente 12 días después del desembarco. Este puerto, además de aliviar la situación de los abastecimientos, fué una gran presa para la Marina, a pesar de

las averías producidas por nuestro propio bombardeo y por el sabotaje enemigo. No solamente ofrecía una buena rada con recursos de muelle, sino que también tenía un pequeño arsenal con diques secos capaces, después de una reconstrucción y reparación considerable, de dar cabida a nuestros destroyers y barcazas de desembarco. El Comodoro Sullivan y su grupo de salvamento tan eficiente, se pusieron inmediatamente en acción. Se encontró que el arsenal era un "tesoro hallado" de materiales escasos para la reparación de los buques, que tanto se necesitaban en el teatro de operaciones. Por ese tiempo, la Marina llegó al escenario del Arsenal y encontró que los "Ingenieros" del Séptimo Ejército estaban utilizando los puntales del dique para reparar puentes y caminos! . . . pero afortunadamente, esto fué corregido antes de que el dique se quedara completamente desnudo.

La costa Norte de Sicilia es alta y cortada. El camino carretero y el ferrocarril de Palermo a Messina sigue la costa de cerca. Pasan frecuentemente por muchos túneles y puentes. El camino está literalmente tallado en los barrancos, es algo parecido a la Corniche en la Riviera francesa y a la calzada para coches de Amalfi en la península italiana de Sorrento. En otras palabras, es un terreno sumamente ventajoso para la defensa, y una pesadilla para la ofensiva, es decir, estrictamente desde el punto de vista del terreno. Pero tácticamente estaba flanqueado por el mar y el General Patton le pidió ayuda al poder naval.

En respuesta a la petición del General Patton, la Fuerza de apoyo del Almirante Davidson designada entonces Fuerza de Tarea 88 (T.F. 88) fué aumentada con un destacamento de barcazas de desembarco varias LSTs. 10 LCI(L)s y 7 LCTs, y algunas embarcaciones pequeñas de escolta de los tipos PC, SC, y YMS. Además, estaba incluida la versátil Décima quinta escuadrilla de torpederas que se había seguido distinguiendo en toda la campaña. Había constantemente dos cruceros disponibles, el buque insignia "Philadelphia" durante todo el tiempo y el "Savannah" hasta el 9 de Agosto, y después el "Boise".

La unidad de destroyers estaba constituida por 4 ó 7 destroyers, más los buques adicionales que podían ser conseguidos de tiempo en tiempo de una escuadrilla de siete destroyers encargados del trabajo de escoltar los convoys. A la Fuerza de Tarea 88 se le asignó la misión de apoyar tácticamente "el avance

hacia el Este del Séptimo Ejército con fuego de artillería y efectuando desembarcos adelantados a las unidades militares".

Entre las operaciones llevadas a cabo por las unidades de combate de la Fuerza de Tarea estaban: el Bombardeo de las posiciones enemigas en el frente inmediato al Séptimo Ejército; el bombardeo de las posiciones de retaguardia y de las líneas de comunicaciones enemigas, y durante las noches rondas por destroyers y torpederos para impedir la llegada de refuerzos enemigos, pertrechos o la evacuación por mar.

Se empleó barcazas convenientemente escoltadas para transportar de una orilla a otra tropas, carros motorizados, y otros equipos pesados alrededor de los túneles y puentes demolidos. Las barcazas de desembarco también fueron sumamente útiles para aumentar el suministro de municiones, combustible, provisiones y otros materiales esenciales para el frente de nuestras tropas, aliviando de ese modo a las líneas de abastecimientos de tierra que estaban sobrecargadas. Pero el empleo más importante que se les dió a las barcazas de desembarco estuvo en los desembarcos anfibios llamados "leap-frog" (nombre dado a un juego de saltos sucesivos de los muchachos) o sea desembarcos a saltos sucesivos y escalonados detrás de las líneas del frente enemigo. Tan pronto como el enemigo establecía una posición de defensa prácticamente inexpugnable, ya veía su línea del frente cortada por un destacamento del Séptimo Ejército desembarcado en su retaguardia. Después de haberse llevado a cabo con buen éxito dos operaciones de esta clase (el 8 y el 11 de Agosto), el enemigo se dió por vencido; y entonces se retiró tan rápidamente que cuando el 16 de Agosto quisimos hacer un tercer desembarco tras de las líneas enemigas, lo hicimos en realidad tras de las nuestras. Nuestras tropas entraron a Messina al día siguiente, es decir el 17 de Agosto.

Estas operaciones costaneras no fueron llevadas a cabo sin reacción enemiga y algunas pérdidas por nuestra parte, pérdidas que habrían sido mayores si no hubiera sido por el fuego antiaéreo tan eficiente y por el manejo tan diestro de nuestros buques. El enemigo ya estaba bien enterado del peligro que representaba para él nuestro fuego de artillería naval, e hizo sus mayores esfuerzos para eliminarlo. Tenía 15 campos de aviación dentro del radio de 200 millas del teatro de operaciones, y hasta la caída de Catania el 5 de Agosto, tuvo 5 dentro de las 60 millas.



Nuestra cobertura aérea fué completamente inadecuada debido a la insuficiencia de aviones para hacer frente a todas las necesidades, a las malas comunicaciones con el Comandante de las Fuerzas de apoyo aéreo, y en mi opinión por lo menos, a falta de apreciación de la situación por parte de ese Comandante.

Palermo fué atacado repetidas veces por el aire y una vez por embarcaciones "E". El último ataque, que fué ineficaz, fué rechazado por nuestras patrullas de superficie. El destroyer "Mayrant" fué gravemente averiado por el bombardeo del 26 de Julio, y se conservó a flote tan sólo por el heroico esfuerzo de sus Oficiales y tripulación. El 4 de Agosto, mientras estaba amarrado al muelle de Palermo, fué averiado otra vez. En el mismo ataque fué hundida una LST y averiado el destroyer "Subrick".

Los cruceros y los destroyers que operaban a lo largo del litoral, casi fueron tocados varias veces, pero salieron sin averías serias. Las estaciones enemigas dieron tan a menudo la noticia del hundimiento del "Philadelphia", que este buque adquirió el apodo de "El fantasma que galopa, de la costa de Sicilia".

Del 7 al 8 de Agosto, dos cruceros italianos de la clase Garibaldi hicieron una salida desde el Norte hacia el área de Palermo. Cuando el Almirante Davidson recibió esta información, él que estaba apoyando el primer desembarco escalonado "leapfrog", zarpó con el "Philadelphia", el "Savannah" y varios destroyers para interceptarlos. Desgraciadamente los italianos con anterioridad habían hecho contacto con algunas barcas que estaban en camino a la isla de Ustica con víveres para la población, y probablemente confundiéndolas con algo mayor, viraron y regresaron a su base a toda velocidad; y el Almirante Davidson quedó desorientado.

La artillería móvil-flotante de los cruceros y destroyers pudo a menudo proporcionar sobre los blancos enemigos, un fuego de enfilada por encima de los numerosos barrancos de la costa o atacando por retaguardia, lo cual no hubiera podido ser efectuado por la artillería de tierra. Hubo un episodio divertido que parecía un juego del "gato y el ratón" entre el "Boise" y un cañón enemigo montado sobre una plataforma de ferrocarril. El cañón aparecía por una de las bocas de un túnel, disparaba, se escondía, y luego reaparecía por el otro extremo y abría de nuevo el fuego. Según los informes que obtuve, el "Boise" ganó al fin, porque

derribó pesadas rocas en ambas bocas del túnel y el ratón quedó encerrado en su hueco.

La manera como dirigió el Almirante Davidson la Fuerza de Tarea 88 es digna del mayor encomio. Por el siguiente oficio que tengo el gusto de copiar, se ve que su trabajo, sus Oficiales y sus tripulaciones fueron bien apreciadas:

**Cuartel General del  
Séptimo Ejército**

Palermo, Sicilia.

21 de Agosto de 1943.

Mi estimado Almirante Davidson:

Sírvase aceptar para Usted, para sus Oficiales y para su gente el sincero y cordial aprecio y la admiración que el Séptimo Ejército siente por su constante, galante y generosa ayuda. Usted nos ha otorgado más de todo lo que le hemos solicitado.

El apoyo táctico con fuego de artillería que Usted ha proporcionado ha sido de un inestimable valor, y con toda reflexión soy de opinión de que las tres operaciones de desembarco ejecutadas por Usted han sido de una importancia capital para el avance rápido y fructífero sobre Messina.

Esperamos y deseáramos que en el futuro tengamos otra vez el placer de estar junto a Usted y a su gente.

Muy sinceramente

G. S. PATTON Jr.  
Lieut General U. S. Army  
Commanding.

Vale la pena anotar aquí también la siguiente "información", en vista de su elogio y de su comentario acerca del empleo del poder naval. (La parte en *itálica* ha sido agregada por el autor):

181751B, Agosto, 1943.

Del: SinC del Mediterráneo

Al : Comandante de la Octava Flota

Información:

Com.Gen. 7º Ejército; Fuerza de Tarea C 88.

Fuerzas Aliadas CinC.

Hemos observado con admiración el avance espléndido y rápido del 7º Ejército hacia Messina. Estoy bien enterado del gran aporte de la U.S.N. al buen éxito de ese avance y le pido a Usted que trasmita mi satisfacción a todas las fuerzas navales de los Estados Unidos que han actuado en la costa septentrional de Sicilia. . . . . *la cual ha sido un ejemplo de la eficaz aplicación del poder naval en el apoyo táctico de las acciones terrestres.*

La caída de Messina marcó el final de la campaña de Sicilia: La operación HUSKY dió por resultado la caída de Mussolini y fué una operación notable desde muchos puntos de vista. Proporcionó muchas lecciones de valor no solamente de apoyo táctico con fuego de artillería, sino también respecto a la eficacia de la cooperación que debe haber entre los diversos servicios.

(Del U.S.N. I. "Proceedings").

# *El Abastecimiento de Petróleo del Japón y La Guerra de las Comunicaciones*

Por el Capitán de Corbeta de la Marina Francesa

HENRI LAURE

## PRIMERA FASE DE LA OFENSIVA AMERICANA

(Setiembre 1953 - Setiembre 1944)

### **La ofensiva submarina contra la flota petrolera japonesa. —**

En la Conferencia de Casablanca, el Presidente Roosevelt había formulado la opinión de que la destrucción de la flota mercante japonesa era uno de los mejores medios para obtener la victoria: la guerra submarina, que había costado al enemigo un millón de toneladas en un año, debía ser intensificada, y la aviación aliada con bases en la China debía por su parte, atacar los barcos enemigos.

El plan de operaciones establecido en Junio de 1943 por el Almirante Lockwood, Comandante de la Fuerza submarina del Pacífico, hacía especial hincapié en la lucha contra el comercio enemigo y, en particular, contra el tráfico petrolero en el orden de prioridad de los objetivos que debían ser atacados, los petroleros fueron colocados inmediatamente después de los portaviones, de las unidades de línea y de los buques abastecedores de la aviación.

Estas instrucciones se dirigían a una flota submarina que, en 18 meses, había sido considerablemente reforzada y mejorada. El número de unidades de servicio en el Pacífico, que era de 80 a fines de 1942, alcanzaría a 120 a fines de 1943. Nueve barcos-madres estaban a su disposición. Las dificultades de aprovisionamiento de torpedos habían sido superadas y corregidos sus defectos de funcionamiento. Ahora eran cargados con un nuevo explosivo, el torpex, más potente que el trinitrotolueno. Entraron en servicio torpedos eléctricos, que rápidamente iban a gozar de la preferencia de los submarinistas debido a su discreción, regu-

laridad de inmersión y al seguro funcionamiento de su sistema de detonación por inercia. Al mismo tiempo, fueron perfeccionadas las condiciones tácticas del empleo de los submarinos: los comandantes, beneficiándose con la experiencia adquirida, habían puesto a punto sus métodos de ataques individuales y se preparaban a inaugurar, contra los convoyes fuertemente escoltados, un método de ataque en grupo inspirado en la "Rudeltaktik".

El efecto de la ofensiva submarina americana contra las comunicaciones petroleras del Japón se hizo sentir desde el otoño de 1943: 14 petroleros, con un desplazamiento total de 95,000 toneladas, fueron hundidos durante los cuatro últimos meses de dicho año. Esto era más de lo que había perdido el Japón en el curso de los veinte primeros meses de guerra. Tres unidades habían sido hundidas en el Mar de la China Oriental, detrás de la cadena de las islas Riu-Kiu, y otras 8 en el Mar de la China Meridional o en los Mares de las Islas de la Sonda, protegidos por la Barrera Malasia y las Filipinas. Las rutas interiores de la "Esfera de Co-prosperidad" habían cesado de estar fuera del alcance de los submarinos americanos. El abastecimiento de petróleo del Japón corría el riesgo de verse definitivamente comprometido si el tardío esfuerzo iniciado por la Marina nipona para organizar la navegación en convoyes se revelaba ineficaz frente a un enemigo resuelto y poderoso.

**El esfuerzo japonés para la organización de los convoyes.** — Desde fines de 1942, los submarinos habían infligido a la flota de comercio japonesa pérdidas suficientes como para abrir los ojos del Comando sobre una amenaza que hasta entonces había sido apartada como inverosímil. Sobre la ruta del Japón a Singapur fué inaugurado un sistema de convoyes. Pero fué necesario que transcurriera todavía un año para que fuera instituída una red coherente de rutas. Por otra parte, era evidente que los Comandantes de zonas, librados a sus propios recursos, eran incapaces de asegurar una protección eficaz a los convoyes. En Noviembre de 1943 fué creada una "Gran Flota de Escolta". Su Comandante en Jefe, que no dependía del Comandante de la Flota combinada, estaba encargado de establecer y difundir las instrucciones sobre la navegación y protección de los convoyes y de repartir las fuerzas de escolta puestas bajo sus órdenes.

En vista de que la construcción de las unidades especiales de escolta sólo fué iniciada hacia fines de 1942, en una época

en que los astilleros estaban ya sobrecargados, los medios atribuidos a la Gran Flota de Escolta permanecieron siempre por debajo de sus necesidades: en la primavera de 1944 ella no disponía todavía sino de 25 á 30 fragatas del tipo "Kaibokan", las que, equipados de un excelente asdic, armadas de 300 granadas y capaces de desarrollar de 16 á 20 nudos, constituían para los submarinos peligrosos adversarios.

Los aviones antisubmarinos afectados a la Gran Flota de Escolta fueron de los primeros en ser equipados con radar, pero eran de un modelo antiguo y sus pilotos de una calidad muy mediana. Hasta el fin de la guerra, las dificultades encontradas para establecer transmisiones convenientes entre aviones y unidades de escolta impidieron toda cooperación real.

Al principio de la guerra había sido establecido un plan de armamento de D. C. A. de las unidades de comercio. No pudo ser ejecutado debido al retraso en la producción de ametralladoras C. A. Los petroleros, particularmente vulnerables, y para los cuales había sido prevista una dotación de 20 armas automáticas, no recibieron nunca más de 8.

**Prosecución de la ofensiva submarina.**— El ataque de los submarinos americanos contra los petroleros tomó un mayor impulso a principios de 1944. Ocho unidades, con un desplazamiento de 58,000 toneladas, fueron hundidas en Enero: una en aguas japonesas por un submarino de Pearl Harbor, dos en las afueras de Truk por submarinos de Brisbane, y cinco en el Sud Oeste del Pacífico por los submarinos de Freemantle.

El mes de Febrero vió la realización de una de las más bellas hazañas individuales en el ataque de las comunicaciones petroleras: el **Jack**, que se encontraba de patrulla en el Mar de la China Meridional, descubrió, al amanecer del día 19, un convoy de 5 petroleros acompañado por un destroye y por dos buques de escolta. El primer ataque del **Jack** hundió un petrolero. Perseguido por el destroye, el submarino se retiró, logrando situarse delante del convoy. A las 17 horas, observó que los cuatro petroleros agrupados, intactos y aparentemente sin escolta, se dirigían hacia él. De una sola andanada de cuatro torpedos el **Jack** hundió dos. Los otros dos se separaron. El **Jack** salió a la superficie e inició la persecución de uno de ellos, alcanzándolo con 3 torpedos a las 22 horas 30, estableciendo, con 20,000 toneladas

de petroleros hundidos en un sólo día, un record que durante mucho tiempo no sería igualado.

En Febrero, otros tres petroleros fueron hundidos por los submarinos americanos, y dos en Marzo, elevando a 130,000 toneladas el total de las pérdidas infligidas al enemigo en el 1er. trimestre de 1944.

