

	Pag.
Importancia estratégica y significado del Canal del Volga al Don.—Por el Captain Russell S. Hibbs . . . . .	193
El "Simoun" ataca, aborda y hunde al submarino Alemán U-54.—Por el Capitaine de Corvette G. Viort . . . . .	203
La Campana del Buque.—Por el Capitán de Navío Parke H. Brady U.S.N. . . . .	211
Apreciación de la Situación en la Mar.—Por A. Iachino	213
La Ley Internacional no es letra muerta.—Por el Contralmirante Thomas H. Robbins U.S.N. . . . .	233
La Protección de los Buques.—Por G. Fioravanzo . . . . .	241
La Verdad sobre Darlan.—Por Russell Brooks . . . . .	247
Operación Nordpol . . . . .	267
Notas Profesionales . . . . .	277
Crónica Nacional . . . . .	287
Necrológica . . . . .	289

# Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A.P. Alejandro Martínez C.

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Jorge Mazuré G.

REDACTOR

Capitán de Corbeta A.P. Edmundo Deville P.

---

## CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año Personal de la Armada . . . . .	S o.	15.00
Al año Personal Civil . . . . .	"	30.00
Número suelto . . . . .	"	7.00
Suscripción anual en el extranjero . . . . .	U.S. \$	3.00

## AVISOS

Frente al índice . . . . .	S o.	220.00
Contratapas y 1ra. página . . . . .	"	200.00
Página frente al 1er. y último artículo . . . . .	"	180.00
1 Página . . . . .	"	160.00
½ Página . . . . .	"	100.00

## 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 replica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla N° 32 - Callao - Perú S.A.

# Importancia estratégica y significado del Canal del Volga al Don

Por el Captain RUSSELL S. HIBBS

La última creación de un sistema integral de trasportes por aguas profundas en el sector europeo de la Unión Soviética fué enunciada como uno de los objetivos del plan quinquenal de 1951-1955. La terminación de esta vía fluvial suministra a la Segunda Potencia Naval una nueva omnipotencia.

En 1952, tan solo con la apertura del canal del Volga al Don, se construyó una vía interior que une los mares Negro, Caspio, Báltico y Blanco, pero la idea de dicha vía acuática nació con el hombre de la voluntad de hierro y fundador de la primera flota rusa de madera, Pedro el Grande.

Habiendo fallado en su primer intento de capturar Azov a los turcos, Pedro el Grande construyó una flota que consistía en dos buques grandes, 23 galeras, 4 brulotes y 1300 barcas. La madera para la construcción de esta flota en Voronezh sobre el Don, fué llevada flotando río abajo por el Volga hasta las proximidades de lo que es hoy Stalingrado, y luego transportada por tierra hasta el Don. Veinte mil hombres de infantería bajo el comando de Lefort y Galovin a-

compañaron la madera río abajo y sirvieron de mano de obra para el acarreo. Los esfuerzos rusos fueron recompensados con la captura de Azov al año siguiente, en 1696.

Después de conquistar Azov, Pedro el Grande se vió en la necesidad de aprovisionar la guarnición y trazó los planos para abrir el canal del Volga al Don desde las proximidades de Kamyshin (precisamente al oeste de Nicolaevsk) al sur del pequeño río Ilov hasta el Don. Este es el primer intento conocido para la construcción del canal Volga-Don.

A pesar de que el río Volga y el río Don estaban separados por "tierra firme", Pedro el Grande inició la construcción de vías acuáticas, las cuales a mediados del siglo XIX unían los principales ríos de la Rusia Europea.

Si había falta de habilidad de ingeniería para la construcción del canal Volga-Don, en cambio no faltaba imaginación. A principios del siglo XIX los cascos de los buques fueron taladrados para ponerles ejes; al llegar a puerto en el bajo Volga se les quitó el calafateo de los huecos, se

colocó los ejes en su sitio y se unció bueyes a los buques; se empleo diez o cincuenta yuntas según la naturaleza de la carga. Cuando las condiciones del viento eran favorables se les ponía velas. La "carrera" del Volga al Don requería normalmente cinco días, pero con viento favorable fué reducida a cuatro.

A principios del siglo XIX hubo constantemente una o más variantes en el trazo del canal del Volga al Don. En consecuencia los Soviets intentaron al principio la construcción del canal, teniendo a su disposición una abundancia de estudios previos. Prácticamente se había considerado todo aspecto y toda alternativa; algunos ingenieros optimistas habían llegado hasta considerar un túnel que uniese los dos ríos.

De 1927 a 1928 se habló mucho del canal, pero no se escabó nada. El proyecto estaba claramente, más allá de las posibilidades del Sóviet en esa época. En el segundo plan quinquenal 1932-1937 también se consideró el canal. Se designó una partida de 150'000.000 de rublos para la construcción que debía empezar en 1934 y terminar en 1937.

Durante el período de 1933 a 1939 hubo varias divergencias en las opiniones respecto al trabajo de ingeniería. Un grupo propuso un canal cuya función principal fuese la navegación y el paso de las aguas del Don hacia el Volga. Durante las crecientes de la Primavera una gran canti-

dad de agua del Don "se pierde" en el mar.

Por otra parte, el nivel del Mar Caspio está descendiendo rápidamente. El paso de las aguas del Don retardaría el receso del Mar Caspio y sería una dádiva para la industria pesquera que se encuentra amenazada. Otros grupos se oponían a permitir el paso de las aguas del Don, alegando que aquella acción haría aumentar la salinidad del Mar de Azov.

Se determinó que el paso de las aguas del Don no retardaría de una manera notable el descenso del Mar Caspio, pero que este proyecto debería estar acompañado de otros proyectos en mayor escala si se quería obtener resultados apreciables.

De la diversidad de opiniones resultó la postergación del proyecto Volga-Don. Mientras tanto, el trabajo múltiple Báltico —Mar Blanco—Moscú estaba en ejecución. La construcción de la represa de Ivankov hizo posible en 1937, la apertura del canal de Moscú. Este canal une Moscú con el Volga y asegura a la ciudad una provisión de agua suficiente.

La unión del Neva con el Báltico por medio del Golfo de Finlandia, fué mejorada por la modernización del canal Mariinsk construido en el siglo XVIII. El reservorio Rybinsk forma parte del nuevo sistema Mariinsk. Los canales entre el Lago Onega y el Mar Blanco que fueron los primeros construidos por el Soviet, junto con las mejoras del antiguo sistema, for-

man un lazo de unión marítimo entre el Volga y el Mar Blanco.

A fines de la década de 1930 el canal del Volga al Don era todavía el único eslabón por terminar en la cadena de los Mares Báltico —Blanco—Caspio— y Negro. En la reunión del 18º Congreso de 1939 V.M. Molotov dijo:

“Se ha hecho surgir la cuestión del canal del Volga al Don. Este es también uno de los serios problemas económicos para cuya solución debemos trabajar en el tercer plan quinquenal (1938-WWII). Se aplazó la solución del canal Volga-Don a causa de que se complicó con una serie de problemas diversos, por ejemplo: la construcción de estaciones hidroeléctricas gigantes. En la actualidad esta cuestión está siendo tratada en el GOSPLAN de la Unión y bien pronto iremos a su solución concreta...”

Se trataba pues, de algo más que de la construcción de 101 kilómetros de canal. Un canal por sí solo, no serviría de eslabón final para formar la vía acuática que uniese el Mar Blanco y el Mar Báltico con el Mar Negro y el Mar Caspio. ¡El bajo Don no era suficientemente profundo!

El plan final fué hecho para desempeñar funciones de irrigación, hidroeléctricas y de transporte. Los Soviets insistieron en la naturaleza integral de su proyecto, opuesto a la finalidad básica de navegación de los planes primitivos. ¡Indudablemente a Pedro el Grande le faltó previsión al

no haber visto el potencial hidro-eléctrico de los ríos rusos!

Se ha planeado una serie de represas en el Volga a fin de asegurar una profundidad mínima de 15 pies. En los canales que unen el Volga, el Don, el Neva y el Dnieper se estipula la misma profundidad mínima de agua. La energía generada en las represas se empleará para hacer funcionar las maquinarias de los canales, para bombear agua para las irrigaciones y para mantener la industria de la región. Cuando estén listas las estaciones hidro-eléctricas de Kuibyshev y de Stalingrado suministrarán energía para Moscú.

El trabajo del canal Volga-Don y de las represas que lo sostienen principiaron formando parte del tercer plan quinquenal, pero se suspendió su construcción al estallar la Segunda Guerra Mundial.

En 1947 se reanudó el planeamiento y en 1950 el Consejo de Ministros decretó lo siguiente:

“Reducir el tiempo de construcción del canal Volga-Don a dos años; la construcción deberá estar terminada en 1951. El proyecto incluía lo siguiente:

a) Un canal navegable Volga-Don que conectase el río Volga con el río Don desde la región de Stalingrado hasta la ciudad de Kalach en el Don; con una longitud de 101 kilómetros (94.6 verstas), con 13 esclusas, 3 represas, estaciones de bombeo, puentes y otras construcciones.

b) Una estación hidro-eléctrica múltiple en el Don en las proximidades de Tsimlyansk..... con una represa de concreto de 500 metros de largo y una represa de tierra de 12.8 kilómetros (12 verstas), dos compuertas para la navegación, un puerto fluvial.....".

"El 31 de Mayo a las 13 horas y 55 minutos tuvo lugar el significativo momento de la unión de las aguas del Volga con las del Don". El canal fué inaugurado oficialmente el 27 de Julio de 1952, un cuarto de milenio después de su concepción.

## II

Los dos problemas principales de ingeniería resueltos en la construcción Volga-Don consistieron en la diferencia de elevación entre los dos ríos, 44 metros, y en la falta de un sistema adecuado de arroyos de alimentación entre el Volga y el Don. Se proyectó un conjunto de 13 esclusas para resolver el primer problema levantando los buques 88 metros sobre el nivel del Volga. La subida desde el Volga hasta la cumbre es mucho más empinada que desde el Don, cuyo nivel está solamente 44 metros más alto que el del Volga.

Nueve de estas trece esclusas están situadas en el lado del Volga en donde hay cinco esclusas dentro de cinco millas. A éstas se les llama "la escalera de Chapurnikov". Los reservorios de Varvarov y de Bereslav forman dos lagos artificiales. Cuatro

compuertas sirven para bajar hacia el Don.

Las recientes publicaciones soviéticas, tales como el libro VOLGA-DON publicado por la Academia de Ciencias del Soviet, tienen buen cuidado de no mencionar el tamaño de las esclusas; pero las esclusas del Volga-Don no son por cierto las características de limitación del proyecto Volga. Se calcula que estas esclusas tienen aproximadamente 60' X 600', con un mínimo de 15' de agua sobre los umbrales de las puertas.

Para resolver el segundo problema, el de suministrar agua para el canal, se ha construido tres estaciones de bombeo, cada una con una capacidad de 45 metros cúbicos por segundo. La primera de éstas levanta el agua desde Tsimlyansk hasta el reservorio de Karpov, cuya capacidad es de 155'000.000 de metros cúbicos. La segunda estación bombea el agua desde Karpov hasta el reservorio Bereslav que tiene una capacidad de 48'000.000 de metros cúbicos y a un ramal de conexión del canal situado entre la décima y la décima primera esclusa. La tercera estación de bombeo levanta el agua más arriba hasta el reservorio de Varvarov cuya capacidad es de 125'000.000 de metros cúbicos.

Aunque este canal no fué diseñado primitivamente para aumentar las aguas del Volga, los ingenieros soviéticos conciben racionalmente que el canal sirve también para este propósito. Sin tener en cuenta la direc-

ción del tránsito de los buques por el canal, toda el agua se va al Volga. También se sostiene que la formación de los grandes depósitos de agua, tales como el reservorio de Tsimlyansk en el Don, aumenta la precipitación sobre la cuenca del Volga. La represa de Tsimlyansk construída para levantar el nivel del bajo Volga, sirve también de base para que puedan pasar el ferrocarril y los caminos a través del Don.

### III

¿Qué significa el Canal del Volga al Don?

"Se debe ver el Canal Volga-Don no como a una arteria de transporte, sino como a un lazo de unión que integra la red fluvial del Soviet Europeo".

El análisis occidental considera al conjunto de transportes soviético como el eslabón más débil en la cadena económica de ese país. El esquema del Volga alivia a los ferrocarriles del Soviet Europeo. Según los cálculos soviéticos, el volumen de carga transportada por el Canal Volga-Don será bien pronto equivalente al que podrían transportar cuarenta líneas férreas.

Granos y maderas fueron por mucho tiempo los artículos principales de la carga transportada por el Volga. Estos productos constituyen todavía un gran porcentaje de la carga total, pero el carbón y el petróleo han asumido una nueva importancia.

El Canal Volga-Don se emplea mucho para trasportar el carbón de la cuenca del Don a las nuevas regiones industriales del Volga. De una manera semejante, el mineral de los Montes Urales es llevado a la cuenca del Don.

Desde Bakú grandes buques tanques cargan el petróleo a la delta del Volga en donde es trasbordado a barcas petroleras o a buques tanques más pequeños. Desde este punto parten las líneas marítimas en todas direcciones. Las unidades de las flotas del Mar Báltico, del Mar Negro, y del Mar del Norte están conectadas directamente con los campos petrolíferos por rutas fluviales.

La prensa soviética es relativamente reticente al tratar del papel naval del esquema del Volga. Se debe interpretar sus declaraciones en vista de la doctrina comunista y de sus implicaciones. El autor del *Volga-Don* dice: "La ruta interna" "de retaguardia" (tylovoy) que conecta los puertos soviéticos de los mares Báltico, Blanco, Azov, y Negro es mucho más corta que los circuitos de las rutas por *los mares y océanos externos*. Así por ejemplo: La ruta de Leningrado a Rostov por el Don es dos veces más corta".

La doctrina militar soviética le da mucha importancia a la protección de la *retaguardia*. El empleo de esta palabra en el contexto dado refuerza la connotación deseada de la frase.

El autor presenta el siguiente cuadro de distancias.

Por rutas fluviales		Por mares y océanos externos	
Leningrado-Shcherbakov	1136 km.	Leningrado-Londres (Vía canal de Kiel)	2258 km.
Scherbakov-Stalingrado	2254 km.	Londres-Gibraltar	2432 km.
Canal Volga-Don	101 km.	Gibraltar-Estambul	3315 km.
Por el Don hasta Rostov	439 km.	Estambul-Rostov	1194 km.
Total	aproximadamente 3930 km.		aproximadamente 9199 km.

Las implicaciones navales de tal comparación son evidentes.

La nueva relación entre las flotas del Mar Báltico y del Mar Negro es análoga a la relación que hay entre las unidades de la flota de los Estados Unidos de Providence, Rhode Island con las de Pensacola, Florida.

Aunque no en parte, en lo referente al esquema del Volga, es pertinente mencionar la ruta del Mar del Norte como otro factor que desmiente el antiguo concepto de las flotas rusas divididas.

(N. del T.— El Capitaine de Frégate de la Marina Francesa, René Daveluy en 1906, al empezar su libro "La Lutte pour l'Empire de la mer" dijo: "I. LA ESTRATEGIA. La Rusia no será jamás una potencia marítima. La geografía se opone a ello. Desarrollándose por expansión alrededor de una provincia ahogada en las tierras, la nacionalidad moscovita acaba por avanzar hasta la costa. Se establece así sobre tres mares muy alejados los unos de los otros ¡Y qué mares! Verdaderos bolsillos o lagos cuyas desembocaduras sobre alta mar pertenecen a naciones rivales).

Según las cifras soviéticas la distancia de Leningrado a Vladivostok vía canal de Suez o canal de Panamá es de 23.000 km; por la ruta del norte 16.000 km. (9.000 millas náuticas).

La publicación geográfica soviética "Sobre un Mapa de la Madre Patria" dice lo siguiente:

"Nuestro país toca el mar libre en numerosos puntos: el Mar Negro, el Mar Báltico, el Artico y el Pacífico. Estas regiones estaban antiguamente desconectadas, pero ahora, bajo el régimen soviético están unidas por el Canal Dnieper-Bur, por la ruta Volga-Báltico reconstruidas durante el plan quinquenal, por el Canal Mar Blanco-Báltico y por la ruta del Mar del Norte....."

Agreguése a esto el Canal Volga-Don y veremos que todas las flotas soviéticas ya no están divididas, sino conectadas por vías acuáticas internas. La ruta del norte no es navegable durante grandes períodos de invierno a causa de los hielos; sin embargo, esto tan solo no justifica el despreciar sus implicaciones estratégicas.

Los Soviets comenzaron una seria investigación naval antes de la Segunda Guerra Mundial. La Marina soviética es la que tiene hoy más experiencia en operaciones árticas. Cuáles son los pasos francos y libres de tormentas, es una cuestión que no se rá publicado todavía.

El atlas de Geografía de la USSR. para las clases 7ª y 8ª de Instrucción Media publicado en Moscú en 1954 dedica una página entera a describir las vías fluviales de la Unión Soviética. El título dice "Moscú, el puerto de los cinco mares". En efecto, la ruta del Mar del Norte une Moscú con el Océano Pacífico.

La navegación en el Volga también está limitada durante los meses de invierno. Aquí como en el Océano Artico, los Soviets están haciendo grandes esfuerzos para mantener un máximo de operaciones.

El número de Marzo de 1953 de "La Unión Soviética", revista mensual de Moscú, hace el siguiente comentario a este respecto:

"Los nuevos rompe-hielos construidos en el arsenal de Red Sormovo permiten la navegación durante el invierno en Gorki. La escolta de buques en el río helado ha llegado a ser un fenómeno muy común..... A pesar de temperaturas de -30° C (-22° F) y fuertes nevada, el rompe-hielos "Don" hizo un viaje de Gorki a Il'ink ida y vuelta,— una distancia de 500 kilómetros.

Se necesita hacer un análisis cui-

dadoso antes de establecer categóricamente qué unidades navales soviéticas se podría utilizar en el conjunto de rutas del Volga. Se ha iniciado cambios en la arquitectura naval soviética a fin de hacer frente a la gran presión que ejerce el hielo sobre los cascos. Al calcular las aptitudes navales soviéticas, es conveniente recordar que los buques de guerra están diseñados no solamente para obtener un conjunto que reuna andar, radio de acción, maniobrabilidad y armamento máximos, sino también para enfrentarse a los requisitos marítimos que los rodean: el hielo en la ruta del norte y los cinco metros de agua en el Volga. No nos proponemos aquí hacer un estudio detallado, sino indicar solamente las tendencias generales y las capacidades.

La fuerza de la Marina Soviética está basada en su gran número de unidades de superficie modernas, medianas y ligeras y de submarinos. Actualmente estas unidades llegan a 350-400 submarinos, 125-150 destructores, 25-30 cruceros, numerosos patrulleros, fondeadores de minas y otras embarcaciones ligeras. Hay tres acorazados y un número desconocido de portaaviones. Se cree que en el Báltico y en el Mar Negro están las unidades de superficie más poderosas. ¿Qué porcentaje de estos buques es capaz de navegar en la red del Volga?

Los factores restrictivos son el calado, y en menor grado, el ancho de las esclusas. El objetivo original so-

viético era asegurar en toda la longitud de la red del Volga una profundidad de 15 pies.

"Con la adaptación de barcazas y con cambios estructurales, tanto la preponderancia numérica como la estratégica de la flota soviética pueden ser desplegadas entre las flotas del Mar Báltico, del Mar del Norte, del Mar Negro y del Lejano Oriente, por vías internas y ocultas".

Aunque un despliegue frecuente de unidades pesadas podría ser impracticable, la potencia de choque de ese despliegue podría ser decisiva. Los Soviets conocen su potencial —un hecho bien demostrado por las declaraciones hechas por la boca del oso.

"El Canal dió grandes facilidades para desplazar buques por sus propios medios, o cascos en construcción desde los centros de construcción septentrionales o interiores como Leningrado, Arcángel o Gorki, hacia los mares del sur; y por otra parte para el despliegue de buques desde las aguas del sur a las del norte.

Así pues, el Canal permite una mayor movilidad en el empleo de fuerzas productivas para la industria de la construcción naval soviética".

#### Volvamos al canal VOLGA-DON

Ya en 1952, la primera navegación por el canal permitió el tránsito de un grupo de buques de guerra (moskie suda) desde una hoya marítima a la otra. Nuestra prensa comunica el viaje de buques motores del Mar Negro al Mar Caspio, y el em-

pleo de las rutas Volga-Don, Volga-Báltico y Mar del Norte para llevar al norte los barcos de la flota pesquera.

No se debe pasar por alto la significación naval de los barcos pesqueros. Estas embarcaciones son muy marineras, están tripuladas por dotaciones experimentadas, y serían transportes excelentes a distancias cortas para tropas anfibas.

En el número del Proceedings de Junio de 1955, el Comandante A. Gronningsaeter de la Real Marina Noruega estima que la flota soviética pesquera del Báltico es capaz de transportar 2 divisiones de asalto completas con su equipo ligero. ¡Noruega hace muy bien en no perder de vista a estos barcos que tienen la facultad de salir de la neblina sin causar alarma, llevando abordó algo más que bacalao! El canal del Volga al Don permite desplegar y reconcentrar las flotas pesqueras del Caspio, del Báltico y del Mar Negro en cualquiera de estos tres mares.

#### IV

"La red interna abre la posibilidad de una ruta acuática entre nuestros puertos septentrionales e internos y los centros industriales del Mar Negro y del Danubio. . . . De esta manera el canal Volga-Don asume una significación nacional".

El año 1955 marcó algo más que el final del quinto plan quinquenal. Simbolizó una nueva era en la histo-

ria naval de Rusia y del Soviet. La terminación del proyecto del Volga y los progresos en la navegación ártica dan a la Marina más rápidamente desarrollada una nueva omnipresencia.

El concepto de flotas divididas ya no existe, ya no significa nada excepto en comparación con otras Marinas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del

Lejano Oriente no están más divididas que las unidades de las flotas de los Estados Unidos de Providence, Florida; San Francisco, California y de Pearl Harbour.

Un proverbio ruso dice: "Un pescador conoce a otro desde lejos". Como potencia naval reconozcamos a la otra en su verdadera magnitud y obremos en consecuencia.

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

con el inmutable Peñón de Gibraltar, esperando resbalarse por encima del estrecho; están más seguros que los tonos grises del fondo.

Llegando de Cádiz, el "Simoun" fondeó a las 17 h. y 17 m. a 600 metros en el 212 de la extremidad de la polizada, después de haber cambiado señales de reconocimiento con el vigía alerta e identificar cada buque que se presentaba en su campo visual.