Durante cierto tiempo no volvieron a verse más petroleros japoneses. Numerosos barcos, averiados o en extremo desgastados por un prolongado servicio, estaban siendo reparados; los que se encontraban disponibles recibieron del Comando, puesto por fin en estado de alerta por la gravedad de las pérdidas sufridas, la orden de esperar en los puertos la salida de convoyes debidamente escoltados. En Abril, los submarinos americanos no contaron con ningún petrolero en su activo, pero la cantidad de petróleo que ingresó al Japón durante ese mes fué más baja que en ninguno de los otros quince meses precedentes.

Durante la primavera la guerra submarina se intensificó en la zona del Sud Oeste del Pacífico. Las fuerzas de Mac Arthur avanzaban a lo largo de la costa Norte de Nueva Guinea. Las Salomón habían quedado lejos y Rabaúl había sido sobrepasado. Las Task Force 42 fué progresivamente reducida en provecho de la Fuerza submarina de Freemantle que, en Mayo, agrupaba 30 submarinos. La Isla de Manus, en el Archipiélago del Almirantazgo, había caído el 14 de Marzo en poder de los americanos. El barco abastecedor "Euryale" llegó allí en Mayo y Manus quedó convertida en una base avanzada para los submarinos del Sud Oeste del Pacífico. Estos no tardaron en demorar el rol predominante que podían desempeñar en el ataque de las comunicaciones petroleras: de 27 petroleros, con un desplazamiento total de 170,000 toneladas, hundidos entre el 1º de Mayo y el 1º de Setiembre, 23 fueron torpedeados por ellos.

**La acción de la aviación aliada.**—La aviación americana embarcada desempeñó un papel muy importante en la destrucción de los petroleros enemigos a principios de 1944. El 27 de Enero, un aparato de portaviones descubrió y hundió a un petrolero en la ruta de Truk. Tres semanas más tarde, los aviones americanos atacaban la gran base de las Carolinas y, en el curso de ataques sucesivos, que se prolongaron por espacio de dos días, hundían cinco petroleros que desplazaban 52,000 toneladas. El 30 de Marzo, fué la base de Palaos la que constituyó el objetivo de la

Task Force 58: siete petroleros totalizando 47,000 toneladas, eran destruidos por bombarderos y aviones torpederos. Los primeros habían aplicado con éxito la táctica de bombardeo en vuelo rasante, que venía de ser brillantemente demostrada por los aparatos de la 13ª Fuerza Aérea en el curso de la Batalla del Mar de Bismark.

Los éxitos alcanzados en Truk y Palaos contra la flota japonesa fueron debidos en gran parte al hecho que la Marina japonesa, no disponiendo de suficientes reservorios en sus bases, debía mantener permanentemente un importante número de petroleros. Las pérdidas sufridas eran para ella aún más sensibles debido a que las unidades destruidas le habían sido destinadas en propiedad y a que experimentó las más grandes dificultades para reemplazarlas. Ellas contribuyeron en gran parte, a limitar la movilidad de la flota. En el curso de los meses que siguieron el ataque de las Palaos, la aviación de la Task Force 58 se consagró al apoyo de las operaciones en Nueva Guinea y en las Marianas. No volvió a tener la oportunidad de efectuar nuevas destrucciones masivas de petroleros. Dos unidades de la flota, con un desplazamiento de 10,000 toneladas — la cuarta parte del tonelaje petrolero del que aún disponía — cayeron sin embargo bajo sus golpes el 20 de Junio, en el curso de la Primera Batalla de las Filipinas.

A partir de Mayo de 1944, la actividad desplegada en el Océano Indico por la "Eastern Fleet" — a la cual había venido a reforzar el "Saratoga" — era también como para inquietar a las autoridades japonesas responsables de la explotación de los recursos petroleros. Pero, cosa que hoy nos parece extraña, ninguno de los raids efectuados por la "Eastern Fleet" contra Sumatra durante la primavera y el verano de 1944 tuvo como objetivo las poderosas refinerías de la isla.

Los avances realizados por las fuerzas aliadas en el Sud Oeste del Pacífico, así como la entrada en servicio de bombarderos de gran radio de acción, permitieron en 1944 a la aviación con bases en tierra tomar una parte cada vez más grande en el ataque de las comunicaciones. Tal como lo había sugerido el Presidente Roosevelt en Casablanca, la aviación con bases en la China comenzó a patrullar sistemáticamente las rutas costeras del Sud Este de China y de Indochina, en tanto que los "Liberators" basados en Australia y en las Islas del Almiran-



tazgo efectuaban, utilizando al máximo su radio de acción, raids contra Ceram, Balikpapan y Surabaya.

**La reducción de los recursos petroleros del Japón y sus consecuencias estratégicas.**—Los resultados de la ofensiva americana contra la flota petrolera japonesa se tradujeron en un total de 560,000 toneladas destruidas entre el 1º de Setiembre de 1943 y el 1º de Setiembre de 1944:

- 390,000 toneladas hundidas por los submarinos;
- 125,000 toneladas hundidas por la aviación embarcada;
- 45,000 toneladas hundidas por diversos medios.

¿Cómo repercutieron estas considerables pérdidas en el tonelaje global de la flota petrolera? Las estadísticas muestran que las nuevas construcciones han casi equilibrado las pérdidas. La flota petrolera que era de 832,000 toneladas al 1º de Setiembre de 1943, alcanzaba a 835,000 el 1º de Setiembre de 1944. Este es, en efecto, el período durante el cual los astilleros japoneses rindieron su máximo esfuerzo, gran parte del cual fué consagrado a los petroleros (36% en 1944).

¿Debemos deducir por ello que los efectos de la ofensiva americana fueron de poca importancia? Para convencerse de lo contrario basta leer otras estadísticas: las que dan por trimestre las cantidades de productos petroleros importados por el Japón. El plan establecido en 1941 preveía, para el 3er. año de guerra, importaciones por un total de 3,600,000 toneladas o sea un promedio trimestral de 900,000 toneladas. En el segundo trimestre de 1943 alcanzaron a 500,000 toneladas, pero a partir del tercer trimestre, en lugar de aumentar, las importaciones declinaron y no cesaron ya de declinar. Durante los doce meses considerados, sólo ingresaron al Japón 1,136,000 toneladas de productos petroleros, aproximadamente un tercio del mínimo requerido en la hipótesis de una guerra prolongada.

Tardíamente, los dirigentes japoneses realizaban que su flota petrolera era insuficiente. El vigor de la ofensiva americana había poco a poco destruido su esperanza de verla aumentar. Había ahora que rendirse a la evidencia: de mes en mes disminuía su rendimiento global. La navegación en convoyes retardaba considerablemente la rotación de los barcos. La disponibilidad media de los antiguos petroleros disminuía debido al enorme esfuerzo

que les había sido solicitado desde el comienzo de las hostilidades. Una gran parte de las unidades que habían entrado en servicio desde 1940 eran el producto de una conversión más o menos bien hecha de buques de carga en petroleros. En cuanto a las construcciones recientemente salidas de los astilleros, ellas llevaban las marcas de una industria de guerra sobrecargada y obligada a recurrir a expedientes. Los motores estaban sujetos a frecuentes averías, y para acelerar la producción se había sacrificado su velocidad y solidez.

La catastrófica reducción de las importaciones tuvo como consecuencia estimular la producción metropolitana. Al principio de la guerra, los japoneses habían descuidado los yacimientos metropolitanos en provecho de los yacimientos conquistados. En 1943 cambiaron radicalmente esta política. Concedieron facilidades financieras a las compañías explotadoras, multiplicaron las perforaciones, repartieron a obreros calificados. La industria del petróleo volvió a ser una industria prioritaria. El resultado de estas medidas sólo se hizo sentir lentamente y no tuvo ningún efecto sobre la situación de conjunto. La producción de petróleo sintético, igualmente estimulada, aumentó ligeramente en 1944 (150 mil toneladas), pero sus posibilidades eran limitadas: escaseaban los técnicos así como el acero de alta calidad. Los alemanes, a quienes habían solicitado ayuda, lo hicieron sin entusiasmo: la I. G. Farben no iban a consentir antes de 1945 en ceder sus patentes a Mitsubishi. Resumiendo: la producción metropolitana estaba bien por debajo de las esperanzas inscritas en los planes de guerra: en lugar de 1,400,000 toneladas programadas, sólo alcanzó, en 1944, a 330,000 toneladas.

El 1º de Setiembre de 1944 los stocks habían caído a 1,200,000 toneladas, la producción metropolitana se había estabilizado en un nivel mensual medio de 30,000 toneladas y la corriente de importaciones, amenazada de una total interrupción sólo proveía 50,000 toneladas por mes. Tal situación debía forzosamente de tener graves repercusiones en el esfuerzo de guerra del país.

Desde el punto de vista económico, la penuria de combustible líquido obligó a recurrir a un racionamiento radical: por ejemplo, el consumo civil de gasolina, que en 1940 era de 750,000 toneladas, fué reducido a 30,000 toneladas en 1944. Pero la ofensiva americana contra los petroleros tuvo un efecto directo mucho más

grave: la decisión adoptada en la primavera de 1944 por las autoridades japonesas de cesar o de disminuir la construcción de buques de carga, para acelerar la de petroleros, trastornó todo el programa de producción de los astilleros. No sólo produjo una disminución en la producción de buques de carga, la que a su vez trajo como consecuencia una disminución en las importaciones de materias primas esenciales, como la bauxita, sino que provocó también la caída de la producción global de los astilleros.

Desde el punto de vista militar, la falta de gasolina de aviación obligó, a partir de fines de 1943, a reducir a la mitad el número de horas consagrado a la formación de los pilotos. El entrenamiento operacional fué dejado a cargo de unidades en actividad, lo que determinó un sensible aumento de las pérdidas.

No parece ser que la penuria de combustible se haya hecho sentir en los teatros de operaciones, pero sí alcanzó las bases de la retaguardia, influyendo profundamente en la estrategia naval desde principios de 1944. Cuando a fines de 1943 la escuadra de portaviones del Almirante Ozawa regresó al Japón, después de haber perdido la mayoría de sus aviones en los combates de las Salomón, el Almirante pensaba poder estacionarse en las bases metropolitanas el tiempo necesario para entrenar nuevas flotillas. El Alto Comando prefirió, para ahorrar los stocks de mazut, enviar los portaviones a Singapur. La segunda Flota del Almirante Kurita se encontraba en ese momento en las Palaos. Su abastecimiento de combustible era cada día más difícil. Exigía petroleros que podían ser empleados más útilmente en la línea Indias Holandesas - Japón. Finalmente, a principios de 1944, las dos flotas fueron basadas en Tawi-Tawi, en el Archipiélago de las Sulú, cerca de los pozos petroleros de Borneo. Fué desde esa lejana base que levaron anclas el 13 de Junio para ganar a través de los estrechos canales de las Filipinas, donde todos sus movimientos eran espiados por los submarinos enemigos, el Archipiélago de las Marianas, al que atacaban las fuerzas anfibas americanas. En el curso de la operación propiamente dicha, las dificultades de aprovisionamiento obstaculizaron al comando japonés: "No disponemos de suficientes navíos-cisternas para ejecutar nuestros planes", ha declarado el Almirante Toyoda.

Sabemos que al día siguiente de la derrota sufrida en las Marianas, fué esencialmente la preocupación de preservar sus últimas comunicaciones con las regiones del Sur que impuso al Alto

Comando la idea de una acción decisiva, de donde debía surgir el plan "SHO".

## SEGUNDA FASE DE LA OFENSIVA AMERICANA

(Setiembre 1944 - Agosto 1945)

**Le reorganización de las fuerzas japonesas de escolta y la guerra submarina.**—En un esfuerzo desesperado por salvar el tonelaje todavía a flote, los japoneses reorganizaron en Agosto de 1944 sus fuerzas de escolta. La Gran Flota de Escolta fué colocada bajo el control del Comandante de la Flota Combinada y se crearon cinco comandos tácticos denominados "Grupos de Escolta de los Convoyes". La nueva organización era juiciosa en cuanto a que la Flota Combinada, condenada a la inactividad, podía disponer de unidades ligeras para reforzar la escolta de los convoyes importantes. Pero, inversamente, el Comandante de la Flota Combinada fué tentado de apartar de su misión normal a las unidades de escolta especialmente equipadas y entrenadas para la lucha anti-submarina, para hacerlas participar en misiones ofensivas o defensivas en contacto con la Flota. Muchas fueron destruídas de esta manera en el otoño de 1944.

Las fuerzas de escolta así reconstituídas se encontraban, por primera vez desde el comienzo de las hostilidades, disponiendo de medios razonables para la tarea que tenían que cumplir. El número de escoltadores disponibles había aumentado y, desde la caída de Saipán, se había destacado cuatro portaviones ligeros a las escoltas de los convoyes. Por otra parte, la extensión total de la ruta de éstos se reducía progresivamente, a medida que avanzaban las fuerzas americanas. A fines del verano de 1944, todas las unidades de comercio disponibles, incluídos los petroleros, estaban prácticamente confinadas en el Mar de la China Oriental, en el Mar Amarillo y en las aguas metropolitanas.

La reorganización y fortalecimiento de las fuerzas japonesas de escolta no iba a hacer disminuir ni la determinación ni la eficacia de los ataques de los submarinos americanos. A la concentración realizada por el enemigo replicarían poniendo en práctica, en gran escala, a partir del verano de 1944, los ataques por grupos de tres o cuatro unidades que habían comenzado a experimentar el año anterior. La posesión de bases avanzadas en las proximidades de sus sectores de patrulla aumentaba su ren-

dimiento. Desde fines de Julio, Saipán se había convertido en una base de abastecimiento. En Noviembre, Guam fué utilizada como base de descanso y de reparaciones. Manus continuaba abasteciendo a los submarinos del Sud Oeste del Pacífico, y más al Oeste, el buque abastecedor "Orión" estaba anclado en las Islas Schuten, al Norte de Nueva Guinea. En el curso de los cuatro últimos meses de 1944 fueron hundidos 29 petroleros con un desplazamiento de 173,000 toneladas, siéndolo 24 de ellos en la zona del Sud Oeste del Pacífico.

La invasión de las Filipinas y la necesidad de recuperar todas las unidades de escolta disponibles para la protección de los convoyes vitales impusieron a los japoneses nuevas restricciones en su programa de convoyes. En Noviembre fueron abandonadas las rutas que unían el puerto petrolero de Miri a Manila y a Saigón, así como las que unían Balikpapan a Singapur y Surabaya. Los submarinos británicos que patrullaban el Estrecho de Sumatra volvieron impracticable la ruta de Medan a Singapur, por donde llegaba a la gran base naval el petróleo del Norte de Sumatra. En Enero de 1945, la ruta de Singapur a Miri fué definitivamente cerrada. El único contacto que le quedaba al Japón con su efímero imperio en vías de desagregación era la ruta que, partiendo de Singapur, bordeaba las costas de Indochina y del Sur de China antes de atravesar el Mar de la China Oriental, a una prudente distancia de las bases aéreas enemigas.

Fué sobre esta ruta, en las afueras de Hué, que el submarina "Flasher" descubrió, al amanecer del 22 de Diciembre, un convoy de cinco grandes petroleros, acompañado por un destructor y tres escoltadores. Situándose entre la costa y el convoy, el "Flasher" logró en dos ataques sucesivos, hundir tres petroleros que desplazaban 29,000 toneladas en total. Los objetivos escaseaban; a principios de 1945 muchos comandantes de submarinos se hubieran contentado con presas más modestas. La densidad de los submarinos en el Mar de la China Meridional era tal, que ocurría que varios de ellos se encontraban en acción contra un mismo objetivo. Ello incluso provocó un incidente probablemente único en la historia de la guerra submarina: la colisión en inmersión del "Flunder" y del "Hoe", que patrullaban sectores adyacentes a lo largo de las costas de Indochina.