Desde las 13 horas, nuestro de maniobra. El puente señalaba al "Austral" y al "Gala", los buques de servicio a quienes se debía de escoltar desde Gibraltar hasta un punto situado a la altura del Cabo San Vicente, desde donde sería lanzado a cargo del "Forbin", hasta Brest.

Tres cuartos de hora después de haber zanjado el ojo (mecánico) del vigía alerta y hace un quinto trasmitiendo una "alerta submarina". Dos buques que navegaban delante de nosotros dan media vuelta y en contra de la corriente, batan el record de

El Simoun y el conway van en la Océano. Hicieron un récord de la Air France que entró a su base se dirige hacia el Este (¿Fue este quien dio la señal de alerta?)

Desde hacia cinco meses estuvo batiendo el momento en que un submarino se manifestase de otro modo que no fuera bajo la apariencia, faltar de un "terrico".

Después todos nos alegrábamos en el cuerno. Dejé al timonel para el patrullero, porque pronto se prevé un adelantamiento importante, como la vez inmediatamente hacia el fondo de la columna. Después por el collado del estrecho, el cometido de Oficiales de Mar, la unión de los Oficiales y la disciplina del Comandante.

Quedó, una hora los vigías alerta, desahogadamente los ojos, pero no muy buena. Y todo lo tarde los buques navegaban en un 100.

23-06-FEBRERO. Durante la noche (del 22) el viento amainó y a las 2 de la mañana (del 23) cuando

El otro punto no está más dividido que los límites de los Estados Unidos de América, Francia, Gran Bretaña, Italia y de los Países Bajos.

Un problema más difícil que el anterior, es el de la navegación. Como potencia naval, reconocemos a la URSS en su vertiente marítima y en sus intereses en consecuencia.

(Del U.S.S.R. "Procedimientos")

El problema de la navegación en el Canal de Suez es un problema de gran importancia para el mundo entero. El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo. El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo. El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo.

Al punto, el Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo. El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo.

Volviendo al canal de SUEZ

En 1952, el primer ministro británico Harold Macmillan anunció que un grupo de países europeos había acordado desde una hora marítima a la otra. Nuestro primer ministro anunció que un grupo de países europeos había acordado desde una hora marítima a la otra. Nuestro primer ministro anunció que un grupo de países europeos había acordado desde una hora marítima a la otra.

El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo. El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo. El Canal de Suez es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y para la paz y la estabilidad del mundo.

El concepto de flotas divididas no existe, ya no significa nada en su comparación con otras flotas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del Atlántico.

El concepto de flotas divididas no existe, ya no significa nada en su comparación con otras flotas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del Atlántico. El concepto de flotas divididas no existe, ya no significa nada en su comparación con otras flotas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del Atlántico.

El concepto de flotas divididas no existe, ya no significa nada en su comparación con otras flotas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del Atlántico.

El concepto de flotas divididas no existe, ya no significa nada en su comparación con otras flotas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del Atlántico.

El concepto de flotas divididas no existe, ya no significa nada en su comparación con otras flotas. Las flotas soviéticas del Báltico, del Mar Negro, del Mar del Norte y del Atlántico.

# El "Simoun" ataca, aborda y hunde al submarino alemán U-54

Por el Capitaine de Corvette G. VIORT

22 DE FEBRERO DE 1940.— Tiempo gris; las nubes arrastradas por un fuerte viento del Este se pegan al inmutable Peñón de Gibraltar, esperando resbalar por encima del estrecho; están más oscuras que los tonos grises del fondo.

Llegando de Casablanca, el "Simoun" fondeó a las 11 h. y 17 m. a 600 metros en el 212 de la extremidad de la palizada, después de haber cambiado señales de reconocimiento con el vigía atento a identificar cada buque que se presentaba en su campo visual.

Desde las 13 horas, puestos de maniobra. El puente señalaba el "Austral" y el "Golo" dos buques de servicio a quienes se trataba de escoltar desde Gibraltar hasta un punto situado a la altura del Cabo San Vicente, desde donde serían tomados a cargo del "Forbin" hasta Brest.

Tres cuartos de hora después de haber zarpado, el ojo (mecánico) del vigía brilla y hace un guiño transmitiendo una "alerta submarina". Dos convoys que navegaban delante de nosotros dan media vuelta y en contra de la corriente, baten el record de

velocidad para ganar el abrigo de Gibraltar.

El "Simoun" y su convoy son los únicos que conservaron su rumbo hacia el Oeste. Hasta un rápido de la Air France que entra a su base se dirige hacia el Este (¿Fue éste quien dió la señal de alerta?).

Desde hacía cinco meses esperábamos el momento en que un submarino se manifestase de otro modo que no fuera bajo la apariencia falaz de un "menisco".

También todos nos alegrábamos en el puente, desde el timonel hasta el pañolero, porque cuando se prevé un acontecimiento importante, corre la voz rápidamente hasta el fondo de la sentina, pasando por el callejón del sollado, la camareta de Oficiales de Mar, la cocina de los Oficiales y la despensa del Comandante . . . . .

Durante una hora los vigías abrían desmesuradamente los ojos, para no ver nada. Y toda la tarde los buques navegaron en zig-zag.

23 DE FEBRERO.—Durante la noche (del 22) el viento amainó y a las 8 de la mañana (del 23) cuando

yo tomaba mi guardia, el viento soplabla del Oeste, fuerza 1, la mar estaba todavía un poco movida. Por momentos un pedazo de cielo azul aparecía por entre las nubes que atravesaban los rayos difusos del Sol. Nuestros dos "potrillos" nos seguían bien en línea de fila. Verdaderamente, esa tarde hacía un tiempo magnífico para practicar un ejercicio de tiro reducido, después del relevo hecho por el "Forbin". Había también dos pequeños puntos en el horizonte hacia el Sur que servían de blanco para la "serie" del telemetrista.— "Mi teniente, esos son dos pescadores con barredera". El Guardiamarina de servicio marcó en la carta la posición:— ¡Están sobre 4000 metros de fondo!..... ¿qué podrán estar pescando?..... Los seguimos con los prismáticos. A intervalos regulares soltaban bocanadas de humo.

A las 13 horas el "Forbin" se acercó y nos dió libertad de maniobra. Intrigado por los dos pescadores que hacían rumbo Norte a poca velocidad, el Comandante viró al rumbo 110° y les puso la proa, a una velocidad de 18 nudos. Nos acercamos rápidamente y bien pronto nos fué fácil ver que navegaban **en línea de fila** y parecían aumentar su velocidad cuando se acercó el "Simoun". No había señal de desorden a bordo, no había redes barrederas, ni aparatos de pesca a la vista. Y en la popa de uno de ellos, con los prismáticos se distinguía un grupo de mozos rubios. El Comandante decidió practicar la

visita. A bordo del "Simoun" estábamos naturalmente en puestos de maniobra, y se tomó las disposiciones para arriar la chalupa.

Al igual que muchos Ingenieros-Mecánicos de los torpederos, el Ingeniero del "Simoun" miraba desarrollarse el espectáculo desde la puerta de entrada de la máquina, con un ojo sobre la cubierta y el otro sobre el Oficial de Guardia. Examinaba a los pesqueros que estaban a unos cientos de metros; y para él que no estaba sino a dos metros sobre el nivel del agua, todos los objetos de la superficie destacaban su silueta sobre el horizonte, mientras que desde el puente se tenía vistas que se hundían. Mirando alternativamente a los dos pesqueros, el Ingeniero se fijó en una varilla negra vertical, que salía del agua, rígida, entre dos olas, a 150 metros aproximadamente por la cuadra de estribor del "Simoun". Se volteó para anunciar lo que había visto y para encontrar a alguno que se lo confirmara. Estaba sólo en cubierta. La varilla negra desapareció .....

Subió al puente y previno al Comandante. Este suspendió la orden de arriar la chalupa; ordenó un Boutakoff, y los timoneles empezaron a lanzar las boyas phoscar. El servicio de armas excitaban. Todo el personal de guardia miraba, rebuscaba y escudriñaba en los senos de las olas. Los pesqueros pusieron en seguida proa al Oeste.

El "Simoun" pasó y repasó tres veces cerca del phoscar. En el momento en que se principiaba su cuarta corrida a las 14 h. y 23, el personal que estaba en el extremo de babor del puente señaló un periscopio a cuatro cuartas por babor a 400 metros aproximadamente. Al mismo tiempo el vigía de la artillería anunció: "¡Periscopio a cuatro cuartas por babor a 300 metros!".

En el puente, en donde no se oye sino el ruido del indicador del ángulo del timón, el Comandante había asumido la guardia.

Siempre recordaré toda mi vida su alocución calmada y lenta: ¡A la izquierda 15, - 240 revoluciones" y después "¡listos a lanzar granadas (de profundidad)", y cuando las órdenes fueron repetidas, dirigiéndose al Oficial de Comunicaciones le dijo: "Comuníqueme al Almirante: "Del "Simoun" - Yo ataco".

Durante este tiempo, el "Simoun" se acercó al punto en donde había sido visto el periscopio.

Dejemos al Comandante Bataille que él mismo nos cuente este combate, tal cual lo hizo en su parte acerca de este encuentro:

—"Comenzamos a soltar granadas desde 150 metros antes de llegar a la estela y terminamos 200 metros después de haberla pasado.

"Esta estela, que estaba muy clara, pasó por debajo del extremo de babor del puente y por su forma me dió la impresión de que el submarino

navegaba en esos momentos a 140° de nuestro propio rumbo. (El rumbo del "Simoun" era 310°).

"La tercera granada debe pues haber explotado sobre la popa del submarino.

"Un phoscar lanzado con la primera granada y otro lanzado con la tercera, ambos soltados por la misma banda y desde el mismo punto, me permitieron marcar exactamente el eje, la longitud y el punto medio de la primera línea de granadas.

"Hice dar un Boutakoff sobre la derecha y el "Simoun" regresó con rumbo inverso a una distancia de 150 metros aproximadamente.

"La primera granada (de la segunda corrida) fué lanzada por el través de la quinta granada de la primera corrida, centrando la línea sobre el phoscar medio.

"Después de la explosión de la segunda granada, vi aparecer sobre el agua un burbujeo blanco, espumoso, de un diámetro aproximado de 200 metros, cuya parte central parecía estar animada de un movimiento ascensional relativamente lento.

"El centro se levantó como una punta muy marcada que vista desde el puente parecía chorrear hacia los bordes siempre constituídos por una corona de espuma.

"Este burbujeo me dió la impresión de una masa tan característica que iba a dar orden a las piezas de artillería de abrir el fuego sobre su

centro, cuando éste se hundió lentamente, dejando un desnivel momentáneo.

"La corona exterior permaneció de color blanco espumoso durante cerca de un minuto, luego el conjunto del fenómeno se disolvió lentamente, formando un disco burbujeante cuya blancura se atenó y terminó por desaparecer, dejando el sitio a unos movimientos desordenados de agua fangosa color pardo.

"En ningún momento el fenómeno así atestiguado me llegó a parecer producido por la explosión de las cuatro granadas siguientes sobre su proa.

"Debo insistir aquí sobre el hecho de que este burbujeo no es en nada comparable al menisco de agua fangosa de apariencia metálica que resulta a veces por la explosión prematura de las granadas.

"Estos fenómenos que he podido observar durante el lanzamiento de granadas efectuado por el "Vautour" en Setiembre de 1939, son completamente diferentes: la masa de agua levantada tenía en esa época un color de óxido pardo oscuro, de contornos redondeados, animada de un movimiento de inversión muy característico.

"Aquí por el contrario, la zona afectada era sensiblemente más grande, y el conjunto daba la impresión de una masa de agua pura batida muy fuertemente por el aire, levantada en su sitio por una masa com-

pacta. El agua del centro chorreaba hacia los bordes.

"El personal que estaba en la cubierta de popa, que comprendía en particular al Oficial de Mar de Segunda Electricista embarcado anteriormente en un submarino, me afirmó haber visto emerger del centro un kiosco que chorreaba agua. Personalmente, desde el puente, yo no lo he visto.

"Inmediatamente después de la segunda carrera, hice dar un Boutakoff y lanzar tres granadas de 35 kilos sobre el lugar del burbujeo que seguía claramente visible y circunscrito.

"Volviendo a pasar por cuarta vez sobre ese sitio, 10 minutos después del tercer lanzamiento de granadas sentí un choque violento que parecía venir de la popa.

"Tuve la impresión muy clara de que el "Simoun" acababa de talonear. El buque tembló, yo lo sentí frenado, y después prosiguió su camino.

"Inmediatamente el Segundo me dió parte de que el buque había tocado algo por popa. Hice revisar todas las sentinas para determinar qué parte del casco se hubiera podido sentar.

"Los resultados de esta inspección fueron negativos. En ningún sitio pudo descubrirse punto de impacto alguno. Las hélices funcionaban normalmente, el timón también.

"En cambio, un elemento nuevo vino a agregarse al fenómeno inexplicable ya comprobado.

"El personal de ronda que había inspeccionado los fondos, el personal de guardia en la máquina y el personal presente en la cubierta de popa declararon unánimemente que poco más o menos siete minutos después del choque mencionado en el párrafo anterior, habían oído el ruido de una explosión que venía de la mar y que parecía ensordecido pero intenso.

"A fin de completar los elementos del problema así planteado, se debe especificar que todas las granadas explotaron a un ritmo regular de siete segundos tomado simultáneamente al cronómetro por el Oficial torpedista y por el Oficial de Mar de Segunda torpedista.

"No se puede considerar pues que haya habido una o dos explosiones retardadas.

El "Simoun" siguió rondando por esos lugares hasta las 3 horas del día 24 de Febrero.

"Hacia las 17 h. 40, es decir, cerca de tres horas después del primer lanzamiento de granadas, empezaron a aparecer en la superficie, en el lugar del lanzamiento marcado por una boya, grandes manchas de aceite.

(Nota de la Redacción.—La velocidad ascensional de petróleo en el agua es de un metro por minuto. El

submarino estaba pues a 200 metros cuando el petróleo empezó a subir).

"Estas manchas empezaron a juntarse y a extenderse.

Cerca de la 1 de la mañana del día 24, o sea diez horas y media después del lanzamiento de las granadas, la mancha oleaginosa uniforme se extendía formando un manto de milla y media de ancho por tres millas de largo.

"Se desprendió un fuerte olor a petróleo.

"A las 3 h. del día 24 de Febrero, de conformidad con las órdenes recibidas, el "Simoun" se dirigió a Casablanca.

"No me toca decir más.

"Sin embargo, doy cuenta de que las hipótesis emitidas por el personal del "Simoun" son:

1º El burbujeo fué debido a que el submarino "chassait partout" (expelió simultáneamente el agua de todos los tanques de lastre por medio de aire comprimido) estando cerca de la superficie.

2º. El choque provino del encuentro de la quilla con el submarino, y

3º. La explosión submarina oída se produjo abordó del submarino a una profundidad muy grande".

---

El parte termina a las dos de la mañana del día 24 de Febrero des-

pués que el "Simoun" había atravesado la capa de petróleo sobre una extensión medida por los Oficiales de guardia, de tres millas por una milla y media, que brillaba suavemente a la luz de la Luna y que contrastaba con la mar que se había vuelto más oscura debido a un ligero cabrilleo.

Esa tarde los pesqueros que se habían mantenido a la vista por el Oeste, se acercaron y luego desaparecieron en la oscuridad de la noche.

En la mañana del día 24 se mandó a un avión de Port Lyautey para reconocer "la mancha de petróleo". A consecuencia de una avería éste tuvo que acuatizar y a las 11 horas, el "Simoun" que estaba a 10 millas al Norte de Casablanca, tuvo que dar media vuelta para ir a buscarlo y tomarlo a remolque. Volverlo a encontrar, pasarle los remolques, trasbordar su tripulación, todo eso requirió dos horas de tensión nerviosa, durante las cuales fué necesario maniobrar para mantenerse separado del hidroavión. Pero el Piloto se portó bien — observó la mancha de petróleo, y midió sus dimensiones que confirmaron a las anotadas por los Oficiales de Guardia. A la llegada a Casablanca, el Jefe de la Cámara abrió la botella de champán que estaba reservada desde el principio de la guerra para celebrar la primera victoria del "Simoun".

Hay que reconocer que los últimos acontecimientos vividos no habían logrado hasta entonces poner en

el corazón la alegría exaltante que los literatos hacen sentir por sus personajes cuando éstos practican un hecho de armas afortunado.

Lasitud. Cansancio. Respiro. Desahogo. Piedad. Compasión. Cada uno se decía entre sí, que si el submarino no hubiese sido mandado al fondo, es el "Simoun" que lo habría sido. Sinceramente esta perspectiva no hubiera resultado muy halagüeña para nadie.

El Comunicado Oficial del 27 de Febrero de 1940 en la tarde, decía: "Uno de nuestros torpederos ha atacado, abordado y hundido a un submarino enemigo".

En seguida, el que hace estos comentarios divulgó por radio que el torpedero en cuestión era el "Simoun" . . . . . Después de algunos días de escala, éste volvió a tomar su oficio de buque-escolta.

Un buzo inspeccionó el casco y declaró que varios trozos de la falsa-quilla de madera estaban arrancados. Las hélices giraban bien. De este modo se llegó a Argel en Mayo de 1940 para entrar en carena, según estaba previsto.

Una vez en el dique se pudo comprobar que habían grandes mellas que formaban dientes en las palas de las hélice de babor. Después de haber rascado el casco, se encontró que estaba hundido a babor, en dos puntos un poco hacia proa del puente, en una extensión de unos doce metros. Y los que todavía duda-

ban, tuvieron que rendirse inobjetablemente ante la evidencia. ¡El "Simoun" había espoleado al submarino!.....

Después se identificó a éste, era el U-54.

El diario de guerra del Almirantazgo Alemán dice que este submarino había zarpado al Atlántico el 5 de Febrero de 1940. El 13 de Febrero fué señalado en el Mar del Norte: el 15 a la entrada Oeste del Canal de la Mancha dirigiéndose hacia España. Se menciona que el 24 de Febrero debería estar en "la zona de operaciones", pero se agregaba que no había noticias suyas desde hacía mucho tiempo.

Aquí citamos el párrafo que se le dedicó:

"3 de Marzo de 1940.

"U-54 (Teniente de Navío Kutschmann) debe ser considerado perdido. El buque no responde a los mensajes por radio. El comunicado francés del 27 de Febrero relativo al torpedeamiento de un submarino en las afueras del Cabo Finisterra por el "Simoun", debe aplicarse desgraciadamente al U-54. Según este comunicado, el submarino, obligado a salir a superficie por medio de granadas, fué abordado por el torpedero y finalmente fué destruído con granadas".

El libro de las "Pérdidas de submarinos alemanes, italianos, y japo-

neses durante la guerra" publicado por el Almirantazgo Británico en Junio de 1946 y por el Departamento de Marina Norteamericano el mismo año, da sobre el U-54 los siguientes informes:

"? - 4 - 40 — U-54 — causa desconocida — Mar del Norte".

Los informes encontrados en el diario de guerra del Almirantazgo Alemán modifican pues a los suministrados por los libros oficiales británicos y norteamericanos, informes éstos que no están basados en ningún hecho. Estos libros oficiales han sido tal vez redactados antes de hacer un examen completo de los archivos de guerra alemanes.

En ningún libro (británico ni norteamericano) sobre la guerra de 1939-1940 he encontrado mención alguna sobre la hazaña del "Simoun" ni alusión a la pérdida del U-54.

A la tripulación del "Simoun" le toca dieciseis años después, establecer la verdad. Porque este torpedero, que llevaba 100 hombres, era una cosa viva coherente y ardiente. Y aún después de haberla dejado, después de la dispersión de la postguerra, esa vida continúa nacida de sus recuerdos y se prolonga por los lazos de afecto y de abnegación creados por los meses de guerra que pasamos sobre la misma cubierta en un estrecho torpedero.

(De la "Revue Maritime")

... sobre el U.S.A. la guerra...

... de guerra del Atlantico...

... en ningun libro...

... de la historia de la guerra...

... de la guerra...

... que...

... el libro de guerra del Atlantico...

... el primer libro...

... U.S.A. (Tratado de Nueva York)

... de la guerra...

# La Campana del Buque

Por el Capitán de Navío PARKE H. BRADY U.S.N.

(Nota del Editor.—La carta siguiente fué escrita por el Capitán de Navío Parke H. Brady USN. y fué llevada al U.S.N.I. por cortesía del Teniente L. M. Pearson U.S.N. y la publicamos en el U.S.N. I. "Proceedings" con permiso de su autor).

(Membrete) Comandante de la Escuadrilla N° ONCE.  
a cargo de la Oficina de Correos de la Flota.  
San Francisco de California.

P H B : r t

F C D D 11 / J 15 - 1

8 de Agosto de 1955.

Del: Comandante de la Escuadrilla de Destroyers N° ONCE.

Al: Escuadrilla de Destroyers N° ONCE.

Asunto: Lo que significa la Campana del Buque.

1.—La Campana del Buque es una pieza tradicional del inventario, que data desde los primeros días de la navegación. Sirve para muchas cosas todas las cuales eran importantes para los hombres que navegaban entonces, y deberá ser hoy también importantes para los marinos del siglo XX.

Por una parte, sirve para un propósito muy sencillo pero muy útil, por el cual se avisa a todos los tripulantes la hora que es. Durante años y años se ha empleado como una señal para que los vigías anuncien las luces que avistan. Esto tenía su objeto y todavía lo tiene. Por otra parte, y especialmente durante las lar-

gas noches de guardias en la mar, informa a los que están de servicio cómo transcurre el tiempo. Y finalmente, al marinero que está a punto de caerse dormido después de una larga guardia de timonel en la rueda o en cualquiera otra parte, el sonido de la campana le dice mucho mejor que cualquier otro lenguaje, que hay alguien allá arriba en el puente que está haciendo una brillante vigilia y que está alerta para impedir cualquier peligro repentino de engolfar el buque con los seres humanos que duermen pacíficamente en él. Esto por sí solo, era tranquilizador y algo reconfortante, y posiblemente puede hacer que muchos hombres duerman con más tranquilidad.