Sin embargo, algunos petroleros intentaban todavía atravesar esa barrera. Unos lo lograron, si debemos creer las estadísti-

cas japonesas que consignan importaciones de petróleo ascendentes a 36,000 toneladas en Febrero, y 18,000 toneladas en Marzo. 15 petroleros, con un desplazamiento de 74,000 toneladas, fueron torpedeados durante el 1er. trimestre de 1945. Después de ese período, los submarinos americanos sólo se vieron ocupados por algunos barcos de reducido tonelaje que circulaban entre los puertos del Sur todavía libres, o en las aguas japonesas: seis de entre ellos, con un desplazamiento total inferior a las 10,000 toneladas, fueron hundidos antes del fin de la guerra. El último fué tocado el 28 de Julio en la cercanía de los pozos de Hondo, donde yacían los postreros recursos del Japón. Con esta última operación se elevaba a 117 unidades y a 700,000 toneladas el número y tonelaje global de petroleros hundidos por la flota submarina americana, de la cual un ministro japonés había dicho un día que no podía inquietar en modo alguno a su país.

**La intervención masiva de la aviación aliada.**— A partir de Setiembre de 1944, la aviación aliada, embarcada o con base en tierra, tomó una parte creciente en la destrucción de la flota y de los recursos petroleros del Japón. Su acción se hizo sentir poco a poco en todos los puntos de la zona del Sur, concluyendo por ejercerse en el corazón mismo del Japón.

Por esa misma época, la preparación del desembarco de Leyte había acercado la Task Force 38 a las rutas del tráfico petrolero. Durante cuatro meses, sus aviones atacaron sin descanso a los barcos enemigos fondeados en los puertos o en las radas de las Filipinas y de Formosa y a los convoyes en el mar, destruyendo 60,000 toneladas de petroleros. A principios de Enero de 1945, la Task Force 38 penetró en el Mar de la China Meridional para cubrir los desembarcos en el Golfo de Lingayén. Aprovechó de ello para perseguir a las unidades de comercio enemigas entre Hong-Kong y el cabo San Jaime, hundiendo 68,000 toneladas de petroleros. Esta fué la última operación en los Mares del Sur de los portaviones americanos, llamados hacia el Norte en vista de los asaltos contra Iwo-Jima y Okinawa.

Por esa misma época, la "Eastern Fleet" había reiniciado sus raids contra Sumatra, dirigiéndolos, esta vez, en forma resuelta contra los recursos petroleros del enemigo. A principios de 1945, los yacimientos de Sumatra producían más de la mitad del petróleo extraído en el Sud Este de Asia y sus refinerías fabricaban más de los tres cuartos de la gasolina de aviación. El 20 de Di-

ciembre, los aparatos de la "Eastern Fleet" atacaban las instalaciones petroleras de Belawan Deli, en la costa Nor Este, y el 4 de Enero, la gran refinería de Pangkalan-Brandan, en el centro de la zona petrolero del Norte. El 24 y el 29 de Enero, más de 100 aparatos decolaron de 4 portaviones de la Flota para destruir las refinerías de Pladju y de Sungai Serong, situadas en la zona del Sur, alrededor de Palembang. Después de esas fechas disminuyó la actividad de la "Eastern Fleet" en la zona de Sumatra, debido a que sus portaviones de escuadra fueron afectados a la "Pacific Fleet", en vista de las operaciones contra el Japón propiamente dicho.

Fuera de Sumatra, la principal fuente japonesa de abastecimiento de petróleo estaba constituida por los yacimientos de la costa Este de Borneo. Hasta el verano de 1944 éstos sólo podían ser alcanzados, a límite de vuelo y sin gran eficacia, por los bombarderos de gran radio de acción con bases en Australia. Los "Liberators" de la XIIIª. Air Forces, cuyos terrenos se encontraban en las Islas del Almirantazgo, debían contentarse con algunas misiones sobre las instalaciones petroleros de la Isla de Ceram, en el archipiélago de las Molucas. El avance de las fuerzas de Mac Arthur hasta la extremidad occidental de Nueva Guinea, les permitió jugar un rol importante en la batalla del petróleo. En el mes de Setiembre, el General Kenney decidió atacar las refinerías de Balikpapan, de donde los japoneses se abastecían sobre todo de gasolina de aviación. Los grupos de bombardeo se dirigieron hacia la Isla de Noemfor, que se encontraba a 1,600 kilómetros. En el curso de los dos primeros raids, efectuados el 30 de Setiembre y el 3 de Octubre, los "Liberators" obtuvieron buenos resultados, pero se encontraron, sin ninguna escolta, con 70 cazas japoneses, lo que les hizo sufrir pérdidas bastante pesadas. Rápidamente fué acondicionada una base en la Isla de Morotai, conquistada el 15 de Setiembre, para los cazas de gran radio de acción susceptibles de acompañar a los "Liberators" hasta Balikpapan. El 10 de Octubre, 106 bombarderos escoltados por 36 "P 38" atacaron de nuevo las refinerías: 61 cazas japoneses fueron abatidos. El 14 de Octubre, 101 "Liberators" escoltados por 60 "P 38" y "P 47" libraron una gran batalla aérea que terminó con una nueva hecatombe para los pilotos japoneses. Después de ese raid, la XIIIª. Air Forces fué dueña del cielo de Balikpapan y pudo acabar a voluntad la destrucción sistemática de las refinerías. En Noviembre, al mismo tiempo que apoyaba las operaciones iniciadas en las Fi-

lipinas, la XIIIª. Air Forces tomó parte en los ataques contra la navegación enemiga en la zona de Borneo y de las Celebes, y contra las instalaciones petroleras, sobre todo contra las refinerías y depósitos de Tarakán y de Lutong (Borneo Británico).

Los "B 29" de la XXª. Air Forces, con base en China, habían efectuado, a partir de Junio de 1944, numerosas misiones de reconocimiento sobre Malasia y las Indias Holandesas, y algunos bombardeos de Singapur y de las refinerías de Sumatra. Hacia fines del año, el Comando Americano comenzó a utilizarlos, lo mismo que a los aparatos con base en Australia o en Nueva Guinea, para minar la entrada de los puertos enemigos; Palembang, Singapur, Surabaya y Balikpapan fueron los principales objetivos escogidos para estas misiones, las que resultaron muy eficaces. Según los mismos japoneses, ellas contribuyeron grandemente a hacer cesar definitivamente la actividad del puerto de Balikpapan en Diciembre de 1944, y en Surabaya produjeron una larga interrupción del tráfico.

En el curso de la última fase de la guerra, los "B 29" reagrupados en las Marianas fueron nuevamente empleados para minar sistemáticamente los puertos y las aguas litorales del Japón, impidiendo así al enemigo transportar el combustible que podía obtener todavía del continente asiático o de Sakalín. Jugaron igualmente un rol de primera importancia en la destrucción de la industria petrolera, iniciada en el mes de Mayo, una vez que la destrucción de las fábricas de aviones pareció al Comando Americano suficientemente avanzada. En dos meses, las principales refinerías y depósitos de combustibles líquidos recibieron el 7% del total de las bombas arrojadas sobre el Japón. Los bombarderos pesados cumplieron su tarea, con toda la eficacia que podía esperarse de ellos, pero su intervención fué muy tardía: con su capacidad de producción reducida en un 85% por los bombardeos, las refinerías hubieran podido tratar cantidades de petróleo bruto diez veces más grandes que las que quedaban a disposición del Japón.

**El agotamiento de los recursos petroleros del Japón y sus consecuencias.**—Entre Septiembre de 1944 y Abril de 1945, la flota petrolera japonesa perdió 500,000 toneladas de navíos:

- 250,000 toneladas por acción de los submarinos;
- 190,000 toneladas por acción de la aviación embarcada;
- 60,000 toneladas por otros medios.



Hasta Enero de 1945, las nuevas construcciones, con un nivel cercano a las 60,000 toneladas mensuales, habían logrado equilibrar las pérdidas sufridas. Pero ese mismo mes, la interrupción de las relaciones con el Sur pareció tan inexorable que se decidió detener el programa de construcción de petroleros, a excepción de las unidades casi concluídas. Dado que las pérdidas eran sólo parcialmente compensadas, el tonelaje global de la flota petrolera comenzó a declinar. Por lo demás, su rol había prácticamente terminado. El último convoy que salió de Singapur en el mes de Marzo no llegó a su destino. El Japón había perdido definitivamente la batalla de las comunicaciones petroleras.

Las importaciones de productos petroleros no habían cesado de disminuir desde Octubre de 1944. Durante todo el último año de guerra, el Japón recibió de las Indias Holandesas sólo 278,000 toneladas de petróleo. En el mismo lapso de tiempo, la producción metropolitana, incluyendo la de petróleo sintético, mantenida al mismo nivel que el año anterior, proveyó cerca de 300,000 toneladas. Considerando que se sacaron de los stocks unas 800,000 toneladas, el Japón, en consecuencia, ha debido sostener cerca de doce meses de guerra encarnizada consumiendo menos de un millón y medio de toneladas de petróleo.

Es fácil de imaginar las dificultades de todo orden que esta situación ocasionaría al Comando japonés. El entrenamiento de los pilotos, ya insuficiente en 1944, fué reducido aún más en 1945. Toda práctica de navegación fué eliminada de los programas. Fueron suprimidos los vuelos de ensayo de los aparatos, los vuelos de reconocimiento y los patrullajes anti-submarinos. Los motores debieron funcionar con un combustible cuya calidad desmejoraba constantemente: gasolina de débil octanaje mezclada con alcohol en proporción creciente. Sin llegar a afirmar, como lo ha hecho un autor americano, que las tácticas suicidas se impusieron al Comando japonés porque ellas no exigían combustible sino para el viaje hacia el objetivo, podemos ver en la penuria de combustible una de las razones de su oportunidad. En efecto, ellas estaban al alcance de todo piloto valeroso por poco entrenado que estuviese: bastaba seguir a un piloto experimentado hasta el objetivo, no había después problemas de reagrupamiento ni de regreso a la base.

La situación de los stocks de mazut impuso a la Marina problemas del mismo orden. A principios de 1945 se decidió una nue-

va distribución de las unidades de comercio, con miras a utilizar en las regiones del Sur, donde podían abastecerse, o todas las que consumían mazut o que estaban equipadas con motores Diesel. Más de 100,000 toneladas de barcos que consumían mazut fueron desarmados en las aguas metropolitanas. La flota de guerra no fué exceptuada: en 1945 se dió la orden de retirar del servicio activo a todos los buques con base en Japón cuyo consumo mensual de mazut excediera las 12,000 toneladas: el acorazado "Haruna" y varios portaviones fueron, en consecuencia, desarmados. La falta de combustible mantuvo a decenas de unidades fondeadas en Kuré o en otras radas, donde constituían fáciles objetivos para los aviadores americanos.

Todas estas restricciones disminuían considerablemente el valor del aparato militar japonés y dificultaban las operaciones defensivas de sus fuerzas armadas. Sin embargo, no fueron tales como para hacer pensar que influyeron en la decisión final. Mucho más grave y más eficaz fué la influencia ejercida por la crisis del combustible en la estrategia naval japonesa.

La necesidad de mantener una corriente mínima de importaciones entre las regiones del Sur y el Japón, había impuesto la idea de una batalla decisiva, de donde salió el plan "Sho". Las cuestiones del abastecimiento de combustible de las flotas influyeron constantemente en la ejecución de este plan. La Flota Combinada, encargada de realizarlo, era fuerte sobre el papel, pero fué imposible de concentrar, sea en las bases del Mar Interior, sea en las del Sur, a la 2ª Flota del Almirante Kurita, que comprendía acorazados y cruceros, y a la 3ª Flota de portaviones; en efeco, éstos debían esperar en el Japón que se concluyera el entrenamiento de los nuevos pilotos (frenado a su vez por la penuria de combustible), en tanto que la 2ª. Flota sólo podía encontrar en las regiones de Lingga y de Singapur el mazut que necesitaba.

La falta de navíos-cisternas había constreñido al Alto Comando a utilizar los petroleros de la Flota para asegurar el abastecimiento de la metrópoli. De modo que, cuando sobrevino la crisis, Kurita fué incapaz de hacerse a la mar antes de que le hubiera sido devuelto un cierto número de esas unidades. El 16 de Octubre envió seis petroleros a la Bahía de Brunei, donde las grandes unidades se abastecieron el 21. Para llegar de Brunei al Estrecho de San Bernardino, la ruta más segura desde todo

punto de vista era la que pasaba por el arrecife de Danger y el Estrecho de Mindoro: Kurita debió renunciar a seguirla porque ello hubiera exigido un reaprovisionamiento de mazut en el curso de la travesía y porque el nuevo desplazamiento de los únicos petroleros de que disponía habría causado un atraso en el horario previsto. (1)

Conocemos ahora el mensaje que el Almirante Toyoda dirigió a Kurita en la noche del 24 de Octubre, cuando supo que la 2ª. Flota había dado media vuelta en el Mar de Sibuyán: "Continúa hacia adelante contando con la Providencia". Después de la guerra Toyoda ha comentado esta orden: "La razón que me indujo a enviar este mensaje era que, si perdíamos las Filipinas, sería completamente cortada la ruta que nos permitía comunicarnos con las regiones del Sur, aún si la Flota existía todavía, de modo que, si ésta volvía a ingresar a las aguas metropolitanas, no podría ya recibir el mazut que le era indispensable, y si se quedaba en las regiones del Sur, no podría ser aprovisionada en municiones ni en armas. Hubiera sido estúpido salvar a la Flota al precio de la pérdida de las Filipinas".

La Providencia sirvió a la Flota más allá de toda esperanza, abriéndole el Estrecho de San Bernardino. Pero por falta de haber realizado el carácter desesperado de su misión, Kurita no acudió a la cita donde lo esperaba la gloria, dejando a oscuros pilotos de la Aviación Naval, cuyos nombres la Historia no ha registrado, el honor de inaugurar la táctica de los **Kamikaze** contra las unidades enemigas cuya persecución venía de abandonar.

### CONCLUSIONES

En los planes que establecieron con miras a sostener una guerra prolongada, los dirigentes japoneses habían previsto que a despecho de un rápido acrecentamiento de la producción nacional de petróleo, las importaciones constituirían durante largo tiempo la mayor parte de sus recursos (72% para el 3er. año de guerra). Por engañoso que haya sido el desarrollo de la producción nacional, es sobre todo en la interrupción de las comunicaciones marítimas donde reside el fracaso fundamental de la política petrolera del Japón.

---

(1) James A. Fleid: La batalla de Leyte.

Habiendo sido el mantenimiento de estas comunicaciones una de las misiones esenciales de los Almirantes Japoneses, es natural que se les haya considerado como los principales responsables de dicho fracaso. En vísperas de la guerra, ni siquiera imaginaban la clase de amenaza que podía pesar sobre las marítimas del Imperio. Después que el peligro submarino se hubo afirmado, intentaron por dos veces reorganizar los convoyes y las escoltas, sin lograr reunir los medios suficientes para que los nuevos sistemas hubieran podido ser probados.

En el plan táctico, estamos tentados de apreciar el valor global de la defensa antisubmarina japonesa basándonos en su cuadro de caza: 41 submarinos hundidos, frente a 4,800,000 toneladas de unidades de comercio perdidas. Es sin embargo interesante anotar el juicio emitido a este respecto por un autor americano, que ha estudiado minuciosamente las operaciones de los submarinos americanos en el Pacífico: para Teodoro Roscoe, los japoneses habrían quizás ganado la guerra submarina "si hubieran podido apoyarse en una técnica y en una industria más avanzada y si hubieran tenido la iniciativa en el dominio científico".

Entramos por aquí en un orden de cosas donde la imprevisión y la falta de organización no son sólo dotes exclusivas de los Almirantes. El Japón entró a la guerra con una flota petrolera insuficiente, Fué sólo muy tardíamente que tomó las medidas necesarias para aumentarla. La producción de guerra del país había sido orientada, bajo el efecto de la guerra de China, hacia las armas de guerra convencionales como los tanques y los cañones. Fué sólo después de Midway y Guadalcanal que los dirigentes nipones realizaron que el conflicto era esencialmente naval y aéreo. Los programas de fabricación fueron modificados para dar la prioridad a los buques de guerra y de comercio, a los aviones, al radio, al radar. Pero la realización de los programas chocaba con ciertas limitaciones inherentes al país, siendo una de las más importantes la debilidad de la producción de acero. La menor de las ligerezas de que se hicieron culpables los jefes japoneses no fué la de haber lanzado a su país, de recursos reducidos, contra la más grande potencia industrial del mundo.

Las fuerzas armadas de los Estados Unidos no tenían detrás de ellas solamente a las más poderosas fábricas del mundo y a los laboratorios mejor equipados: ellas se beneficiaban igualmente de una organización superior, gracias a la cual pla-

nes por mucho tiempo madurados podían ser ejecutados al pie de la letra. Pero la perfección del instrumento de que disponía no ha puesto al Comando americano al abrigo de las críticas. En el dominio que nos interesa, una cuestión ha sido planteada y sigue planteada: ¿la ofensiva contra las comunicaciones petroleras no pudo ser desencadenada antes y ser llevada en forma más sistemática?