2.—¿Por qué habremos de descartar esa hermosa tradición de los buenos marinos de tener campanas en los buques? ¿Por qué habremos de arrojar al limbo de las cosas pasadas de moda cualquiera de nuestras tradiciones que hemos heredado de los excelentes marinos desde hace tantos años? Si dejamos que una tradición se nos caiga al agua, será muy fácil que perdamos la siguiente. Nosotros los de la antigua Marina no podemos soportar ni admitir que se arroje por la borda las tradiciones que nos han llegado por una larga línea de marcaciones de combates. **Necesitamos tradiciones.** Necesitamos mantenerlas vivas y relucientes en nuestros corazones y en nuestros espíritus. Necesitamos todas nuestras hermosas tradiciones tan queridas de la Marina, para que nos den esa chispa extra que algún día tendremos que emplear contra el enemigo. Si respetamos, seguimos y cultivamos estas verdaderas tradiciones, ellas nos darán una ventaja bien definida sobre cualquier adversario a quien tengamos que encararnos. Las tradiciones van de la mano con el orgullo; orgullo de nosotros mismos; orgullo de nuestro buque; orgullo de nuestra Marina. De mis observaciones durante las últimas

seis semanas, tengo que confesar que podemos gozar un poco más de esta comodidad que no se puede comprar a ningún precio, pero que crece naturalmente en nuestros corazones de hombres que están debidamente conducidos. La construcción y el empleo de las campanas para los buques, aunque no tenga importancia para muchos otros, es decididamente una hermosa tradición. Yo no quiero descartarla. Por una u otra razón, ya he descartado muchísimas de nuestras buenas costumbres y tradiciones. Trato de restaurar algunas de ellas, importándome poco lo difícil que me sea.

3.—No se llega a obtener razones valederas para no emplear campanas en los buques.

4.—Deseo y quiero que todos los buques de esta escuadrilla tengan su propia campana debidamente colocada y que se hagan campanas de conformidad con las buenas costumbres y tradiciones del Servicio Naval de los Estados Unidos.

(firmado) Capitán de Navío  
**Parke H. Brady U.S.N.**

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

# Apreciación de la Situación en la Mar.

Por A. IACHINO

Toda decisión relativa al desarrollo de una acción de guerra en la mar, en tierra o en el aire es siempre el resultado de un acto intelectual que procede de un examen de la situación del momento.

Se podrá ante todo, generalizar esta afirmación diciendo que en la vida de cada uno de nosotros todas nuestras acciones mediatas provienen siempre del examen de las condiciones en las que nos encontramos en ese momento y del estudio de nuestras diversas posibilidades de acción.

Solamente las decisiones improvisadas o eventuales no están precedidas de un examen más o menos cuidadoso de la situación en el momento y deben por eso ser consideradas como excepciones durante una operación de guerra; no queriendo con esto excluir que el éxito de esas operaciones se deriva tal vez de una iluminación improvisada del Jefe que tiene un conocimiento profundo de la situación.

Limitándonos a considerar tan sólo las acciones de la guerra naval, podemos pues decir que normalmente toda decisión, ya sea de carácter

estratégico o de carácter táctico es siempre el resultado de un examen de los diversos aspectos de las situaciones del momento y de un razonamiento, que partiendo de una premisa determinada, llegue a la consecuencia final según las normas clásicas de la lógica silogística.

Si allí las premisas son exactas y el razonamiento ha sido desarrollado correctamente, la conclusión no puede dejar de ser exacta. Si ella resulta equivocada en el acto práctico, eso querrá decir que se ha partido de premisas erradas, o bien que el desarrollo del razonamiento no ha estado correcto. En este caso se tiene lo que los filósofos llaman **paralogismo**, es decir, un error involuntario de razonamiento, a diferencia de lo que llamamos **sofisma**, esto es, un razonamiento voluntariamente falso, que naturalmente hemos de excluir de las decisiones en la guerra.

Como ya hemos indicado, las apreciaciones de la situación pueden ser estratégicas o tácticas; estas últimas están siempre formuladas exclusivamente por los Comandantes Superiores embarcados, mientras que las primeras, es decir, las apreciaciones estratégicas, siendo solamente

de la incumbencia de la Autoridad Central, tienen que estar a veces formuladas por el Comando en la mar, cuando no haya tiempo o posibilidad de consultar previamente al Comando Central de tierra.

Toda apreciación de la situación consta de tres fases sucesivas; la primera consiste en la enunciación de la premisa; la segunda en el análisis comparativo de las diversas posibilidades de acciones nuestras y del enemigo; la tercera finalmente termina con la decisión final de la línea de acciones que hay que seguir.

Las premisas son la parte primera y más importante de la apreciación misma. Ellas consisten esencialmente en el cuadro informativo del momento, es decir en sustancia, en el conjunto de informaciones que tiene sobre la situación propia y sobre la del enemigo. En efecto, el Jefe no puede decidir nada si no sabe qué fuerzas adversarias debe afrontar, dónde están, y posiblemente cuáles son las intenciones de operación que tienen. Y en cuanto a las fuerzas propias, el Jefe debe conocer no solamente las condiciones efectivas en que se encuentran las que están bajo su dependencia inmediata, (es decir, su estado de eficiencia y su provisión de combustible y de municiones), sino también la posición y la composición de las otras reparticiones navales que deban concurrir eventualmente a la acción con él.

### **Importancia del Servicio de Informaciones Batalla de Midway.**

El éxito de las operaciones dependerá en gran parte de la cantidad y de la exactitud de las informaciones que estén en poder del Comandante Naval. A medida que se conozca más exactamente los detalles de los diversos episodios de la última guerra, aparecerá siempre mayor la importancia que ha tenido, sobre el éxito de todas las operaciones, el conocimiento oportuno y preciso de los movimientos e intenciones del enemigo.

Se puede afirmar que el éxito final de la Marina Norteamericana en el Pacífico, después del comienzo verdaderamente desastroso, se debe atribuir no solamente a la gran capacidad de recuperación de una nación de gran potencial industrial, sino también a la eficiencia de su Servicio de Informaciones, cosa ésta que tal vez se ha escapado a la crítica de la Historia. Por más extraño que pueda parecer, es un hecho que en la última guerra, los Estados Unidos han demostrado tener una capacidad para recoger informaciones acerca del enemigo, muy superior a la de los japoneses, que sin embargo han sido también considerados como maestros en dicho arte.

Uno de los ejemplos más claros y evidentes de la importancia que puede tener en una operación de guerra un buen servicio de informaciones, está dado en la famosa batalla

de Midway que tuvo lugar el 4 de Junio de 1942 y que marcó un cambio decisivo en la marcha de la guerra del Pacífico: en efecto, desde entonces principió el ciclo de las afortunadas operaciones ofensivas norteamericanas, y cesó para los japoneses toda posibilidad de expansiones territoriales ulteriores en ese Océano.

Como es sabido, esta batalla nació de la oposición norteamericana a las operaciones proyectadas por el Comandante Supremo japonés, Almirante Yamamoto para extender el perímetro defensivo nipón hasta las islas Midway y Aleutinas. El objetivo final de Yamamoto no era solamente territorial, también intentaba el Almirante servirse de estas operaciones ofensivas para atraer a la flota norteamericana a un campo abierto y obligarla a combatir en condiciones de inferioridad neta.

La situación general era en ese momento favorable a los japoneses cuyas fuerzas navales eran decididamente preponderantes respecto a las de los Estados Unidos: aquellas comprendían en efecto, cuatro grandes portaviones modernos en plena eficiencia, mientras que otros dos no estaban disponibles en ese momento a causa de las averías sufridas en la batalla del Mar de Coral. Ante estos cuatro enemigos, los norteamericanos disponían solamente de dos portaviones en buenas condiciones, puesto que los otros dos que habían combatido en el Mar de Coral eran el "Lexington" que había sido hundido

y el "Yorktown" que había quedado gravemente averiado.

En cuanto a los acorazados, la superioridad japonesa era tan grande, que los norteamericanos consideraron prudente evitar exponerlos a una derrota segura y decidieron retener los pocos que les habían quedado después del desastre de Pearl Harbour en posición segura en su costa del Pacífico lejos de todo posible ataque naval o aéreo.

Dada la gran desproporción de las fuerzas, la Marina norteamericana podía hacer muy poco para oponerse con eficacia a la acción inmediata enemiga. Con todo ella logró con un admirable esfuerzo supremo, reparar a tiempo el "Yorktown"; y lo hizo porque su Servicio de Informaciones tuvo el 10 de Mayo conocimiento del proyecto ofensivo japonés contra Midway y las Aleutinas.

Los diversos estudios publicados hasta ahora en los Estados Unidos sobre estas operaciones son más bien reticentes sobre este particular, y nunca han precisado de qué fuente de información los Almirantes King en Washington y Nimitz en Pearl Harbour habían podido tener noticias tan anticipadas y precisas de las intenciones japonesas.

El Almirante King ha escrito en sus memorias de la guerra que, dada la situación existente después de la batalla del Mar de Coral, era lógico esperar un ataque japonés sobre cualquier punto neurálgico del Pacífico

Central o Septentrional. Pero esta previsión lógica debió por cierto estar apoyada en informaciones bastante más circunstanciadas y seguras, puesto que el Almirante King pudo el 15 de Mayo comunicar su convicción de que un cuerpo expedicionario japonés partiría del 24 de Mayo de Guam para atacar y ocupar Midway.

Fué precisamente esta previsión la que puso en marcha todos los procedimientos tomados por la Marina norteamericana a principios de Junio, y sobre todo, los tomados para colocar toda la fuerza aeronaval disponible del sector sudoriental en el sector central del Pacífico. Esta era una decisión muy atrevida y de consecuencias graves si la previsión hubiese resultado errónea y los japoneses hubiesen desencadenado su ataque en el sector dejado indefenso por los norteamericanos; pero evidentemente la decisión del Almirante King estaba apoyada sobre bases sólidas.

Además de esta colocación del núcleo de sus fuerzas navales, los norteamericanos adoptaron disposiciones particulares en la zona amenazada. Midway fué reforzado con tropas, artillería y aviones. Fueron destacados numerosos sumergibles en acecho al Oeste de la Isla, con la seguridad de que las fuerzas japonesas se acercarían en esa dirección (como en efecto así sucedió); y finalmente se impartió órdenes especiales para el empleo de las fuerzas navales de superficie que estaban constituídas por

tres portaviones, cruceros y cazas torpederos.

Pocos días antes de la fecha prevista para la acción, estas fuerzas tuvieron orden de trasladarse a un punto a 300 millas al NNE de Midway donde estarían fuera del radio de acción del reconocimiento enemigo, aún cuando los portaviones japoneses hubieran entrado ya en la zona vigilada por los aviones de la Isla.

Estos desplazamientos fueron muy oportunos, puesto que tenían por objeto mantener escondida lo más lejos posible del enemigo. La presencia de los portaviones norteamericanos en las proximidades de la isla Midway y realizar así un ataque por sorpresa, ciertamente útil para el éxito.

Los portaviones norteamericanos tuvieron después orden de concentrar durante la acción, su ataque sobre las unidades similares enemigas, olvidando los buques de combate sin preocuparse de defender la isla de Midway contra los ataques aéreos japoneses.

Estas acertadas órdenes y el atinado movimiento inicial de los portaviones norteamericanos fueron verdaderamente los factores principales de su éxito el 4 de Junio; y esas afortunadas disposiciones previas no hubieran sido posibles sin las informaciones seguras y precisas que el Comando de la Flota del Pacífico tuvo con anticipación acerca de los

movimientos e intenciones de la flota enemiga.

Recíprocamente, el fracaso japonés delante de Midway debe ser atribuído esencialmente a la falta de toda información sobre las intenciones y los movimientos de las fuerzas navales norteamericanas.

Según lo que refiere el Almirante Naguno, Comandante de la escuadra de los portaviones japoneses, el Almirante Yamamoto, al hacer la apreciación de la situación partió de las premisas siguientes:

1) La Marina norteamericana no podía hacer menos de reaccionar si la isla de Midway fuese atacada, (y esto era exacto).

2) Los norteamericanos no tendrían conocimiento del plan japonés y por consiguiente no intervendrían antes que se hubiera efectuado la ocupación de Midway, (y esto fué en cambio completamente falso).