Walter Levy, en el artículo citado al principio de este estudio, recomendaba, desde Enero de 1942, neutralizar las ventajas económicas obtenidas por el Japón, concentrando los ataques submarinos contra la flota petrolera. La experiencia de Inglaterra, cuya flota petrolera era sin embargo mucho más importante que la del Japón, había probado que una tal concentración podía ser eficaz.

Después de la guerra este punto de vista ha sido vuelto a tomar por la misión de informaciones de la "United States Strategic Bombing Survey", en un folleto titulado "The war against Japanese transportation", en el cual se lee: Si los submarinos hubieran sido concentrados en las zonas particularmente frecuentadas por los petroleros después de mediados de 1942, las importaciones de petróleo habrían probablemente sido reducidas desde mucho antes, precipitando el derrumbe de la flota, de la aviación, de la marina mercante, y de todas las otras actividades que dependían del petróleo. Considerando el tiempo requerido para hacer llegar a los petroleros el esfuerzo de la construcción naval, el Japón jamás habría sido capaz de alcanzar el nivel de destrucciones logrado gracias a esta política".

Frente a esta tesis se ha hecho valer que, hasta mediados de 1943, los submarinos no podían obtener efectos decisivos debido al defectuoso funcionamiento de los torpedos, el que hasta esa fecha reducía su eficacia. Examinemos sin embargo algunas cifras. Durante el período de 16 meses (Setiembre de 1943—Enero de 1945), en el curso del cual la ofensiva submarina americana alcanzó su máximo, fueron hundidas 500,000 toneladas de petroleros, o sea el 18% del total de 3,080,000 toneladas de unidades de comercio hundidas en dicho período. En el curso de los 21 meses precedentes, solamente habían sido hundidas 62,000 toneladas de petroleros, sobre un total de 1,330,000 toneladas, o sea menos del 5%. podemos pensar que modificando, no ya el número de submarinos en patrulla, sino solamente su repartición

en los sectores de patrulla, y concediendo al petrolero, desde el principio de las hostilidades, la prioridad en la lista de objetivos que debían ser atacados, la proporción alcanzada por los petroleros en el tonelaje hundido hubiera podido estar, desde el primer período, muy cerca de la cifra de 18%: en este caso, la flota petrolera japonesa habría perdido en el curso de los 21 primeros meses de guerra 240,000 toneladas en lugar de 62,000, en una época en que la reorganización de las construcciones navales no estaba tan avanzada como para que pérdidas de este orden pudieran ser íntegramente compensadas. Por efecto del mismo golpe, las importaciones de petróleo habrían sido sensiblemente inferiores y el Japón habría tenido que recurrir en mayor escala a sus stocks de reserva.

En el curso de éste período de la guerra si habrían obtenido efectos todavía más notables, si el Comando de la Flota del Pacífico hubiera estado menos inclinado a conservar a la mano a la gran mayoría de submarinos disponibles para utilizarlos en misiones de orden táctico, y hubiera dotado más generosamente a la Flota submarina de Freemantle. La noción de "Fuerza estratégica", directamente ligada al Alto Comando y que más tarde debía imponerse para el arma aérea, habría podido encontrar aquí una primera aplicación.

Puede hacerse otra crítica al Comando aliado: no parece ser que hayan sido explotadas a fondo las posibilidades que ofrecía el empleo de la aviación contra el abastecimiento de petróleo del Japón. El hecho más sorprendente es la ausencia de todo ataque determinado de la aviación embarcada contra las instalaciones petroleras de Sumatra y de Java antes de fines de 1944. La cadena constituida en estas islas por los yacimientos, refinerías y puertos ofrecía a las "Task Forces" atacantes un conjunto único de objetivos, contra los cuales los efectos de sorpresa y de concentración permitidos por los portaviones podían ejercerse en las mejores condiciones.

El Almirante Halsey cuenta en sus memorias que desde que se hizo cargo del Comando de la 3ª Flota deseó efectuar un raid en el mar de la China Meridional: "Este imperio robado, dice, suministraba petróleo, caucho, arroz y otros productos esenciales a la vida misma del Japón; yo estaba seguro que un ataque a los puertos y barcos de esa región la debilitaría seriamente". El acceso al Mar de la China Meridional era comandado por las Filipinas y el Almirante Hasley debió esperar hasta princi-

pios de 1945 para penetrar. Pero el Océano Indico ofrecía a las escuadras aliadas un vasto campo de maniobras. Si antes de 1944 los británicos no disponían de fuerzas suficientes para una ofensiva prolongada, ¿los Estados Unidos no podían separa de la "Eastern Fleet" sino al "Saratoga" e incitar a sus aliados a atacar vigorosamente las instalaciones petroleras?

Es probable que la ofensiva americana contra las comunicaciones petroleras hubiera llevado el sello de una mayor determinación si los expertos americanos no hubieran sobreestimado las reservas de productos petroleros del Japón. Según M. Cohen (1), éstas eran avaluadas en 8,000,000 de toneladas, o sea el doble de su nivel real. En Julio de 1945 ellas eran todavía estimadas en un nivel dos veces más alto. Igualmente, la producción de petróleo sintético era estimada en una cifra 7 veces superior a la real.

Es quizás este error de apreciación que explica la política seguida por el Comando americano cuando se trataba de designar los objetivos a las "Superfortalezas" enviadas alrededor del Japón: La industria petrolera y los depósitos de combustible sólo fueron atacados a partir del 10 de Mayo de 1945, cuando las fábricas de aviones fueron consideradas como aniquiladas. Antes de esa fecha, la aviación embarcada, por su lado, había lanzado miles de toneladas de bombas sobre los astilleros y unidades de guerra o de comercio refugiadas en el Mar interior. Uno se pregunta si una parte solamente de este gigantesco esfuerzo, consagrado en su tiempo a las refinerías y a los stocks de combustible, no habría hecho inútil el ataque de los astilleros y fábricas, condenando a una inmovilización definitiva a buques y aviones.

Parece que, hacia el fin de la guerra, el Comando Americano, arrastrado por su enorme máquina de guerra e impresionado por la feroz oposición que encontraban sus fuerzas en el curso de sus operaciones de desembarco hubiera perdido de vista la vulnerabilidad del Japón al bloqueo. El mismo Presidente Roosevelt, que había preconizado en Casablanca la ofensiva contra las comunicaciones enemigas, sufrió esta influencia, si debemos creer al Almirante Zarcías, quien, en "Secret Missions" escribe: "El Presidente llevó a Yalta voluminosos documentos suministrados por los Servicios de Informaciones, cuyas conclusiones concordaban para hacer

(1) Japan's economy in war and reconstructions.

preveer una guerra larga y dura. Esta impresión era consecuencia de la difícil campaña de Iwojima, que había acrecentado el complejo de inferioridad particular de nuestros jefes militares".

El Japón, encerrado en sus islas y dominado en los aires, se encontraba, de hecho, en esa posición extrema en la que, como lo había hecho notar el Almirante Castex, se podía esperar del bloqueo "efectos capaces de asegurar la decisión por sí mismos al cabo de un tiempo relativamente corto".

(De la "Revue Maritime").

---





# *Reglas Internacionales de Abordaje, 1948*

Por el Comodoro (R) de la Marina de los Estados Unidos

R. S. WENTWORTH

La Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la vida en el mar se realizó en Londres entre el 23 de Abril y el 10 de Junio de 1948. Treinta naciones enviaron sus delegaciones. Todas excepto las Repúblicas Soviéticas Socialistas y Yugoslavia, firmaron la Convención. En la Conferencia se consideró la revisión de las Reglas internacionales para Evitar Colisiones en la Mar, etc.; las Reglas de Abordaje, pero no decidieron incluir la revisión de estas Reglas a la Convención. En la misma se invitó a Gran Bretaña para seguir con las Reglas de 1948 con los gobiernos con quienes ya tenía aceptación las presentes Reglas Internacionales (1889) y, los que por unanimidad aceptaron las Reglas de 1948, y las que en adelante y en una fecha dada serían aplicadas por los gobiernos aceptantes. Un año más tarde este aviso sería dado.

La Ley Pública 172 del 82º Congreso, en su Sección "6", contiene las "Reglas para Evitar Colisiones en la Mar, 1948", aprobada por la Conferencia citada. El Presidente está autorizado para proclamar las Reglas contenidas en el acta.

Hasta escribir este artículo, una nación marítima no aceptó las nuevas Reglas (Panamá). Gran Bretaña ha decidido no esperar más a Panamá. Y ha anunciado que las Reglas de 1948 entrarán en efecto el 1º de Enero de 1954. El Presidente Eisenhower proclamará la admisión de las Reglas de 1948 para que rija en los Estados Unidos también desde el 1º Enero del año próximo.

Las Reglas Internacionales de Abordaje de 1948 se componen de 32 "REGLAS". Las Reglas presentes (1889) se componen de 32 "Artículos".

Muchos de los cambios, incluidos en las Reglas de 1948, fueron dados en las Reglas de 1929, los que nunca se llevaron a la efectividad. Algunos cambios son nuevos. El mayor cambio es para promover de Reglas al hidroavión en el agua.

La Ley Pública 172 establece que las Reglas no son aplicables a los puertos, ríos y aguas interiores de los Estados Unidos, a los Grandes Lagos "desde el lejano Este hasta la salida baja del Canal de Lachine", "para el río Rojo del Norte y los ríos que desembocan en el Golfo de Méjico", o con respecto a aviones para cualquiera de las aguas territoriales de los Estados Unidos".

Se llama la atención con respecto a la línea divisoria (límite) en los mares, desde donde las Reglas Internacionales son aplicadas, es decir desde los ríos, puertos, y, aguas interiores de los Estados Unidos, donde rigen las Reglas Interiores del país para todos los buques menos para los hidroaviones. La "línea de límite" es de tres millas, dentro de las cuales son aguas territoriales de los Estados Unidos.

La Sección 2da. de esta Ley, permite al Secretario de Marina (o Tesoro, para los Buques Guarda Costas), exceptuar a ciertos buques, de la Marina de Guerra y Guarda Costas, por razones de construcciones especiales, de acuerdo con la ley relacionada a el "número, posición, alcance de visibilidad o arco de visibilidad de las luces que deben ser expuestas". Avisos deben ser publicados en el Registro Federal y en el Aviso a los Navegantes.

La frase "Buque a vapor" no es muy usada en las Reglas de 1948. "Vapor" es sustituido por "propulsión-fuerza motriz" que "indica cualquier buque propulsado por maquinaria".

#### **Luces y Formas de 1948.—Parte B.**

Las reglas de 1948 exigen a los buques con propulsión a fuerza motriz cuando navegan entre el ocaso y el orto de sol, llevar una blanca a proa y en la parte alta, que sea visible para ambas bandas en un arco de 20 cuartas o rumbos; y, a popa otra luz blanca similar que tenga la misma visibilidad y que esté colocada a una altura mayor que la de proa.

A los buques menores de 150 pies de eslora y a los que están remolcando no se les exige llevar la luz blanca de popa, sino en forma opcional. Esta Regla es una mejora sobre las Reglas de 1889. Esto reducirá el peligro de colisión en la mar y ayudará al Oficial de Guardia de cubierta de un buque para determinar, con seguridad, el rumbo de un buque que se aproxima.

Los hidroaviones que navegan sobre el agua, llevarán (a) una luz blanca colocada en el sitio donde sea más visible, que sea

vista en un arco de 110 grados desde la proa a ambos lados, y visible a una distancia de tres millas, (b) una luz verde en la parte superior del ala derecha o de estribor que sea vista en un arco de 110 grados desde la proa a estribor, y visible a una distancia de dos millas, (c) una luz roja similar en la parte superior del ala izquierda, (d) una luz blanca en la cola, visible a una distancia de dos millas y vista en un arco de 70 grados a ambos lados contado desde la popa a la cuadra.

Los buques a propulsión, fuerza motriz y a vela se les exige llevar una luz blanca (no centellante) en la popa cuando navegan, situada para verse en un arco de 6 cuartas a ambas bandas desde popa a la cuadra y con una visibilidad, de dos millas. Esta regla suplente una luz necesaria, a popa, aumentando la visibilidad de la luz desde una a dos millas, sin cambiar el arco de visibilidad. Un vigía, a popa no tendrá la necesidad de virar en la mar, cuando es alcanzado por otro buque. Pero un vigía a popa debe parar cuando (a), es seguido por otro buque que esta cerca, (b) remolcando y (c) por seguridad.

La presente Regla (1889) no hacen mención de las luces de remolque cuando un buque a vapor está empujando a otro. Las Reglas 1948 exigen a un buque a propulsión a fuerza motriz, cuando empuja a otro o hidroavión, que debe llevar dos luces blancas brillantes, en una línea vertical, de la misma clase como la luz de tope de un mástil, una de las cuales reemplazará a esta luz. Las luces de los costados son exigidos también. Una luz de alcance puede ser llevada. Un buque que remolque debe llevar una luz a popa que se vea a ambos lados en un arco de 12 rumbos o cuartas desde popa o en lugar de esta luz una pequeña luz blanca a popa de la chimenea o detrás del mástil para el gobierno de remolque, pero no deberá verse más a proa del través.

Un buque empujado adelante debe llevar, en la misma proa, una luz de color rojo y verde. Un número de buque empujados adelante en un sólo grupo: debe ser alumbrado como un sólo buque.

Un hidroavión, en el agua, cuando remolca uno o más hidroaviones o buques llevará las luces a los costados, una luz de tope, y en adición, una 2da. luz blanca de la misma construcción y característica como la luz de tope, esta luz se colocará 6 pies más alta ó 6 pies más baja. Esta regla esta prevista.

Las reglas presentes (1889) contienen un artículo (4) que trata de "Un buque que sufre cualquier accidente no está bajo gobierno. . .". "Las Reglas 1948 contienen el mismo artículo que las de 1889 con excepción de las palabras "para cualquier accidente" que son suprimidas esto es claro que el plan de las Reglas 1948 ha sido aumentado. Un buque de vela en mar movida o en calma, un buque a vapor a quien se le haya bajado la presión del vapor no se le exigirá cumplir con estas reglas (4) y mostrará dos luces rojas en la noche y dos bolas o cuerpos negros en el día. Las reglas actuales (1889) exigen estas luces para que se lleven a la misma altura de la luz del tope. Las nuevas Reglas solamente exigen para ser llevadas "donde ellas puedan ser mejor vistas".

Un hidroavión que está sin gobierno en el agua mostrará dos luces rojas en la noche y dos bolas o cuerpos negros en el día.

Las presentes reglas (1889) artículo (4) que exigen luces roja, blanca y roja para "Un buque dedicado en tender o recoger un cable telegráfico" ha sido ampliado y cambiado en las Reglas 1948 para incluir "tendiendo o recogiendo un cable submarino, o una marca de navegación, o un buque ocupado en levantamientos de cartas u operaciones submarinas".

Los buques e hidroaviones que estén comprendidos en esta Regla (4) que no se encuentren navegando no llevarán las luces de los costados, pero cuando naveguen las llevarán.

Las Reglas para luces en los buques que llevan prácticos (Regla 8) ha sido simplificado.

Hay ahora tres clases: a vela, propulsión a fuerza motriz y todos los tipos.

Los buques a vela que lleven prácticos por obligación navegando, llevarán las luces indicadas. Por ejemplo: una blanca en el tope, visible en toda la circunferencia del buque y mostrará destellos de luz o luces a intervalos que nunca deben exceder de 10 minutos. Ellos encenderán sus luces de los costados cuando estén próximos a otros buques. Los cambios en esta Regla están en que la visibilidad de la luz del tope sea de 3 millas, y el intervalo entre los sucesivos destellos ha sido acortado a 10 minutos.

La presente Regla acerca de los buques que llevan práctico "es de tal clase que obliga a ir al costado de un buque" ha sido limitada por la palabra "de vela" antes que buques con práctico.

Un buque a vela con práctico llevará una luz blanca en el tope y tendrá lista para ser usada, una linterna con lunas verde en un lado y roja en el otro, para mostrarlas cuando sea necesario en reemplazo de las luces fijas de los costados.