3) Los portaviones norteamericanos estaban probablemente todavía en las aguas de las Islas Salomón; en todo caso no ciertamente en las proximidades de Midway, (otra premisa del todo errada).

En resumen, Yamamoto creía erróneamente poder atacar de sorpresa la Isla de Midway, y preveía tan sólo una oposición tardía de parte de las fuerzas navales enemigas. Además, fundándose en las informaciones erróneas que tuvo inmediatamente después de la acción del Mar de

Coral, Yamamoto creía que el "Yorktown" había sido hundido y que por consiguiente, los norteamericanos disponían tan sólo de dos portaviones. Fueron verdaderamente estos errores de su cuadro de informaciones la causa del fracaso de Yamamoto en la batalla del 4 de Junio. En efecto, no sólo no realizó la prevista ocupación por sorpresa, sino que también fué él quien se quedó sorprendido ante la presencia inesperada de tres portaviones norteamericanos en las vecindades de Midway.

La decisión tomada por Naguno fué todavía más grave en la mañana del 4 de Junio, cuando él, siempre en la convicción de que no hubiese portaviones enemigos en las proximidades, lanzó el grueso de sus aviones al ataque sobre Midway. Sucediendo así, que los norteamericanos, que conocían el plan japonés, no se dejaron desviar por el bombardeo aéreo de la isla y concentraron sus ataques aéreos sobre los portaviones enemigos cuando éstos no lo esperaban y no estaban preparados para una reacción eficaz.

Fueron precisamente la sorpresa táctica y la anticipación asegurada de la acción ofensiva de los norteamericanos, los factores de su victoria, sobre la cual de otro modo no hubieran podido contar, dada la relatividad de las fuerzas que estaban en presencia unas de otras. Tres portaviones norteamericanos contra cuatro japoneses, no hubieran tenido en efecto, probabilidades de éxito, como

ya había sido demostrado en la batalla del Mar de Coral.

En esa época los aviones de la Marina nipona y especialmente los de caza, eran superiores en número y en calidad a los aviones norteamericanos; sus torpedos tenían una velocidad y una potencia explosiva mucho mayor; sus pilotos estaban bien adiestrados, animados de un espíritu agresivo y además estaban exaltados por las continuas victorias que habían tenido hasta ese momento.

En un combate a distancia entre las formaciones opuestas de buques portaviones, las probabilidades de éxito estaban por consiguiente a favor de los japoneses, y la victoria no hubiera sido para los norteamericanos si el conocimiento previo del plan de ataque enemigo no les hubiese permitido conseguir la gran ventaja de sorpresa táctica.

En definitiva, como se sabe, los portaviones japoneses fueron sorprendidos por el violento ataque de los portaviones norteamericanos en el momento más desfavorable para ellos, esto es, cuando se encontraban en la fase crítica de recibir y de reaprovisionar a sus aviones, y terminaron por irse a pique todos los cuatro, mientras que de los tres portaviones de Fletcher atacados tardíamente, se perdió tan sólo el "Yorktown".

La batalla de Midway es pues un ejemplo clásico de la importancia decisiva que puede tener un buen servi-

cio de informaciones, no sólo en la preparación estratégica, sino también en la conducción táctica de las operaciones navales. Por lo demás, se sabe que, en muchas operaciones bélicas de la última guerra y no solamente en el Pacífico, el éxito se debió esencialmente a un flujo de noticias oportunas y precisas acerca del enemigo; y que se hubiese podido evitar muchos fracasos graves si no hubieran intervenido grandes errores de información.

A este respecto, bastará recordar que la pérdida de los acorazados "Prince of Wales" y "Repulse" en Diciembre de 1941 al Este de la península de Malaca fué causada por una noticia errónea que le llegó al Almirante Phillips cuando ya estaba entrando con sus naves a Singapur, y relativa a un presunto desembarco japonés en la costa de Malaca en las cercanías de Kuantan. Justamente sobre la nueva ruta asumida por Phillips para llegar a esa localidad, las dos unidades británicas fueron atacadas y hundidas por torpederos aéreos japoneses mientras no tenía ninguna protección de aviones de caza.

Estos dos ejemplos bastan para ilustrar la importancia que tiene el servicio de informaciones para el éxito de las operaciones navales. He tratado en ambos casos de informaciones de carácter preventivo, es decir, recogidas y utilizadas antes de empezar las operaciones. En cambio ahora quiero hacer notar la impor-

tancia, tal vez decisiva, de las informaciones que llegan durante el desarrollo de las operaciones por obra de exploradores de superficie, submarinos o aéreos.

Es indudable que con el advenimiento de la aviación, los exploradores de superficie han perdido gran parte de su importancia. En cuanto a la exploración confiada a los sumergibles, ha quedado reducida de aquí en adelante, a los pasajes obligatorios o a las proximidades exteriores de las bases navales; y tampoco resulta siempre eficaz, dadas las características especiales de las unidades submarinas.

La exploración en el mar está hoy día confiada sobre todo a los aparatos aéreos, pero también en este campo, la experiencia de la última guerra ha dado desilusiones imprevistas. En efecto, mientras que se ha confirmado que, sin un buen reconocimiento aéreo ninguna operación de guerra puede tener esperanza de éxito, se ha notado que en la práctica ese reconocimiento ha presentado a menudo lagunas y errores no pequeños, permaneciendo más bien por debajo de cuanto se podía esperar del enorme desarrollo y progreso de la aviación.

#### **Lagunas y Errores del Reconocimiento Aéreo.**

En la última guerra ha sucedido a menudo que algunos observadores hayan pasado por las proximidades

de fuerzas navales enemigas conspicuas sin avistarlas, como sucedió por ejemplo la mañana del 24 de Octubre de 1944 en la batalla de Leyte, cuando un observador de un portaaviones estadounidense no logró ver la fuerza naval del Almirante Kurita en el Mar de Sibuyán, a pesar de que esa fuerza estaba dentro de su horizonte geográfico y la visibilidad del día era del todo normal.

Si no se hubiera tenido el radar que reveló la presencia del enemigo a 25 millas de distancia, ese avión habría entrado sin haber avistado nada.

En otras ocasiones, cuando el tiempo era menos favorable, hubo en las exploraciones aéreas extravíos y errores aún mayores. El 6 de Mayo de 1942, por ejemplo, en el Mar de Coral los portaviones del Almirante Takagi y los del Almirante norteamericano Fletcher pasaron de día a una distancia de 70 millas entre sí, y no supieron nada los unos de los otros, porque sus respectivos observadores, que en esa época todavía estaban desprovistos de radar, estuvieron obstaculizados por el mal tiempo y no lograron avistar al enemigo.

Por consiguiente, nunca se puede estar seguro de que el reconocimiento aéreo, por más extenso y eficiente que sea, logre avistar con certeza al enemigo, especialmente cuando prevalecen condiciones meteorológicas adversas y están presentes aviones de caza enemigos.

Si los aviones de reconocimiento no parten de las proximidades inmediatas de la fuerza naval que los envía en exploración, es decir, si no parten de portaviones o de cruceros expresamente destinados a tal objeto, (como lo hacía a menudo los japoneses para ahorrar los aparatos de los portaviones), el rendimiento de su exploración resultaba también menor, puesto que si provienen de bases terrestres lejanas, una buena parte de su autonomía (radio de acción) queda perdida en el recorrido del camino de regreso; además, durante esos recorridos podían ser abatidos por los aviones de caza enemigos, o bien rechazados a la zona del mal tiempo, como ha sucedido a veces en la última guerra.

De todos modos, el desempeño del reconocimiento aéreo no se consuma con el simple avistamiento del enemigo, sino que debe ser completado con el reconocimiento de las unidades avistadas y con la apreciación de sus elementos de movilidad.

Es justamente por esto que en la práctica se haya cometido los mayores y los más frecuentes errores, cuando la experiencia adquirida en tiempo de paz hacía esperar todo lo contrario. El hecho es que en los ejercicios navales el reconocimiento de las unidades pertenecientes al partido adverso está facilitado por la circunstancia de que se trata de unidades pertenecientes todas ellas a la misma Marina.

### La así llamada Batalla de los Errores.

A este respecto es instructivo recordar cuántos errores hubo en la batalla del Mar de Coral el 7 de Mayo de 1942. Tanto la fuerza naval norteamericana como la japonesa enviaron esa mañana a sus aviones de reconocimiento para explorar a todo el rededor hasta una distancia de cerca de 300 millas, a fin de buscar a los portaviones enemigos que ambas sabían que estaban en la mar.

Un observador japonés avistó temprano y señaló al Almirante Hara que había descubierto un portaviones y un crucero enemigo cerca de 200 millas al Sur. El Almirante Hara que comandaba el grupo de portaviones japoneses, se fió por completo de este reconocimiento y envió sobre aquellas unidades 82 aviones entre aviones-torpederos y bombarderos para que los atacasen y hundiesen a los dos. Se descubrió después, pero ya demasiado tarde, que se trataba solamente de un petrolero y de un contratorpedero de escolta.

Casi al mismo tiempo, un avión de reconocimiento norteamericano señaló que había avistado a un grupo enemigo formado por dos portaviones y cuatro cruceros pesados. El Almirante Fletcher hizo inmediatamente que saliesen del "Lexington" y del "Yorktown" 93 aviones y los mandó al ataque. Estos ya estaban en vuelo cuando regresó el avión de reconocimiento y así se vino a saber que el mensaje ha-

bía estado errado en las cifras y que el grupo enemigo avistado estaba compuesto solamente de dos cruceros pesados y de dos cazatorpederos. En realidad pues, se trataba de mucho menos, esto es, de dos cruceros viejos ligeros y de dos cañoneras de escaso valor bélico.

La desilusión y la distracción de las fuerzas aéreas habría sido muy grande si los norteamericanos no hubiesen tenido esa vez una singular fortuna; en efecto, antes de llegar al punto indicado por el explorador, y en donde se encontraba esa fuerza naval secundaria, los atacantes avistaron de improviso un verdadero portaviones japonés escoltado por cruceros y cazatorpederos. Se trataba de un portaviones ligero que, bajo el ataque de esa imponente masa de aviones, bien pronto quedó averiado y se hundió tan sólo en 15 minutos. Y fué por gran casualidad que los norteamericanos no lograron hundir al otro portaviones enemigo, mientras que al día siguiente tuvieron que lamentar la pérdida de su gran portaviones "Lexington".

Otro error de reconocimiento por parte de los aviones, tuvo lugar dos días después en esa batalla que los norteamericanos con mucha razón llaman "la batalla de los errores"; cuando un avión de reconocimiento del "Yorktown" señaló haber descubierto un portaviones enemigo a 170 millas de distancia. Un grupo de bombarderos salió del portaviones norteamericano y también fueron llamados de

refuerzo 14 bombarderos terrestres de la base australiana más próxima. Este fué uno de los pocos casos en que los aviones navales y los terrestres lograron coordinar sus acciones a fin de atacar simultáneamente al enemigo: pero desgraciadamente, cuando llegaron al punto se dieron cuenta de que se trataba solamente de un indefenso escollo aislado en la mar, y no de un buque enemigo.

Durante la última guerra se ha visto muchas veces que a los observadores les era muy difícil suministrar noticias exactas y completas acerca de la constitución de una fuerza naval enemiga avistada en la mar, cuando ella en lugar de estar reunida se encontraba dividida en dos o más grupos distantes el uno del otro.