El buque con práctico de propulsión a fuerza motriz cuando está en su estación de servicio o navegando llevará las mismas luces que exigen las leyes de los Estados Unidos "en aguas litorales de los EE. UU."; como se indica una luz blanca al tope debajo de una roja visible en toda su circunferencia y además mostrarán las luces fijas de los costados cuando estén navegando. El alcance de la visibilidad de la luz del tope ha sido aumentada de 2 á 3 millas.

El destello puede ser reemplazado por una luz blanca brillante e intermitente.

Las Cortes han reglamentado que en "su estación" inclu-ye áreas de varias millas desde la entrada del puerto. En el caso, del buque con práctico N.Y. se le consideró en "su estación" estando fuera de la costa Sureste de New Jersey.

Todos los buques con práctico, de servicio, en su estación, y en puerto, llevarán las luces de puerto y las luces altas excepto la de los costados.

#### **Buques dedicados a la pesca.— (Regla 9).**

Las luces de los buques dedicados a la pesca han sido simplificados:

- a) El alcance de visibilidad es prescrito de 2 millas.
- b) No hay cambio para los buques de pesca de arrastre. Ellos mostrarán las luces según su clase y tonelaje cuando naveguen.
- c) Todos los buques que se encuentren navegando y dedicados a la pesca durante el día mostrarán una canasta, con excepción de los que pescan con arrastre.
- d) Los que pescan con redes o líneas están divididos en dos grupos.

(1) Aquellos que pesquen con aparejo que no se extienda a más de 500 pies, mostrarán una luz blanca visible a todo su alrededor y una segunda luz blanca baja que indica la dirección

de la línea del aparejo, cuando se aproxime un buque. En el día ellos mostrarán una canasta y si están fondeados con el aparejo afuera, ellos mostrarán una bola y, cuando se aproxima un buque una canasta en la dirección del aparejo.

(2) Aquellos que pesquen con aparejo que se extiende a más de 500 pies, mostrarán tres luces blancas visibles en todo su alrededor en un triángulo vertical. Cuando naveguen mostrarán las luces de los costados también. En el día ellos mostrarán una canasta en proa, y además, un cuerpo cónico negro con el vértice hacia arriba. Cuando estén fondeados deberán tener, el cono, la bola y una canasta.

c) en la noche un buque que pesque fondeado, mostrará las luces que se exigen para puerto, de acuerdo con su eslora y, además una luz blanca visible en todo su alrededor colocada a 6 pies por debajo de la luz blanca de proa y a la vez a una distancia de 10 pies de la misma, en la dirección de la línea del aparejo.

Los buques que se aproximan en la noche reconocerán las luces de los buques en puerto, por buques pesqueros para poder distinguirlos de los buques dedicados a la pesca, los pesqueros mostrarán dos luces blancas a diferentes alturas y se encuentran siempre fondeados.

f) No hay ningún cambio para los buques propulsados a fuerza motriz y a vela, dedicados a la pesca de rastra, ó a los dedicados a la pesca. Ellos mostrarán en el día una canasta.

g) Los buques dedicados a la pesca que encallan a una roca o sufren averías deben arriar la canasta en el día e izar una bola en reemplazo. En la noche mostrarán las luces de fondeadero en niebla, etc., emitirá sonidos, con intervalos de un minuto, un sonido prolongado seguido por dos sonidos cortos.

h) Los buques dedicados a la pesca, de 20 toneladas o mayores, navegando en niebla, emitirán sonidos, con intervalos no mayor de un minuto, un sonido seguido por un repique de campana. Una nueva señal sónica diferente puede usarse si se desea. En lugar de las señales anteriores se puede emitir un sonido consistente de una serie de notas alternadas de alto y bajo tono.

i) No hay reglas especiales para los buques dedicados a la pesca en el Japón, Korea, o en el mar Mediterráneo.

Las luces de un buque fondeado con una eslora menor de 150 pies, serán visibles hasta dos millas y, para los de una eslora de 150 pies o mayor, serán visibles hasta 3 millas. Las reglas de 1889 exigen una visibilidad de 1 milla. Los buques fondeados mostrarán en la parte de proa y en un sitio desde donde sea mejor visible una bola, entre el orto y ocaso del sol.

Los buques ocupados en colocar o recoger un cable submarino o una marca de navegación u ocupados en levantamiento de una carta o en operaciones submarinas, deben mostrar la luz de buque fondeado o una bola, cuando estén en puerto, además de las otras luces de acuerdo con sus dimensiones.

Un buque varado, en cualquier área que esté cerca de un canal o no, mostrará las luces de buque fondeado en la noche y, las dos luces rojas que indiquen que "no está bajo comando". En el día, mostrará tres bolas negras colocadas en una misma línea vertical.

Un hidroavión menor de 150 pies de largo, en el agua y anclado, mostrará la luz simple de anclado visible a dos millas.

Los hidroaviones de 150 pies de largo o mayor, anclados, mostrarán dos luces blancas, una a proa y otra a popa, visibles a tres millas. Además, si el hidroavión tiene más de 150 pies de envergadura, llevará una luz blanca visible a una milla y en todo su alrededor en cada uno de sus costados, para indicar su máxima envergadura.

Los hidroaviones varados, mostrarán las luces de puerto y, en adición dos luces rojas colocadas en una misma línea vertical y visibles en todo su alrededor.

Regla 13 (b) permite a cada estado a determinar sobre ciertos buques de guerra o transportes militares o hidroaviones en el agua, que no pueden cumplir con todos los requisitos de estas Reglas, con respecto a número, posición, alcance o arco de visibilidad de las luces o formas, sin interferir con sus funciones militares de acuerdo con su forma de construcción. Por lo tanto tales buques o hidroaviones puede cumplir con las Reglas en todo lo que les sea posible. No hay mención de notificación de la comunidad de navegantes de tales variaciones que no son requeridas por las leyes de los Estados Unidos. Esta Regla considera que los submarinos y portaviones son de un tipo especial de construcción.



El artículo 14 (1889) para "un buque de vapor que procede solamente a vela" ha sido cambiado. La Regla 14 (1948) dice: "Un buque procede a vela cuando también está propulsado por máquinas". La Regla vieja no considera a los buques que proceden a vela y a máquinas. La Regla 1948 no considera a los buques con propulsión a fuerza motriz que proceden solamente a vela. Bajo la nueva Regla, los buques que proceden a vela y también propulsados por máquinas, mostrarán un cuerpo cónico negro en la parte más alta. Actualmente la forma ha sido cambiada de una bola a un cono.

Las Reglas 15 y 16 tratan de las señales en niebla. Los buques de Turquía no las consideran. Las señales de niebla se emitirán cuando haya niebla, cuando llovizna, cuando está nevando, cuando hay tormentas de lluvia, o en cualquier otra condición similar que disminuya la visibilidad. Esta última frase es nueva y considera situaciones de las zonas marítimas navegables por las que pueden presentarse tormentas de polvo o grandes cantidades de humo.

Las Reglas 1948 exigen, definitivamente que:

- (a) Los buques con propulsión a fuerza motriz efectuarán las señales de niebla con pito.
- (b) Los buques a vela en niebla con bocina.
- (c) Los buques remolcando en niebla harán con pito o bocina.

Sobre el significado de la palabra "PITO" es para indicar "PITO O SIRENA".

De aquí que las señales de niebla para los buques con propulsión a fuerza motriz debe ser efectuado con sirena, aunque los buques de guerra no están obligados.

"Un buque de propulsión a fuerza motriz navegando" efectuará un sonido prolongado, en intervalos no mayor de dos minutos. La frase de las Reglas 1889 "Teniendo vía", ha sido reemplazada por una citación.

Nuevamente, la frase de las Reglas 1889, "buques a vapor navegando pero parado, no teniendo vía" es reemplazado por "buques propulsados a fuerza motriz navegando, pero parado y sin movimiento en el agua". Tales buques efectuarán dos so-

nidos prolongados. "Con movimiento (o no) en el agua" determinará uno o dos sonidos prolongados.

La Regla sobre las señales de niebla, fondeado, ha sido cambiada para los buques mayores de 350 pies de eslora, con toques de campana a proa y además gong ú otro instrumento a popa cuyo tono y sonido no puede ser confundido con el de una campana. Estas Reglas afectan a los Destroyers y todos los buques de mayor tonelaje.

Cada buque fondeado, debe efectuar tres sonidos, uno corto, uno prolongado y, uno corto; además de las señales usuales de niebla para dar aviso a un buque que se aproxima y haya posibilidad de colisión.

Buques, remolcando, dedicados a tender o recoger cables submarinos o marcas de navegación, y un buque navegando, que les es imposible salirse de la derrota de un buque que se aproxima que no tiene comando o está imposibilitado para maniobrar, debe efectuar tres sonidos, uno prolongado seguidos de dos cortos con intervalos no mayor de un minuto. Los cambios o modificaciones en estas Reglas son:

(a) Incluir a los buques dedicados a trabajos de marcas para la navegación y (b) Reducción de los intervalos desde dos a un minuto.

La Regla 15 (c) (VI) es nueva y exige "Un buque remolcado o, si más de un buque es remolcado, solamente el último buque de remolque" efectuará cuatro sonidos continuados — uno prolongado seguido de tres cortos, en intervalos que no excedan de un minuto. La señal debe hacerse después que el remolcador pase. Esta Regla responde al deseo de que recaiga a algunos buques de los Estados Unidos por decisión de la corte. La decisión es aplicada a los grandes remolques. Estas Reglas se aplican a todos los remolques.

Otra nueva señal de niebla prescribe que un buque encallado efectuará la señal usual "de fondeado" para señales de niebla y además "tres distintos y separados toques de campana antes y después de cada señal".

Los hidroaviones, en el agua, por ejemplo, navegando, al ancia, encallados, remolcando o remolcado, en niebla efectuarán alguna señal fónica audible en intervalos que excedan de un minuto.

Un hidroavión cuando corre sobre el agua para decollar en niebla, etc., se le exige "efectuar a una velocidad moderada".

### REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO.—PARTE C.

Los párrafos preliminares de esta parte contienen un nuevo párrafo que dice "1.—Dentro el cumplimiento e interpretación de estas reglas cualquier acción tomada sería buena dentro de un tiempo amplio y con la exacta consideración a la observancia de un buen conocimiento náutico".

Nuevamente las reglas indican "3.—Los navegantes tendrían en mente que los hidroaviones al amerizar o decollar u operando bajo condiciones adversas de tiempo, pueden estar imposibilitados de cambiar su maniobra en el último instante".

No hay cambios en las reglas 1889: (a)—Para dos buques de vela que se aproximan entre sí, hay riesgos de colisión; (b)—Para buques a propulsión con fuerza motriz (vapor) que se encuentran al final de sus derrotas o se cruzan, o (c)—Para buques de propulsión a fuerza motriz y de vela que se encuentran, o (d)—Para buques que alcanza uno al otro; excepto para los hidroaviones que son clasificados como buques a propulsión con fuerza motriz para todos los casos anteriores ya mencionados. Los hidroaviones que están en el agua son exigidos en general para mantenerse fuera de todos los buques y evitar de impedir su navegación ante un peligro existente de colisión. Después de hacer esto, un hidroavión puede sujetarse a las reglas.

Los patrones de buques harían bien recordar que los hidroaviones en el agua no pueden invertir sus máquinas o maniobrar con facilidad cuando el viento sopla con fuerza.

La Regla para canales angostos, (25) en la que debe conservarse el lado de estribor, ha sido modificada para la aplicación a un buque a propulsión con fuerza motriz "cuando está procediendo a lo largo del curso del canal". Las Cortes han reglamentado que ciertos canales son "angostos y otros no lo son". Algunos canales angostos pasan a través de aguas que son navegables para buques pequeños.

Por consiguiente es posible para que un buque de propulsión a fuerza motriz cruce un canal angosto en cualquier dirección, en tal caso la regla no se aplicaría. La regla para canales angostos también contiene un nuevo sub-párrafo (b) que prescribe que

un buque a propulsión con fuerza motriz que se encuentre cerca de la vuelta de un canal, donde otro buque que también se encuentre cerca no puede ser visto, efectuará un sonido prolongado cuando se encuentre a una milla y media de la vuelta, el que será contestado por otro toque igual por el otro buque. Por lo tanto "tal vuelta será recorrida con cuidado y precaución" cuando una señal de contestación es oída o no. Existen canales angostos con vueltas que se encuentran en aguas internacionales, de aquí que se adapte la regla para aguas interiores de los Estados Unidos.

Las señales de pito designadas (regla 28) han sido cambiadas de esta manera:

(a) "Un sonido corto para indicar: yo estoy variando mi rumbo a estribor".

(b) "Dos sonidos cortos para indicar: yo estoy variando mi rumbo a babor".

(c) "Tres sonidos cortos: para indicar: mis máquinas están dando atrás". "A toda fuerza" ha sido suprimida.

Las señales del toque de uno y de dos sonidos específicamente hablando indica que el cambio actual de rumbo está siendo hecho. Esto está más en conformidad con la aceptación dada de la presente Regla "1889". La supresión de las palabras "A toda velocidad". Actualmente se permite usarla en alta mar, cuando las máquinas están dando atrás a una velocidad menor que la mayor.

Un nuevo sub-párrafo (b) de la Regla mencionada adaptado a las Señales de Peligro para su uso en alta mar. "Cinco sonidos muy cortos y rápidos" pueden ser dados por "Un buque de propulsión de fuerza motriz que está bajo estas Reglas, deberá mantener su rumbo y velocidad a la vista de otros buques de los que duda que hayan tomado una acción para evitar una colisión. Esto fija rigurosamente el uso de las Señales de Peligro en alta mar en relación con aguas interiores donde también pueden ser usadas:

(a) En niebla para indicar a otro buque que no está a la vista.

(b) Para los buques que "Dan Paso" y así como también para los buques que "Continúan" en los casos de que su derrota se crucen.

(c) Para los buques que son alcanzados y que impidan el paso de otro.

(d) Para indicar que la Señal de Pito dada por el otro buque es para ejecutar una maniobra insegura.

Una nueva Regla 28 (c) declara que "Nada interferirá en estas Reglas con la operación de cualquier Regla especial hecha por el Gobierno de cualquier Nación con respecto al uso de Señales Adicionales de Pito entre buques de guerra o buques navegando en convoy". Esta Regla legaliza una vieja práctica.

Hay cuatro nuevas Señales para auxilio Regla 31:

(d) Una Señal hecha por radiotelegrafía o cualquier otro método de Señales consistentes de los grupos "... --- ..." en el Código Morse .

(e) Una Señal enviada por radiotelefonía consistente de la palabra hablada "El primero de Mayo".

(y) El disparo de un cohete mostrando una luz roja.

NOTA.—Una señal enviada por radio para indicar auto alarmas, consiste de una serie de doce rayas, la duración de cada raya es de cuatro segundos con intervalos de un segundo.

La Regla 32 ha sido modificada: "Todas las órdenes para los timoneles será dada de la siguiente manera: Timón a la derecha o a estribor, para indicar "que el timón del buque debe ponerse a estribor"; timón a la izquierda o a babor, para indicar "Que el timón del buque debe ponerse a babor". El presente artículo 32 prescribe "Timón derecho" para indicar "Dirigir la proa del buque a estribor". La nueva indicación es más conceptuada.

Las Reglas internacionales para abordaje de 1948 entrarán en vigencia el primero de Enero de 1954.

(Del U.S.N. I. "Proceedings").

# Notas Profesionales

U. R. S. S.

## Datos suecos sobre la Marina Soviética.

En su última edición, el anuario sueco "Marinekalender" da interesantes datos acerca de las nuevas unidades soviéticas.

Sobresalen particularmente tres diagramas, uno que representa los cruceros de la clase Tchapayev y otros dos que muestran dos destroyers de tipo reciente.

Los cruceros de la clase Tchapayev entraron en servicio en 1950/1951, y han sido destinados de la manera siguiente:

Artico: Tchapayev, Jhelezniakov.

Báltico: Tchakalov.

Mar Negro: Frunze, Kuibishev.

y tienen las características siguientes:

Desplazamiento: 10,000 toneladas

Eslora: 200 metros

Manga: 21 metros

Calado: 6.4 metros (21) pies

Armamento: 12 de 152 m|m. en 4 montajes triples, 8 de 100 m|m. en 4 montajes dobles, 28 de 37 m|m. A.A. y 100 minas.

La silueta general de Tchapayev es semejante a la de los cruceros grandes italianos de preguerra de la clase Zara.

Parece que los ingenieros constructores navales soviéticos estuvieron influenciados por estos notables buques italianos.

Según la información sueca, hay en construcción 8 cruceros de la clase Sverdov parecida al Tchapayev, de los cuales se dice que hay cinco terminándose en los arsenales de Leningrado, 1 en Molótvsk en el Mar Blanco y otros dos en el Extremo Oriente en los arsenales de Komsomolsk en el río Amur.

Esta información ha sido confirmada en parte en el "Daily Telegraph" que menciona la aparición de dos cruceros pesados de la clase Sperdlov en las maniobras del Báltico. Se dice que estos nuevos cruceros desplazan 15,000 toneladas, lo que los haría más grandes que los de la clase Tchapayev. Según el "Daily Telegraph" hay otros seis cruceros de este tipo en construcción en el Báltico.

Es verdaderamente bastante difícil tener una idea exacta de los programas de construcción soviéticos, puesto que no se puede disponer sino de muy pocos datos oficiales. Sin embargo, parece que los Soviets están haciendo un esfuerzo considerable para emprender toda clase de construcciones excepto portaviones.

Ciertamente hay un gran número de submarinos en construcción y por lo menos 12 destroyers están terminándose en el Báltico, y 4 en el Artico. Las características de estas nuevas unidades son las siguientes:

Desplazamiento: 2000 toneladas

Eslora: 118 metros

Armamento: 4 de 130 m|m. en 2 montajes dobles, 2 de 76 m|m., 7 de 37 m|m. y 8 tubos lanzatorpedos de 533 m|m.

\* \* \*

## INTERNACIONAL

**Entrarán en vigencia reglas internacionales revisadas para evitar colisiones en la mar.**

El 1º de Enero de 1954 entrarán en vigencia las reglas internacionales revisadas para evitar colisiones en la mar. Estas reglas fueron acordadas por los miembros de la "Conferencia Internacional de Seguridad de la Vida en el Mar" que tuvo lugar en Londres en 1948.

El Gobierno del Reino Unido ha comunicado estas reglas a todos los gobiernos interesados que fueron invitados por los gobiernos participantes. Cuando se hubo llegado a un acuerdo unánime, el Gobierno del Reino Unido comunicó el hecho a todos los otros gobiernos, señalando una fecha fija, para su entrada en vigencia, con no menos de un año de anticipación. El Gobierno de los Estados Unidos ya ha recibido la notificación oficial de que se ha llegado a un acuerdo unánime, y de que la fecha de entrada en vigencia de las nuevas reglas sería el 1º de Enero de 1954.

Entre los cambios más importantes introducidos en las reglas en 1948 están las siguientes:

1.—El reglamento se aplica a los aviones a flote lo mismo que a las embarcaciones.

2.—La segunda luz blanca del tope del palo que se permite en el Reglamento actual será obligatoria, excepto para los buques de menos de 150 pies de eslora y para los buques que estén remolcando.

3.—El alcance de la visibilidad de las luces de los buques de pesca se ha fijado en 2 millas. En el Reglamento existente no se señalaba el alcance.

4.—La luz de popa que se permite en el Reglamento actual será obligatoria y su alcance de visibilidad ha sido aumentado desde una hasta dos millas.

5.—El alcance de visibilidad de las luces de puerto se ha aumentado para todos los buques de menos de 150 pies de eslora de una a dos millas, y para los buques de mayor eslora de una hasta tres millas.

6.—Cuando un buque con propulsión propia esté a la vista de otro y deba conservar su rumbo y su velocidad y dude de que el otro vaya a ejecutar una maniobra suficiente para evitar colisión, puede emplear una señal consistente en cinco pitadas cortas.

\* \* \*

### **El Canal de Suez se convierte en el problema de más importancia en las relaciones anglo-egipcias.**

La iniciación en Egipto de las discusiones anglo-egipcias acerca de las bases y guarniciones británicas en la Zona del Canal de Suez, marca el principio de un nuevo capítulo en el Medio Oriente.

Aparentemente los británicos han convenido, con algunas reservas, en retirarse del área de la zona del canal. Las bases y posesiones que ellos han mantenido por décadas, tiene una triple importancia.

Las instalaciones de Suez, bien guarnecidas por cientos de tropas y aviadores británicos, proporcionaban el control de las operaciones de la llave de una ruta marítima internacional; un cuartel general de comando y una base de operaciones para el Ejército



y para las Fuerzas Aéreas británicas en todo el Medio Oriente y en el Norte del Africa; y una de las bases más grandes y de mayor importancia del mundo.

Según el servicio de informaciones británico, las instalaciones y el equipo del Ejército británico de la zona del canal están avaluados en quinientos millones de libras esterlinas, sin contar las instalaciones de la R. A. F.

La zona del canal tiene su base militar permanente en Fayid, que es el cuartel general de las Fuerzas del Medio Oriente y el centro de todo el conjunto de la defensa británica en el Medio Oriente; Moascar; Tel-el-Kebir que es uno de los depósitos de provisiones más grandes del mundo; Suez e Ismalia, el cuartel general de las Fuerzas Aéreas del Medio Oriente del comando geográfico más grande de la R. A. F.

### **Los Campos de Aviación son numerosos.**

En la zona hay muchos campamentos de adiestramiento y doce campos de aviación, incluyendo el campo de Fayid, la base del 205º Grupo de la R. A. F. que está encargado de la defensa del territorio y que tiene responsabilidades que se extienden sobre un área comparable a la Europa Occidental.

Hay otros campos de aviación en Ismalia, Abu Suweir, Deversoir, Shallufa, Kasfareet, Abyad y Abu Sultán.

El centro de comunicaciones de la zona es la estación de ultramar más grande de la R. A. F. y el centro del control de tráfico tiene internacionalmente a su cargo la vigilancia aérea y el servicio de salvamento en el Mediterráneo Oriental, en el Sudán y en la zona del canal.

Las instalaciones de la R. A. F. de la zona incluyen también regimientos de la R. A. F. y escuadrillas de aviones ligeros, estaciones meteorológicas y unidades de servicio móvil.

El depósito de abastecimientos y provisiones de Tel-el-Kebir es uno de los más grandes del mundo, está rodeado de una alambrada con púas de setenta millas de largo y comprende diecisiete millas de caminos y treinta millas de ferrocarriles, todos construídos por el Ejército británico. La mayor parte de las tropas vive en tiendas de campaña con piso de concreto, con servicio eléctrico y

agua potable corriente, pero hay numerosas barracas permanentes, estaciones de fuerza, tanques de agua, ferrocarriles, muelles, clubs, estadios y campos deportivos.

El personal para el manejo habitual y sostenimiento de esta enorme instalación, consta de 15,000 soldados, 5,000 avioneros (muchos de ellos técnicos expertos), unos 10,000 africanos de Este y 5,000 de la isla de Mauricio que son peones y jornaleros. Antes de que surgieran las diferencias anglo-egipcias, de las cuales resultaron algunas luchas en la zona del canal, los británicos les daban trabajo a 42,000 egipcios.

Esta guarnición había sido aumentada de tiempo en tiempo con tropas adicionales enviadas de la Gran Bretaña y de otros lugares. Hoy existe una fuerza equivalente a dos divisiones británicas en toda el área del Medio Oriente, incluyendo algunas tropas de Kenya que están luchando contra los terroristas Mau mau; y una guarnición en Chipré.

### **Enorme base en peligro.**

Durante las actuales discusiones esta enorme base está en peligro, pero es algo más que la zona del canal de Suez lo que está en juego. Si los británicos se retirasen completamente de la zona del canal, toda la posición británica en el Medio Oriente se debilitaría, tal vez fatalmente.

Es verdad que Chipre y el Jordán ofrecen una alternativa como áreas para bases y que hay todavía campos de aviación e instalaciones en el Irak y en Aden. Pero duplicar los enormes recursos de la zona del canal estaría más allá de los medios actuales; tampoco sería posible encontrar parajes tan satisfactorios desde los puntos de vista geográficos y estratégicos, para sustituir a Suez.

Por esto los británicos están ansiosos y aparentemente determinados a mantener el pie firme puesto sobre el área del canal: parece que desearían retirar sus tropas y sus aviones, con tal que pudiesen dejar técnicos y personal de vigilancia para conservar los pertrechos y sostener la base, y con tal de que pudiesen hacer regresar sus tropas a esa zona en caso de guerra.

## C I E N C I A

**Futuros cohetes que volarán a 15,000 millas por hora.**

Los científicos investigadores del Gobierno han revelado que están trabajando en armas arrojadas dirigidas que puede alcanzar una velocidad hasta de 15,000 millas por hora, o sea 20 veces la velocidad del sonido.

También revelaron que los modelos de cohetes de los aviones tácticos y de las armas dirigidas ya están volando a razón de 3,000 millas por hora, desde la Isla Wallops Va. 80 millas al NE de Langley Field.

En una inspección de los Laboratorios Langley de la Comisión consultiva nacional de aeronáutica, que es la entidad de investigaciones básicas del gobierno, los dirigentes militares y del Gobierno expidieron un comunicado acerca de los progresos de las últimas investigaciones.

\* \* \*

**Un análisis del avión de caza interceptor, provisional predecesor del avión y armas lanzadas automáticas.**

He aquí como las nuevas ideas pudieron cambiar la fase de los diseños de los aviones de mañana. Como un ejemplo específico tomamos un avión de caza interceptor.

Se puede definir sencillamente la misión de un interceptor típico, diciendo que es "la ejecución de la misión que requiere una técnica compleja".

Al primer aviso, el avión de caza interceptor debe salir inmediatamente, subir hasta el blanco, encontrarlo y destruirlo. El avión debe ser capaz de ejecutar su misión con cualquier clase de tiempo, en cualquier clima y a cualquier hora.

Un avión de caza interceptor debe ser liviano y llevar un armamento pesado, porque su velocidad de ascensión y su poder destructor son cualidades y requisitos necesarios para tal misión. Para encontrar el blanco y perseguirlo se necesita un buen equipo de aviación. Para salir y subir rápidamente se requiere una instalación de fuerza motriz de gran empuje.

\* \* \*

**Cómo principiar.**

En el pasado el diseñador ha contado con cierta idea como punto de partida, tal como la forma de un aeroplano que había sido bien probado durante años, o con la curva francesa favo-

rita de las líneas del fuselaje. Puede haber habido restricciones en el empleo de los componentes; se pudo haber adaptado los bastidores de las alas de los antiguos cazas. O pudo haberse escogido un avión completo y haberlo modificado hasta dejarlo apenas reconocible.

Pero los diseñadores de mañana podrán tener que esperar las respuestas de la máquina calculadora.

Supongamos que se deba hacer el diseño de un bombardero de una clase especial para grandes alturas y con velocidad supersónica. En lugar de emplear el procedimiento de "corte y prueba" que durante tanto tiempo ha sido una práctica típica del diseño, se ponen las características del blanco y la serie de características típicas del avión interceptor en una máquina calculadora y ésta dará el tipo o tipos de interceptores que serán capaces de abatir el blanco.

Convair ha hecho esta clase de estudios para familias de bombarderos y ha desarrollado un enorme cuadro de parámetros de los cuales se puede sacar una serie de características para resolver cualquier requisito especial. Se podía aplicar la misma técnica para seleccionar cualquier clase de avión.

\* \* \*

### **Forma aerodinámica.**

Es aquí donde entra en acción el equipo de técnicos en aerodinámica. Ellos tendrán dos problemas de gran importancia: Primero, elegir la forma correcta para las alas y luego determinar la disposición aerodinámica.

Respecto a las alas no hay mucho que escoger. El buen criterio es delgadez, y se puede hacer hoy una ala delgada en forma derecha, curvada o de delta. La práctica de la compañía constructora puede tener algo que hacer con la elección, y también puede tener influencia el conjunto de herramientas de producción con que se disponga.

Pero no hay duda que la forma de delta merecerá mayor atención. La aceptación de la forma de delta ha sido el rasgo característico notable del año pasado.

Hay indicios de que la generación venidera de aviones de caza dependerá principalmente del ala en forma de delta, — o de una forma parecida a una delta de gran ángulo de ataque—, para pasar de la velocidad sónica a la supersónica.

Hay además otra ventaja proveniente del estudio de los pesos, hecha aquí y en el extranjero. A igualdad de peso se puede construir alas en forma de delta más fuertes y más rígidas que de cualquier otra forma.

\* \* \*

### **Con o sin cola.**

Hay dos opiniones sobre la cuestión de las colas horizontales empleadas con la disposición en delta. En Inglaterra los proponentes de la delta indican que se necesita una cola para hacer más preciso el control y la maniobra. Es así como aparece la cola en el caza Gloster Javelín para toda clase de tiempo y no tiene cola el bombardero Avro 698 de chorro cuádruple, al cual probablemente no se le pedirá que ejecute los giros que hace el caza.

En Estados Unidos, los proponentes de la delta han fabricado cazas sin cola horizontal, los Convair F92A, F2Y-1 y el Douglas F4D-1 que se espera que sean maniobrables y controlados con precisión.

Pero innegablemente una cola horizontal añade peso, debido primero a su propia estructura, y segundo debido a la estructura adicional que se necesita agregar para llevar ese peso.

### **De modo que la tendencia en este país es soltar la cola.**

\* \* \*

### **Entrada de aire.**

No hay mucho que escoger respecto a la admisión de aire para el avión de caza. El requisito es que la entrada esté tan cerca de la roda del avión como sea posible. La entrada del piloto en los Sabres F-92A y F-86 son buenos ejemplos.

Pero el radar está en la roda de este avión de caza y así no puede ser practicable la entrada directa. Tal vez se necesite llevar hacia abajo la entrada de aire como los norteamericanos han hecho con F-86 D. O se puede poner entradas laterales como las que hay en el F-93 A norteamericano.

En un tiempo NACA y otros estaban interesados en el problema de entradas posteriores para los cazas de alta velocidad, éstos eran generalmente modelos sencillos colocados a contera del fuselaje.

Avro empleó un ejemplo en los vehículos de prueba 707 y 707B. Pero todos incluso Avro, estaban enterados de que la entrada se produce con cualquier presión contra la máquina, y se abandonó la entrada de aire por detrás.

**Parece que el avión de caza interceptor tendrá o una entrada de aire llevada hacia abajo, o un par de entradas laterales.**

\* \* \*

### **Elección del motor.**

El diseñador necesita una máquina de gran empuje y poco peso y aquí la elección se hace difícil.

El cohete es la máquina más liviana por libra de empuje, pero el peso de la máquina más el peso del combustible que se necesita para obtener un gran empuje, aún por poco tiempo, es aterrador.

Supongamos una misión de 10 minutos con un motor cohete de 10,000 libras de empuje, se puede calcular que se necesita 30,000 libras de combustible. Supongamos la misma misión, tiempo y empuje y añadamos velocidad sónica. El combustible puede llegar a ser la mitad del cohete, cerca de 15,000 libras.

Con una turbina o chorro más un quemador el consumo de combustible se puede reducir aún más, y el peso total del combustible para la misión puede entonces bajar a 3,000 ó 4,000 libras. Entonces, agregando al peso de la turbina a chorro el peso del quemador, se puede llegar, con un motor completamente equipado a un peso de cerca de 10,000 libras que es menor que el peso del combustible sólo para el **ramjet**, y que está bien por debajo del peso para la planta motriz del tipo cohete.

Para ratificar la elección, recuérdese que, sin contar la gente de Marquardt, hay poca experiencia subsónica **ramjet** en este país, y que la turbina a chorro de 10,000 libras de empuje más el quemador están prácticamente a nuestro alcance.

**El futuro interceptor manejado empleará una turbina a chorro y un quemador.**

\* \* \*

Es probable que podamos observar el sistema ensayado en el Sncaso Trident francés que está accionado por 2 turbinas a chorro Marbore en las barquillas laterales y una enorme máquina cohete en el fuselaje. El empuje de los dos Marbores suma 1.700 libras y se anuncia que el cohete tiene un empuje de 9.000 libras.

En este aeroplano, la mayor parte de la misión sería efectuada por la fuerza del cohete propulsor. A su regreso el aeroplano estaría muy liviano y podría volar sólo con sus dos Marbores sin estar sobrecargado.

El interceptor XF - 91 de la Republic es un argumento convincente para una instalación de fuerza motriz compuesta de turbinas a chorro y cohete. Pero todavía queda el problema de suministrar el combustible cuando se tiene alas delgadas y un fuselaje repleto de máquinas.

\* \* \*

### **Puesto del Piloto.**

Básicamente, el piloto puede o bien sentarse ó bien permanecer postrado. En todo caso debe tener comodidad, visibilidad, protección y medios de supervivencia.