Si la distancia entre los grupos era muy grande, como sucedía en el vasto teatro de la guerra oceánica, tenía lugar a menudo una especie de polarización de los observadores sobre un mismo grupo, por la cual los otros grupos enemigos llegaban durante mucho tiempo, —y tal vez aún definitivamente—, a sustraerse de las observaciones aéreas. Esto sucedió por ejemplo en la mañana del 24 de Octubre de 1944 durante las operaciones de Leyte cuando, de los tres grupos de portaviones de la flota del Almirante Halsey que se acercaban por el Este a las Islas Filipinas a una distancia de 120 millas el uno del otro, un observador japonés avistó solamente el grupo que estaba más al

Norte y sobre el cual se encarnizó durante todo el día el ataque de los aparatos japoneses que tenían su base en Luzón; mientras que los otros dos grupos de la misma flota no llegaron a ser descubiertos y pudieron así operar sin ser molestados absolutamente.

En cambio en los mares cerrados, donde la distancia entre los grupos era más pequeña, ha sucedido muy a menudo que por la imprecisión de las posiciones geográficas señaladas por los diversos observadores, no se lograba comprender por medio de los sucesivos mensajes de reconocimiento, si se trataba de buques del mismo grupo enemigo, o bien de grupos diversos.

A veces se producía una gran confusión en la apreciación del enemigo y resultaba muy difícil formarse una idea, aunque fuese aproximada de su constitución real. Por consiguiente, era todavía mucho más difícil deducir de estos datos contradictorios e imprecisos, cuáles eran en particular los movimientos y las intenciones de cada uno de los grupos avistados.

Se sentía especialmente esta dificultad, cuando llegaban mensajes de reconocimiento hechos por aviones de diferentes procedencias, porque los aviones que salían de una unidad que estaba en la mar acostumbraban referir la posición del enemigo a la de su propia fuerza naval, mientras que los que salían de bases

terrestres la referían a su punto de partida.

Dados los errores inevitables de la estima, las posiciones geográficas de un mismo grupo enemigo, señaladas por aviones de diversas procedencias diferían generalmente mucho entre sí; ni siquiera se podía aclarar la duda confrontando el número y los tipos de unidades avistadas en ese grupo, porque estos datos eran también variables y discordantes.

De allí resultaba que muy a menudo el Comandante que estaba a bordo se encontraba en una gran incertidumbre acerca de la constitución efectiva de las fuerzas navales enemigas presentes. Y si el debía regular su propia conducta táctica según la entidad de las fuerzas enemigas, y como era necesario las instrucciones provenientes del Centro le imponían no empeñar combate contra fuerzas superiores, se producía en él una gran perplejidad sobre la norma de acción que debería seguir y muchas veces la decisión final quedaba fatalmente confiada más que todo a la inspiración del momento.

De todos modos hay que tener presente que, para el futuro y con el objeto de desorientar la exploración enemiga, es siempre conveniente que las fuerzas navales naveguen subdivididas en grupos distantes el uno del otro, reuniéndose solamente en el último momento, ante la inminencia o proximidad de la acción táctica. Y puesto que esta dispersión de

las fuerzas hay es también útil como defensa contra los ataques de las bombas atómicas, queda confirmado todo lo que se ha sacado hasta hoy de la doctrina, y esto es, que "en la guerra naval moderna, la subdivisión en grupos debe ser considerada como una regla normal en la navegación de una formación numerosa".

### **Sobreestimación de los resultados de los ataques aéreos.**

Regresando ahora a lo que decíamos a propósito de la exploración aérea sobre la apreciación de la situación en la mar, debemos agregar que la experiencia adquirida en la última guerra ha puesto en relieve otro aspecto insospechado de la escasa precisión de las informaciones suministradas por los aeroplanos.

Eso se debe a la valuación que los aviones atacantes hacen de los resultados de sus propios ataques contra las unidades navales enemigas.

Antes de la guerra, a falta de una experiencia concreta sobre este asunto, se creía que no debería resultar muy difícil para un avión observar después de un ataque los efectos del lanzamiento de sus bombas y de sus torpedos; o por lo menos se pensaba que, si era posible o también probable algún error, eso se habría comprobado lógicamente en un sentido o en otro.

En realidad la experiencia de la guerra ha demostrado que en todos

los mares, los aviones de los beligerantes de toda nacionalidad, que regresaban de hacer un ataque al enemigo tendían siempre y de muy buena fe a exagerar la magnitud de los daños causados a las unidades enemigas.

No resultaba factible al Comando superior embarcado rectificar tales errores con alguna probabilidad de éxito; sobre todo cuando provenían de la Marina norteamericana, los partes de sus aviadores venían pasados por la criba y el examen de técnicos experimentados, antes de ser transmitidos al Comandante en Jefe.

Se trataba de adivinar, más bien que de apreciar de las fugaces impresiones dadas por los pilotos que regresaban, cuál era el verdadero estado de la unidad atacada cuyas averías estaban siempre indicadas en las fórmulas vagas y estereotipadas tales como "dejada en llamas" o bien "envuelta en una gran nube de humo" o "detenida bruscamente en la mar" o "vista escorarse fuertemente" o "con la proa sumergida", etc. etc.

Hasta los jueces más expertos, ante esas expresiones genéricas, se quedaban más bien en duda, y no lograban llegar a conclusiones satisfactorias, especialmente cuando eran muy numerosos los aviones que habían atacado al mismo grupo enemigo, puesto que en tal caso resultaban más frecuentes los errores de identificación de las unidades atacadas y los de duplicación de las pérdidas infligidas.

Esto creaba un estado desagradable de las cosas; en cuanto a la sobreestimación de las pérdidas y de los daños causados al enemigo podía tener graves consecuencias para las operaciones en curso, sobre todo si el Comandante embarcado debía basarse sobre la constitución de las fuerzas enemigas restantes para decidir el desarrollo ulterior de su acción. Y sobre este punto se podría citar numerosos ejemplos sacados de la última guerra en todos los teatros de operaciones; bastaría recordar uno cualquiera de entre los más característicos y evidentes acaecidos en el Pacífico.

En la rada de Tulagi por ejemplo, frente a Guadalcanal los aviones norteamericanos provenientes de los portaviones del Almirante Fletcher atacaron el 4 de Mayo de 1942 a las unidades japonesas que se encontraban en la parte interior de ese fondeadero, donde habían embarcado hacía poco un cuerpo expedicionario. En esa ocasión los aviones atacantes cometieron varios errores de reconocimiento de las naves enemigas, confundiendo un dragaminas con un crucero, un vapor con un buque-madrina de hidroaviones, otro dragaminas con un transporte y pequeñas unidades de desembarco con cañoneras.

Los aviones norteamericanos atacaron con dos oleadas de aviones haciendo gran consumo de bombas y de torpedos, pero sin llegar a tocar a ninguna de las unidades. A su regreso los pilotos refirieron haber hundi-

do a dos contratorpederos, un transporte y cuatro cañoneras; además afirmaron haber tocado y averiado gravemente a un crucero, a un transporte, a un contratorpedero, y al buque-madrina de los hidroaviones.

En resumen, según estas informaciones, todas las unidades japonesas que estaban en Tulagi habrían sido hundidas o puestas fuera de combate; tanto que el Almirante Fletcher dispuso en un primer momento que dos de sus cruceros entrasen al fondeadero en la madrugada del día siguiente para "pulir el ataque de los buques averiados". Esta orden fué enseguida cancelada, e hizo bien, puesto que en seguida se vino a saber que en realidad todas las unidades japonesas estaban todavía en perfecto estado de eficiencia.

Por lo demás, los japoneses no se quedaban atrás de los norteamericanos en sobreestimar los resultados de sus ataques aéreos, como está probado por lo que sucedió en la batalla del Mar de Coral el 8 de Mayo de 1942, cuando los portaviones del "Lexington" y del "Yorktown" escoltados por cruceros y por cazatorpederos fueron violentamente atacados por los aviones torpederos y bombarderos de dos grandes portaviones japoneses. Los pilotos nipones averiaron con una bomba el "Yorktown" y más gravemente al "Lexington" al cual los norteamericanos tuvieron que abandonar pocas horas después.

A su regreso esos pilotos refirieron alegremente haber hundido am-

los portaviones enemigos y además haber averiado y dejado en llamas a un acorazado y a un crucero pesado. Como ya he observado anteriormente, esta supervaluación japonesa de los resultados de sus ataques aéreos indujo a Yamamoto a iniciar lo más pronto posible las operaciones en Midway con el objeto de aprovechar la grave pérdida que sostenían haberle causado al enemigo.

Otro ejemplo de apreciación exagerada de los daños infligidos por aviones japoneses a las unidades norteamericanas es el que tuvo lugar durante la gran ofensiva de la flota del Almirante Halsey desencadenada contra aeropuertos de Formosa y de Luzón desde el 11 hasta el 16 de Octubre de 1944 como acción preliminar para la reconquista de las Filipinas.

Se trató, como es sabido, de la más grande y sangrienta batalla que jamás se haya efectuado entre aviones embarcados y aviones con base en tierra.

Sobre la isla de Formosa y sobre la isla vecina de Pescadores los japoneses había instalado una treintena de aeródromos ampliamente esparcidos y fuertemente defendidos por baterías antiáreas. El Almirante Fukudome que comandaba la Segunda Flota Aérea de la Marina tenía en su cuartel general de la isla, en donde había concentrado todos sus aparatos y además 200 aviones del ejército y 150 aviones desembarcados de los portaaviones del Almirante Oza-

wa. En conjunto tenía no menos de 700 aviones de todo tipo; y la proximidad de las bases aéreas de la madre patria le aseguraba el flujo de los refuerzos necesarios en hombres y materiales después de cada ataque enemigo.

Ante estas imponentes fuerzas aéreas con base en tierra estaban los 16 portaviones de Halsey que atacaron violentamente a los aeroplanos enemigos y fueron duramente contraatacados por los japoneses durante día y noche. La victoria se quedó en definitiva para los norteamericanos que destruyeron además, los dos tercios de los aviones enemigos, paralizándose así la posibilidad de la ofensiva en la siguiente batalla de Leyte.

Todavía al término de esos ataques y contraataques, los pilotos japoneses entraron convencidos de haber reportado grandiosos resultados. En efecto, el 15 de Octubre un boletín del Comando Supremo de Tokio comunicaba que en cinco días de combates aéreos, habían sido hundidas y averiadas 53 unidades navales enemigas entre las cuales había 16 portaviones. Cuatro días después, según otro comunicado, el número de las pérdidas norteamericanas subía a 57 unidades averiadas, entre las cuales 19 eran portaviones; siendo por fin este número muy superior al total de las unidades norteamericanas de este tipo que había en el Pacífico.

En realidad, los aviones japoneses averiaron con sus torpedos, solamente a dos cruceros norteamerica-

nos al U.S.S. "Camberra" y al U. S.S. "Houston" y más ligeramente a tres portaviones. Ninguna de estas unidades se hundió y todas ellas entraron a sus bases.

Todavía, el Comando Supremo japonés permaneció firme en su convicción de que una buena parte de los buques de Halsey había sido destruída por los ataques aéreos de Formosa y proclamó oficialmente que la Tercera Flota norteamericana había cesado de existir como fuerza naval organizada, habiendo perdido el 60% de sus efectivos, estos, 500,000 toneladas de naves y 26,000 hombres.

Como veremos al hablar de la batalla de Leyte, fué precisamente esta convicción del resultado de los ataques aéreos de mediados de Octubre, la razón por la cual los buques del Almirante Kurita fueron en esa operación, dejados expuestos al ataque de los aviones norteamericanos, sin ninguna protección de aviones de caza.