Ambos sistemas tienen sus ventajas. Un piloto puede ver mejor cuando está sentado y soltar sus cargas mejor si está postrado. Casi toda nuestra experiencia anterior la hemos hecho con pilotos sentados: el equipo corriente así como el nuevo vestido de presión están diseñados sobre esa base.

Una de las grandes razones invocadas por los proponentes de la posición postrado, es la reducción de la resistencia al avance y de resguardo contra el viento. Pero hoy un hombre casi puede estar de pie adentro. No se ha indicado que el resguardo contra el viento de un Douglas Skyrocket sea un motivo de molestia, y se puede ver su influencia en las campanas de los Convair Sea Dart y de los Douglas F4D Skyray. **Parece que en el futuro el piloto combatirá sentado.**

\* \* \*

### **Armas.**

El gran parámetro de diseño que queda en el caza interceptor es la batería ofensiva. Aquí el diseñador se encuentra en una de las mayores luchas del servicio. Hay cuatro puntos al escoger:

Ametralladoras  
Cañones  
Cohetes no guiados y  
Proyectiles guiados.

Según los partidarios de cada uno de estos sistemas, el suyo es el mejor. El mejor avión de caza de hoy el F86 Sabre tiene ametralladoras MIGs de 50 calibres con un sistema de mira con buscador. Pero la tendencia común está a favor del cohete no guiado como batería principal.

Se puede almacenar cerca de dos docenas de estos cohetes en los alojamientos de las alas (F 891) Scorpion ó dentro de una corona circular (F-94-C). Pueden también estar suspendidos bajo el fuselaje (F-861 Sabre).

Una desventaja es la falta de guía final, que puede causar mucha dispersión. Aparentemente las características aerodinámicas de los cohetes delgados dejan mucho que desear. Todas las fotografías de andanadas, tomadas en el aire delante del avión que hemos visto, muestran a los tiros dirigidos tan sólo aproximadamente hacia el blanco.

\* \* \*

### Armas dirigidas.

El arma arrojadiza "del aire al aire" es uno de los más grandes puntos en el programa de esta clase de armas. Es una suerte que la Fuerza Aerea haya principiado a adquirir sus armas arrojadizas Falcon este año, y que la Marina haya anunciado que las escuadrillas estarán muy pronto provistas de Sparrows.

El tamaño de estas armas es tal, que un pequeño caza estaría limitado a llevar cuatro tiros. Ahora se puede esperar una probabilidad de un 50% de acertar en el blanco, de modo que se debe disparar dos tiros sobre cada blanco. Lo que significa dos blancos por viaje.

Pero con la política filosófica de misión corta y pocos blancos, dictada por el diseño del caza interceptor, cuatro de estas armas arrojadizas serían suficientes. **Las armas arrojadizas "del aire al aire" constituirán la batería principal en los cazas interceptores del futuro.**

\* \* \*

### Detalles.

Con estas características aquí descritas se podría principiar un diseño. El mayor factor simple para detallar estos nuevos aviones será el programa de la U.S.A.F. (United States Force).



Este plan gigantesco está dirigido a la producción eventual de aeroplanos construyendo grandes componentes integrantes, en lugar de muchos pedazos y piezas pequeñas. Los diseñadores no han tardado en apreciar las muchas ventajas que se desprenden de la aceptación en este programa básico.

Parece que el avión interceptor es el tipo natural que convendría aquí, porque dichos aviones se necesitan en cantidad.

**Los componentes integrantes grandes constituirán el fundamento estructural del interceptor provisional.**

\* \* \*

También se presentarán nuevos materiales en el camino. El Titano, el metal "maravilloso" encontrará un empleo cada día mayor; en las estructuras principales nuevos plásticos competirán con el aluminio y el manganeso.

Esta sería la última configuración que podría haber:

"El caza— interceptor es un avión con alas delta, impulsado por una turbina a chorro de un empuje de 10.000 libras con quemador. El piloto se sentará en una casilla convencional de punta delgada, bajo una campana hecha a cuadros pequeños.

"Cuatro miniaturas de este aeroplano están montadas sobre las alas, un par a cada lado. Estas son las armas arrojadizas que causarán la muerte de la presa.

"Bajo la envuelta lisa del avión hay un número mínimo de partes estructurales moldeadas en grandes prensas y hechas con gran rapidez en nuevas máquinas."

Tal sería un caza provisional. Podría ser un Corsair F-102 ó el número siguiente,— un producto de Lockheed ó de Republic. Su velocidad sería supersónica, su tamaño pequeño y su eficiencia muy grande.

¡Pero todavía tendría que ser manejado por el hombre!

(Del U. S. N. I. "Proceedings").

## *Crónica Nacional*

### **Parada y Desfile Militar del 7 de Octubre en el Campo de Marte.**

Caracteres imponentes y extraordinarios adquirió el Desfile y Parada Militar que se realizó en el Campo de Marte en honor del Presidente de Nicaragua, General de División Anastasio Somoza, con la asistencia del Presidente de la República del Perú, General de División Manuel A. Odría.

Las Fuerzas Armadas del Perú representadas por las que se encuentran acantonadas en Lima y alrededores, con paso templado y aire marcial y gallardo portando material y equipos modernos, desfilaron ante el ilustre huésped durante cerca de dos horas.

Los representantes de Prensa de los seis Agrupamientos que desfilaron; por medio de los altos parlantes, dieron a conocer, el porqué de los nombres de las unidades que desfilaron, exaltando sus hechos históricos y sus épicas hazañas, exponiendo y exaltando así, ante los visitantes, las figuras de Miguel Grau, Francisco Bolognesi, Leoncio Prado, Comandante Espinar, Mariscal Castilla y tantos otros que son símbolos heroicos de la Patria.

---

### **Ceremonias en el 74º Aniversario del Combate de Angamos.**

Con diversas ceremonias se conmemoró en el Callao, el 74º. Aniversario del Combate de Angamos, en el que se sacrificaron heroicamente, a bordo del "Huáscar", el Almirante Miguel Grau y su gloriosa tripulación.

La principal ceremonia se llevó a cabo en la Plaza Grau del Callao con asistencia del Presidente de la República, General de División Manuel A. Odría y del Presidente de la República de Nicaragua, General de División Anastasio Somoza.

El Jefe del Estado llegó a la Plaza Grau a las 10 a. m. acompañado del Presidente de Nicaragua, y del Ministro de Marina Vice Almirante Roque A. Saldías.

Rindieron los honores correspondientes al Jefe del Estado, una Compañía de Cadetes de la Escuela Naval del Perú formada alrededor del monumento ejecutando en esos instantes la "Marcha de Banderas" la Banda de Músicos de la Marina.

Fué muy aplaudida la presencia del único sobreviviente de la Plana Mayor del "Huáscar" Alférez de Fragata, Manuel Elías Bonnemaison.

Acto seguido se procedió a la colocación de una ofrenda floral ante el monumento al Héroe de Angamos a nombre de la Marina de Guerra, por oficiales de la Armada Nacional. En estos instantes, la Banda de Músicos de la Escuela Naval del Perú ejecutó el Himno Nacional, haciéndose en tanto una salva de 21 tiros de cañón en el Crucero B.A.P. "Almirante Grau", anclado en la rada interior del Puerto.

A continuación, fué colocada ante el monumento al Almirante Grau, una ofrenda floral por el Presidente de Nicaragua, General Anastasio Somoza ejecutándose acto seguido el Himno Nacional de Nicaragua.

---

## EN EL ARSENAL NAVAL

### Centro de Armas Electrónicas.

Luego que hubo finalizado la ceremonia cívico-patriótica, en la Plaza Grau, la comitiva se dirigió al Arsenal Naval.

Al llegar el Presidente de la República General de División Manuel A. Odría, acompañado del Presidente de Nicaragua, General de División Anastasio Somoza, le rindieron los honores de reglamento el personal de Marina destacado en el Arsenal Naval, y luego de ser saludados por el Jefe de esta dependencia, Capitán de Fragata Alejandro Martínez, y la oficialidad, pasó la comitiva al Centro de Entrenamiento Naval, Armas Electrónicas, donde le esperaba el Jefe de Estado Mayor de Marina.

De inmediato se inició la visita habiendo descubierto la placa conmemorativa, recorriendo la bandera peruana que la cubría. Ambos Jefes de Estado recorrieron las aulas, Bibliotecas, Sala de Navegación, Escuela de Radioperadores y Auditorio. El encargado del Centro, Capitán de Fragata Miguel Florez hizo las explicaciones respectivas. Cada una de las salas se halla adecuada-

mente equipada con modernos aparatos de alta precisión electrónica. En dicho Centro se prepara y entrena al personal de las Planas Mayor y Menor de las dotaciones de los buques de la Escuadra, Fuerza Fluvial del Amazonas y otros servicios.

La comitiva se detuvo en las diversas salas tomando conocimiento de los servicios que proporciona, acerca de los Cursos de Informaciones de Combate, Guerra Antisubmarina y Electrónica. Asimismo recorrieron el Instructor de Ataque Antisubmarino, donde se hizo el planteamiento de un problema, y otro correspondiente a un trabajo en cooperación con la División de Destroyers. En el Auditorio se exhibieron películas sobre operaciones de Radar y Sonar. En la Escuela de Electrónica finalizó la visita firmándose el Libro de Oro de visitantes distinguidos, por ambos Presidentes y las personas asistentes.

---

### **Estación de Torpedos.**

A continuación el Jefe del Estado se dirigió a la Escuela de Torpedos, habiendo corrido las explicaciones a cargo del Teniente Segundo Alejandro de la Puente León. La comitiva recorrió los Pañoles y Gabinetes, material de torpedos, Gabinete de Giróscopos, apreciando demostraciones de los grupos de trabajo y de las pruebas de recorrido de los torpedos de trabajo del torpedo de instrucción y su lanzamiento en el tanque dinamométrico; inspección del Taller de Reparaciones de la Escuela de Torpedos y de la Sala de Compresoras.

---

### **Muelle de Submarinos.**

A continuación se inauguraron las nuevas obras en el Muelle de Submarinos. A ambos costados del Muelle, que ha sido prolongado hasta sesenta metros, a fin de permitir el atraque de nuevos submarinos próximos a llegar, se encontraban en fila de acoderamiento los Caza Submarinos, los Submarinos, Fragatas y Barreminas: todas las embarcaciones empavezadas y con sus tripulaciones sobre cubierta. Al ingresar la comitiva presidencial las tripulaciones dieron los hurras de reglamento. Dicha obra es la primera de su tipo que se efectúa en el país a cargo de técnicos peruanos.

---

### **Taller de Construcciones Navales**

En este Taller que es uno de los más importantes del Arsenal, se construirá unidades de guerra y auxiliares, así como buques para la industria marítima nacional. El Taller es de estructura de acero y abarca una área de 7,600 metros cuadrados.

Del interior del Taller en la planta alta pendían banderas, y la placa conmemorativa se hallaba cubierta con una bandera peruana.

El Presidente Odría fué invitado a descorrer la placa, y luego inició una detenida visita de inspección con su comitiva, apreciando el trabajo del personal y donde las planchas pasan por una serie de máquinas que las transforman en corto tiempo, quedando listas para su aplicación. La comitiva vió las Laminadoras, cizallas, punzonadoras, biseladoras, grúas de 20 á 50 toneladas, la compresora de aire de capacidad de 3 mil pies cúbicos por minuto etc.

La instalación estuvo a cargo del Servicio Industrial de la Marina y las explicaciones las hizo el Capitán de Fragata Eduardo Villa Salcedo, Jefe del Servicio Industrial de la Marina.

---

### **La Grada de Construcción.**

Después el Jefe del Estado y el Presidente de Nicaragua se dirigieron hacia la zona donde se construirá una nueva Grada para el lanzamiento de buques hasta de 10 mil toneladas, siendo ambos Presidente, aplaudidos por el personal de empleados y obreros civiles que prestan servicios en el Arsenal.

A uno de los costados de la playa se instaló un palco adornado con banderas. La banda de música interpretó la Marcha de Banderas.

El Jefe del Estado General Odría por medio de una palanca hizo funcionar un martillo de aire, el cual comenzó a clavar el primer piloto para la nueva grada de construcciones. Después le mostraron los planos de las nuevas construcciones navales entre ellas un buque tanque de seis mil toneladas. Asimismo vió la avanzada construcción de una barcaza para la draga, más conocida por "Ganguil" que lleva el número 3.

Terminada la jira de inspección el Presidente de la República se retiró del Arsenal Naval, pasando luego a la Escuela Naval de La Punta, donde le fué ofrecido un cocktail, finalizando estas ceremonias a la 1 y cuarto de la tarde.

---

### CONDECORACION AL MINISTRO DE MARINA

En el Club de Oficiales de la Marina, situado en La Punta, el Presidente de la República, General de División don Manuel A. Odría, impuso el 8 de Octubre la Condecoración "Al Mérito por Servicios Distinguidos", en su más alto grado, al Ministro de Marina, Vice-Almirante Roque A. Saldías.

En momento de imponer la condecoración, el Jefe del Estado pronunció breves palabras resaltando la labor cumplida por el Ministro de Marina que se traduce en el progreso logrado por la Armada Nacional. El Vice-Almirante Saldías, contestó en términos de agradecimiento, recibiendo después las felicitaciones de las personas asistentes.

---

### LANZAMIENTO DE UN GANGUIL Y COLOCACION DE LA QUILLA DE LA CAÑONERA "NANAY".

A las 10 de la mañana del 27 de Octubre se realizó la ceremonia de bendición de la barcaza de 250 toneladas "Ganguil" N° 3 y la colocación de la quilla de la cañonera fluvial B. A. P. "Nanay", la primera construída íntegramente en los talleres del Servicio Industrial de la Marina y la segunda cuyo proceso de construcciones se inicia en el referido departamento industrial.

Asistió a la ceremonia en representación del Presidente de la República, General de División Manuel A. Odría, el Capitán de Fragata José Rivarola, Edecán del Jefe de Estado, quien ocupó la tribuna oficial acompañado del Contralmirante Manuel R. Nieto, Jefe del Estado Mayor General de Marina, de los Representantes al Parlamento y miembros de la Comisión de Marina. Asistieron igualmente invitados altos jefes de la Marina de Guerra del Perú, representantes de la industria náutica del país, de la banca y el comercio y otras distinguidas personas.

La bendición de la barcaza, que se encontraba empavezada y con el Pabellón Nacional al tope, fué bendecida por el Capellán de la Marina R. P. Víctor Rivadeneyra y luego la madrina, señora

María L. de Villa Salcedo, rompió en el casco la clásica botella de champaña a tiempo que la nave discurría hacia el mar a los acordes de la marcha militar "Zarumilla" ejecutada por la banda de la Marina. Al tocar el agua la nueva barcaza fué saludada con toques de pitos y sirenas por los buques surtos en la bahía.

Finalizada esta ceremonia, una grúa de gran tamaño procedió a colocar la quilla de la cañonera fluvial B.A.P. "Nanay", primer buque de guerra que se construirá en el Perú. Al ser izada la quilla hasta la tribuna oficial, el Edecán del Presidente de la República, grabó en la plancha con un buril eléctrico, el nombre de la cañonera y luego colocada en las gradas que acababan de ser desocupadas, ejecutó la banda el Himno Nacional del Perú.

Las características de la barcaza construída son las siguientes :

Eslora sobre extremos (incluído pala timón) 121'-2", 36.92m.

Eslora sobre extremos (casco) 113'-0", 34.44m.

Manga sobre cubierta 20'-0", 6.10m.

Manga sobre defensas 20'-7", 6.27m.

Puntal 7'-3", 2.2m.

Capacidad del pozo, 5,297 pies cúbicos, 150 m<sup>3</sup>.

Equivalente aproximado de 250 a 260 Ton. de fango.

Peso aproximado de la estructura de acero (casco) 70 Ton.

La cañonera Fluvial "Nanay", cuya construcción se inicia, tiene las siguientes características:

Casco, Acero.

Desplazamiento, 172 toneladas.

Eslora, 120'.

Manga, 25'.

a) Con todo el armamento requerido en un buque de su clase.

b) Con gran velocidad y gran radio de acción.

## Crónica del Exterior

### Lanzamiento del B. A. P. "Tiburón".

El Submarino "Tiburón", fué lanzado al agua en los astilleros de la General Dynamics Corporation, el 27 de Octubre en Groton, Connecticut E. U. A.

Actuó de madrina del "Tiburón" la señora Teresa Bravo de Saldías, esposa del Ministro de Marina del Perú, Vice-Almirante Roque A. Saldías, quién fué el orador principal de la ceremonia.

Entre los concurrentes figuraban el Embajador del Perú en Washington, Fernando Berckemeyer.

La Banda de la Academia de Guardacostas ejecutó los himnos nacionales del Perú y de los Estados Unidos y el Comandante de Fragata James A. Sullivan, Capellán de la base de submarinos, impartió la bendición a la nueva nave e hizo la invocación religiosa.

El hermano gemelo del "Tiburón", el "Lobo" será lanzado al agua en Enero del próximo año.

**Discurso pronunciado por el señor John Jay Hopkins, Presidente del Directorio de la General Dynamics Corporation, con ocasión del lanzamiento del Submarino "Tiburón", para la Armada del Perú, en los Astilleros de la Electric Boat, en Groton, el 27 de Octubre de 1953.**

Señora de Saldías  
Almirante Saldías  
Señora de Berckemeyer  
Su Excelencia el Embajador Berckemeyer  
Honorables Huéspedes  
Damas y Caballeros:

El lanzamiento de un nuevo buque es una ocasión que guarda una estrecha semejanza con los festivales de las cosechas, que se celebran en estas latitudes por esta época del año. Al igual que



en la celebración de la cosecha, vemos reunidos los frutos de nuestro trabajo, cuya culminación es una bella nave. Expresamos con honestidad nuestro orgullo en la empresa y nuestra confianza en el porvenir.

En este lanzamiento celebramos asimismo, con nuestros amigos y colaboradores peruanos en nuestro trabajo, la recolección de una cosecha de muchos años de labor juntos en mutua comprensión.

Estamos orgullosos del trabajo por nosotros realizado en el TIBURON porque sabemos que cada uno de los hombres de la Electric Boat que realiza un trabajo para la República del Perú, está laborando por algo más que un simple jornal para subsistir. Cada uno de nosotros en esta organización, trabaja para amortizar una deuda de gratitud para con el Gobierno del Perú. Un Gobierno que ha tenido la avanzada visión de reconocer la falacia que significa una política de desarme en un mundo donde las fuerzas de la rapiña deambulan desenfrenadamente. En 1925, cuando el resto del mundo estaba empeñado en destruir sistemáticamente sus armas y por ende su propia salvaguarda, la República del Perú nos ordenó la construcción de cuatro modernos submarinos.

Fué este acto previsor del Gobierno del Perú el que permitió continuar con vida a la Electric Boat durante un período en que el Arsenal de las Democracias estaba casi exhausto. Esta previsión ayudó a la Electric Boat a aportar su magnífica contribución hacia el desesperado esfuerzo de este país contra las fuerzas del nacional socialismo, y en la actualidad sirve de freno a las ambiciones de otra fuerza que ha heredado su ideología de la arcaica dinastía mongólica de los kanes, y cuyo objetivo es la destrucción de las libertades tan caramente ganadas por nosotros.

Y qué diremos del futuro? Es acaso, este lanzamiento, el presagio de felicidad en el Mar? Creo que así es. La perspectiva de las naciones libres tales como el Perú, al armarse en defensa de estas libertades tan caramente ganadas y tan larga y tenazmente retenidas, constituye un aviso al mundo de que aquéllas no nos serán fácilmente arrebatadas.

Sabemos lo que son los hombres del Perú, porque han estado viviendo con nosotros durante muchos meses y muchos de ellos han estado aquí en ocasiones anteriores. Son gente tranquila, amante del hogar, que ejecutan sus trabajos expeditivamente y con extrema eficiencia unida a un elevado sentido del deber. Son ellos la clase de hombres de los que cualquier país se sentiría orgulloso de poderlos llamar.

Mientras los buenos destinos del Perú estén guiados por hombres de elevados propósitos como nuestro ilustre visitante en esta oportunidad. Almirante Roque A. Saldías, podemos estar se-

guros que la causa de la libertad será defendida con desmayable celo!

Tengo una fe ilimitada en los hombres que trabajan tenaz y constantemente para mejorar el bienestar de su país mediante el trabajo arduo. Y el Almirante Saldías es ese hombre. La historia de la Marina de Guerra del Perú ha sido bajo su tutelaje, una serie de ininterrumpidos progresos. Su gestión como Ministro de Marina ha visto la inauguración del Arsenal Naval en el Callao; una base de Submarinos; Escuelas Técnicas para Oficiales y Tripulantes; uno de los Hospitales Navales más modernos y muchas otras obras notables.

En diferentes ocasiones en que el Gobierno de su país ha requerido de sus servicios en puestos ajenos a su campo habitual profesional, el Almirante Saldías se ha desempeñado en forma igualmente excelente. Durante los años de 1936 y 1937, en que se desempeñó como Ministro de Salud Pública, los notables progresos económicos y sociales por él efectuados, constituyen amplia evidencia de que todo lo que él emprende está llamado a prosperar.

Yo creo que la mejor expresión de las cualidades y méritos de Su Excelencia como Oficial de Marina, está contenida en la Citación por la que el Gobierno de los Estados Unidos de América le confiriera la Condecoración de la LEGION AL MERITO en el Grado de Comandante en Jefe.

Esta Citación dice, en parte:

"Descargando sus responsabilidades con óptimo criterio, infalible tacto, y la mejor habilidad profesional, el Almirante Saldías ha dedicado su vida y sus energías al fortalecimiento de los ideales del Sistema Interamericano para asegurar la efectiva defensa del Hemisferio Occidental. Competente Jefe y atinado diplomático, ha demostrado la mayor comprensión de los problemas mutuos que se le han presentado, y ha contribuido incommensurablemente al desarrollo de un perdurable lazo de amistad entre sus camaradas de la Armada del Perú y sus colegas de la Armada de los Estados Unidos de América, cimentando así las amistosas relaciones entre los Gobiernos del Perú y de los Estados Unidos".

Por muchos años, el Perú y los Estados Unidos han tenido la bendición de una histórica amistad.

DAMAS Y CABALLEROS, tengo el honor de presentaros a uno de los principales arquitectos de esa amistad: EL MINISTRO DE MARINA DE LA REPUBLICA DEL PERU, VICE ALMIRANTE ROQUE A. SALDIAS.

**Discurso pronunciado por el Vice Almirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina, con ocasión del lanzamiento del Submarino "Tiburón", el 27 de Octubre de 1953 en los Astilleros de la Electric Boat, en Groton, Connecticut.**

Mr. Hopkins, Mr. Robinson,  
Honorable Huéspedes,  
Damas y Caballeros:

Deseo agradecer muy sinceramente a mi distinguido amigo, el Señor John Jay Hopkins, Presidente del Directorio de la General Dynamics Corporation, por sus generosas frases hacia mi persona, así como por sus laudables expresiones hacia el personal de la Marina de Guerra del Perú pertenecientes al Servicio en Submarinos.

Esta es, por cierto, una feliz a la vez que importantísima ocasión, porque significa otro paso más en el constante progreso de la Armada del Perú.

Esta es, también, una oportunidad propicia para renovar mis afirmaciones formuladas el 12 de Mayo de 1952 cuando, con ocasión de la colocación de la quilla de este buque y de su gemelo, declaré del modo más enfático y sincero, en nombre de mi Gobierno, que no existen propósitos malévolos ni ocultos en nuestra determinación para lograr una Marina digna de las nobles tradiciones de mi patria.

Estas nuevas unidades no habrán de constituir base alguna de conquista o agresión, ni serán armas de tiranía y codicia. Ellas son, en cambio, un significativo y palpable ejemplo de la determinación de una nación libre para cooperar en el mantenimiento de la paz mundial.

El Perú es un país que va por la senda ascendente del progreso, definitivamente trazado por un gobierno patriótico. En el Perú no se encuentran ni enfrentan serios problemas económicos, sociales o políticos, gracias a una sabia política de libre empresa y de iguales oportunidades tanto para los nacionales como para los extranjeros.

El Gobierno del Perú ha decidido definitivamente cooperar en el mantenimiento de la paz y tranquilidad en este Hemisferio a fin de asegurar para esta parte del mundo un frente unido contra la agresión; pero esto solo es posible mediante un apoyo firme y efectivo de esta gran nación: Los Estados Unidos de América.

No presumo al asegurar que el Perú es el más sincero amigo de este país, que afortunadamente ha apreciado que el mu-

tuo entendimiento entre las naciones solo puede ser una realidad mediante la fiel observancia de los principios de la política de buena vecindad, alentando las inversiones del capital privado; cooperación continuada de gobierno a gobierno para el fomento y desarrollo de facilidades básicas; comercio e intercambio en términos recíprocamente equitativos y libres de barreras que dan la sensación de desequilibrio en el intercambio comercial.

Me siento particularmente satisfecho del empeño que ha puesto la Electric Boat Company en la construcción de estos buques; refleja la honestidad, experiencia y sinceridad de los hombres que conforman esta organización. Quiero resumir las expresiones de mi aprecio diciendo, al estilo Naval: BIEN HECHO.

Asimismo en nombre de mi Gobierno, me siento feliz de poder expresar nuestros más sinceros agradecimientos a este Gobierno y en especial a los Departamentos de Defensa y de Estado, por sus actitudes amistosas, que han hecho posibles esta adquisición. En este sentido, estas unidades constituyen una nueva afirmación de los tradicionales lazos de mutuo afecto y comprensión que, afortunadamente, existen entre nuestros dos países.

Oficiales y Tripulantes de la Armada del Perú: En un futuro muy próximo tendreis el honor y el privilegio de dotar los submarinos que para nuestra Armada se construyen en este astillero. Ellos son una realidad merced a los incansables esfuerzos y al ilimitado patriotismo del Gobierno de nuestra amada patria; grandes sacrificios ha sido necesario realizar para adquirir estas unidades. Estoy plenamente seguro que ellas llenan vuestras aspiraciones, por eso, quiéranlos como un pedazo sagrado de nuestro suelo; sientan orgullo por ellos y bríndenles lo mejor de vuestra devoción por el deber. Sean con ellos tan leales como lo han sido con los anteriores submarinos, de modo que estos nuevos buques, bajo el amparo del bicolor del Perú, puedan tener una gloriosa y larga vida en el mar, en consonancia con las más grandes tradiciones de nuestra Armada!



---

## Necrológica



**CONTRALMIRANTE JOSE R. ALZAMORA**

† 23 Octubre 1953.

Una vez más la Marina de Guerra Nacional se enluta por la desaparición de uno de sus más altos valores que dedicó su vida y energías al servicio de la Patria y de la Institución a que pertenecía.

---



---

La vida del ilustre marino, cuya muerte ha de ser hondamente lamentada en todo el país y aún en el exterior, está compendiada en el siguiente discurso pronunciado por el Contralmirante Alberto Arnillas A. momentos antes de inhumarse sus restos, en el Cementerio General de Lima "Presbítero Maestro":

"Designado por la Superioridad para traer la palabra de condolencia de la Marina de Guerra del Perú ante los despojos del que fuera Contralmirante José R. Alzamora, cumplo este penoso deber con la honda emoción de Oficial General y amigo personal del extinto.

La foja de servicios del Contralmirante Alzamora es una pieza llena de motivos de admiración por el recorrido brillante de su trayectoria. Desde 1909 que se inicia en la Escuela Naval se impuso como número uno de su Promoción por su dedicación al estudio y la facilidad con que asimilaba las materias y este puesto privilegiado lo conservó durante toda su interesante carrera. Egresó de la Escuela Naval en diciembre de 1912 con el grado de Guardiamarina, pasando por breves meses al Crucero "Coronel Bolognesi" y después en la fragata "Presidente Sarmiento" en viaje de vuelta al mundo como premio a su sobresaliente actuación como alumno de la Escuela Naval. En la Argentina su actuación fué igualmente destacado al obtener el primer puesto entre la promoción Argentina Peruana de la fragata.

De regreso al país desempeñó diversos puestos importantes entre ellos el de Profesor de la Escuela Naval donde escribió un Tomo de Balística Exterior que sirvió de curso de instrucción en dicho plantel.

La segunda fase de su carrera la tenemos en los submarinos que el Supremo Gobierno comenzó a adquirir en 1924 y el entonces Comandante Alzamora es designado en dos comisiones para traer el "R-2" y "R-4".

Múltiples comisiones desempeñó como Segundo Comandante del Crucero "Lima" y Comandante del "R-1".

Ascendido a Capitán de Fragata en 1933 sirvió destacadamente en el Estado Mayor General de Marina, pasa después co-

---

---

mo Comandante de la División de Submarinos habiendo hecho un viaje con su División a los Estados Unidos. También tuvo a su cargo la Jefatura del Estado Mayor de la Escuadra y la Comandancia del Crucero "Almirante Grau".

Ascendido a Capitán de Navío en 1941, desempeñó con lucida actuación el cargo de Director del Material de la Marina llegando a la alta clase de Contralmirante en 1944. Un año más tarde su talento esclarecido lo llevó como Ministro de Marina.

En 1946 pasó al Ministerio de Hacienda y un año después desempeñó la Presidencia del Consejo de Ministros haciéndose cargo de la Cartera de Justicia.

Vuelto al Ramo de Hacienda ocupó el puesto de Gerente de la Corporación Peruana de Vapores hasta el mes de enero del presente año que pasó al Retiro, a su solicitud para atender el restablecimiento de su salud.

Tal es el jalonamiento de la vida naval del Contralmirante Alzamora trazada a grandes rasgos.

En su vida privada formó un hogar ejemplar y hago llegar a los deudos en mi calidad de vocero oficial y en el mío propio nuestra sentida condolencia.

La Marina pierde uno de sus hijos más esclarecidos por las virtudes que adornaban su personalidad palabra cálida en la emoción, amor al estudio, asimilación rápida que le permitió sobresalir en todos sus compromisos en forma brillante.

Testigo de excepción, veóle en todas las etapas de su vida naval desde Cadete a Almirante, a través de todas las fases de la carrera dejando a su paso un sello de eficiencia y estimación aunado al estudio y trabajo que desempeñaba con gran facilidad debido a la agilidad mental de persona superior.

Todos los puestos de la Marina conocieron su acción firme y progresista y cúpole el alto honor de desempeñar el más elevado puesto político que puede servir un ciudadano como Presidente del Consejo de Ministros.

---



---

Rogamos al Creador reciba nuestra plegaria llena de dolor para dar al alma del Contralmirante José R. Alzamora sitio preferencial que ganó por su paso en esta vida dejando en nosotros el recuerdo imborrable de su bondad ingénita y el camino luminoso de su acción que el Instituto Naval ofrece solemnemente, en esta triste oportunidad, no perder de vista para bien de la Patria.

Contralmirante José R. Alzamora descansa en paz".

Fué el Contralmirante Alzamora poseedor de las siguientes condecoraciones: Gran Cruz Orden del Sol del Perú, Gran Oficial de la Orden al Mérito Naval de Cuba, Comendador de la Orden al Mérito de Chile, Comendador de la Orden Vasco Núñez de Balboa de Panamá, Oficial de la Orden El Libertador de Venezuela, Oficial de la Legión del Mérito EE. UU. de N. A., Gran Oficial Cruz Peruana al Mérito Naval - 1947, Gran Oficial de la Orden Militar de Ayacucho 1944.

La "Revista de Marina", se asocia al pesar de sus deudos y les envía su más sentida condolencia.

---

Nov.-Dic.  
Año 38 No. 6

# Contenido



Vol. No. 226

	<i>Pág.</i>
El Cuerpo de Ataque Kamikaze.—Por el C. de N. Rikihei Inoguchi y el C. de F. Tadashi Nakajima de la extinguida Armada Imperial Japonesa . . . . .	603
Supervivencia en la Mar.— Por el Comandante E. L. E. Ritson U.S.N. . . . .	623
Los Planos y la Construcción del "Yamato" y del "Musashi".—Por el C. de N. Kitaro Matsumoto I. J. N. y el C. de F. Masataka Chihaya I. J. N. . . . .	639
El Oficial Odontólogo a bordo, en rutina y en emergencias.—Por el Capitán de Corbeta SN. (O) Lizardo Aste G. M. . . . .	659
¿Estuvo Halsey en lo correcto en el Golfo de Leyte?.— Por Gilbert Cant . . . . .	669
Espoleta M 51 con Multiplicador M 21.—Por el Capitán de Corbeta A.P. Guillermo S. Faura Gaig. . . . .	689
Notas Profesionales . . . . .	693
Crónica Nacional . . . . .	702