En cambio, también los norteamericanos fueron algunos días después víctimas de una evaluación exagerada de los daños infligidos por sus aviones al grupo del Almirante Kurita, mientras éste se dirigía para pasar el Estrecho de San Bernardino y llegar después al Golfo de Leyte.

Más adelante volveré sobre este episodio; por ahora recordaré solamente que las informaciones erradas dadas por los aviones, indujeron al

Almirante Halsey a creer que la fuerza naval de Kurita hubiese perdido toda capacidad para el combate y a dejar libre el paso a través del Estrecho, arriesgando así el comprometer gravemente la situación de Leyte.

En resumen, la premisa fundamental de toda apreciación, esto es, las noticias sobre el enemigo pueden resultar muy equivocadas si como a menudo sucede, las observaciones de los aviadores han sido inciertas y contradictorias, y si los pilotos al regreso del ataque al enemigo han exagerado al estimar los daños causados. El Comandante embarcado, obligado a formular su propia apreciación sobre la base de premisas erradas, no podrá llegar sino a conclusiones erradas.

Se necesita también, tener presente que el Comandante deberá a menudo tomar rápidamente su propia decisión bajo la inexorable presión de los acontecimientos, sin poderse demorar para hacer un minucioso examen comparativo de las informaciones que le llegan de diversas fuentes y sin poder por esto atribuir legítimamente mayor crédito a una de ellas que a las otras.

Si después consideramos que en tiempo de guerra surgen a menudo dificultades en el servicio de las comunicaciones, y que cualquier mensaje de exploración u otro telegrama informativo importante puede perderse o sufrir grandes retardos, se comprenderá cuán difícil resulta la labor del que deba tratar de descu-

brir la verdad en un montón tan intrincado de datos discordantes.

Si se agrega a este cuadro técnico el toque humano y psicológico del ambiente en que vive y está obligado a meditar y a decidir el Comandante embarcado durante una acción naval, sobre una plancha expuesta a la intemperie y el rebufo de su propia artillería o encerrado en una estrecha torre acorazada bajo insistentes ataques de las unidades de superficie, submarinas y aéreas; se pensará que tal vez ese Comandante pueda estar obligado a dejar la nave almirante y a trasbordarse a otra unidad desbaratando así toda la organización de su Estado Mayor y de su servicio de comunicaciones y creando una temporal pero grave crisis del Comandante, que hace todavía más difícil el examen exacto de la situación.

Hay que tener presente todo esto y considerar siempre cuál era la disponibilidad del tiempo y cuál era la tranquilidad de espíritu que tenía el Comandante embarcado en el momento en que debía analizar la situación y tomar rápidamente decisiones que podían tener consecuencias incalculables.

En el estudio de los episodios de la última guerra, no siempre se ha tenido debidamente en cuenta estas consideraciones, y más de una vez se ha emitido juicios basándose en datos e informes obtenidos al final de la guerra, en lugar de los que tenía el Comandante embarcado en el momento en que tomó sus decisiones.

Se comprende que de tal manera, cualquier crítico ligero puede haberle imputado al Comandante embarcado errores de apreciación solamente.

Me propongo precisamente examinar ahora algunos de los episodios característicos de la última guerra, refiriéndome en cuanto sea posible, a las condiciones en que se encontraba en cada episodio el Comandante superior de la nave y al cuadro de informaciones que ellos tenían en ese momento. Y no me limitaré solamente a la apreciación táctica, sino que examinaré también algunas apreciaciones de la situación estratégica, teniendo igualmente presente que, en la guerra naval moderna en la que los portaviones han llegado a ser verdaderos "capital ships" de la flota y han combatido a distancias de cientos de millas entre ellos, los límites entre la situación táctica y la situación estratégica son bastantes menos precisos que en el pasado.

### **La Caza del "Bismarck".**

No me parece que pueda haber dudas sobre la naturaleza estratégica de la apreciación que debía hacer el Almirante Tovey Comandante en Jefe de la Home Fleet el 25 de Mayo de 1941, cuando se trató de decidir en qué dirección se habría de buscar al acorazado alemán "Bismarck" del cual se había perdido el rastro en el Atlántico desde las primeras horas de la noche anterior. Con los pocos datos conocidos era preciso deducir

si el "Bismarck" había decidido regresar a Alemania, o bien repararse en un puerto de la Francia occidental. Y era necesario llegar rápidamente a esa deducción, porque los buques ingleses encargados de la exploración y búsqueda ya tenían tres días en la mar y no habrían podido permanecer todavía por mucho más tiempo sin reaprovisionarse de combustible.

Las premisas del razonamiento que debían llevar al Almirante Tovey a una conclusión lógica eran sintéticamente las siguientes:

- 1) El "Bismarck" había sido alcanzado por un proyectil del "Prince of Wales" en la obra viva, y su casco, a pesar de no estar seriamente averiado, necesitaba todavía reparaciones en un arsenal; el Almirante Lütjens podía escoger entre un arsenal alemán o uno de la Francia ocupada.
- 2) Para regresar a Alemania el "Bismarck" necesitaba atravesar la línea de vigilancia que estaba patrullada por las naves y los aviones ingleses que partían de Escocia y de Groenlandia, y que el Almirante Lütjens podía fácilmente imaginar que habrían estado reforzados.
- 3) En cambio para entrar a un puerto francés del Atlántico, a Brest o a Saint-Nazaire, el "Bismarck" habría tenido que afrontar solamente a la desconocida

fuerza inglesa movilizada en su busca por el Almirantazgo y esa búsqueda habría resultado muy difícil de efectuar, a causa del mal tiempo que imperaba en esos días.

- 4) Además, en el Atlántico el "Bismarck" podía contar con la colaboración de los sumergibles alemanes, con el reabastecimiento hecho por los petroleros destacados con ese propósito y con la protección de los aviones alemanes cuando hubiese entrado en el radio de acción de los aeropuertos de la Francia ocupada.
- 5) Por razones morales, y teniendo presente la misión que el mismo Lütjens había desempeñado con éxito pocos meses antes en el Atlántico con el "Scharnhorst" y el "Gneisenau", el Almirante habría preferido probablemente reparar su buque en Francia en lugar de regresar a Alemania, abandonando definitivamente su misión de atacar al tráfico enemigo.

Dadas estas premisas, la conclusión debía conducir lógicamente a dar la preferencia a la hipótesis de la entrada del "Bismarck" a un puerto francés; y en efecto, el Almirante Tovey llegó a la conclusión correctamente en ese sentido.

Por eso la exploración de la Home Fleet se dirigió a interceptar al "Bismarck" sobre la ruta directa a Brest; cuando en la mañana del 25

de Mayo el Almirantazgo le comunicó que estaciones radiogoniométricas inglesas, aprovechando transmisiones radiotelegráficas hechas imprudentemente por el "Bismarck" antes de las 9 a.m., habían marcado repentinamente su nave. Llevando esas marcaciones sobre la carta de navegación de la nave almirante "King George V", el Estado Mayor de Tovey dedujo (con un cierto error de aproximación, pues se trataba de ángulos de intersección muy pequeños) que la posición del "Bismarck" a esa hora resultaba más al norte de la posición que esa misma nave tenía 6 horas antes, es decir en el momento que había sido perdido el contacto de radar con ella.

Este dato contrastaba netamente con las premisas anteriores, y si era exacto, se debía claramente a que el "Bismarck" había cambiado de idea durante la noche y que se estaba dirigiendo de regreso a Alemania.

No teniendo razones para dudar de la exactitud de ese dato sobre la posición, el Almirante Tovey se apresuró en modificar la decisión ya tomada y ordenó que sus buques se dirigiesen al N.E. para interceptar a la nave alemana sobre el nuevo rumbo, antes que ella se pudiese refugiar bajo la protección de sus propios aviones.

Sin embargo, en la tarde el Almirantazgo comunicó otra posición del "Bismarck", obtenida ésta también por marcaciones radiogoniométricas y declarada digna de fe, la cual

resultaba situada a las 13 y 20 bastante más al Sur de la primera, y mostraba así que la nave alemana no tenía ninguna intención de regresar a Alemania.

Dada la discordancia de las dos posiciones del "Bismarck" ambas radiogoniométricas, el Almirante Tovey hizo revisar la intersección obtenida en la mañana y encontró que se había cometido un error en la carta, rectificado el error, resultó que la posición del "Bismarck" a las 9 a.m. venía a concordar con la de las 12 y 30. El Almirante había pues errado la apreciación de la situación por culpa de un pequeño error material de un dependiente suyo, y hubiera debido cambiar inmediatamente las disposiciones dadas a sus buques para buscar al "Bismarck", regresando a las disposiciones anteriores a las 9 a.m.

Por esto, en ese momento intervino en el ánimo del Almirante Tovey un comprensible estado de incertidumbre debido al extraño comportamiento del Almirantazgo, el cual a pesar de haber descubierto indudablemente el error cometido a bordo del "King George V" en fijar la posición del "Bismarck" a las 9 a.m. no había hecho ninguna objeción a la errónea dirección de la exploración cuando Tovey se la había comunicado.

¿Por qué razón el Almirantazgo no llamó inmediatamente la atención del Almirante Tovey sobre las graves consecuencias que habría tenido la

nueva dirección de la exploración dada a la Home Fleet? ¿Qué cosa pensaba realmente esa Autoridad Central acerca de las intenciones del "Bismarck"?

Ante estas interrogaciones Tovey se quedaba perplejo, y se ponía cada vez más nervioso a medida que pasaba el tiempo sin que ninguna comunicación le llegase para aclararle el punto de vista del Almirantazgo. Era lógico esperarse que en una cuestión netamente estratégica, como la de la caza del "Bismarck", el Almirantazgo no se limitase a comunicar simplemente la posición radiogoniométrica de la nave, sino que hiciese seguir esa comunicación de algún complemento que pudiera servir de orientación para los que estaban en la mar.

Como no le llegaba de Londres ninguna comunicación preventiva, el Almirante Tovey después de un tiempo, se decidió a preguntarle explícitamente al Almirantazgo si creía que el "Bismarck" se dirigía realmente hacia el N.E. La respuesta se hizo esperar tanto, que Tovey para no continuar navegando en una dirección que creía equivocada, decidió sin más trámite dirigirse con sus buques hacia el Sur.

Poco después, Londres comunicaba por fin su propia apreciación, según la cual debía creerse que el rumbo de la nave alemana estaba dirigido hacia Brest. Quedó así eliminado todo contraste de opinión en-

tre el Almirantazgo y el Comando embarcado; pero mientras tanto ese largo período de incertidumbre le había hecho perder a la Home Fleet varias horas útiles de camino para buscar al "Bismarck".

He querido detenerme un poco en este episodio porque éste pone en relieve, qué consecuencias tan graves puede traer un pequeño error de información sobre el enemigo, y cómo las apreciaciones de la situación en la mar deben ser rápidamente adaptadas a los cambios de las circunstancias. Además, este episodio ilustra un ejemplo interesante de los inconvenientes que pueden derivarse al Comando periférico, por la falta de una ayuda pronta y comprensiva de parte del Comando Central.

### **La Víspera de la Batalla del Mar de Coral.**

Otro caso interesante de la apreciación estratégica de la situación fué el que se le presentó al Almirante Fletcher en el Pacífico S.O. el 7 de Mayo de 1942, es decir, un día antes de la batalla del Mar de Coral. El se encontraba en la mar al E. de Nueva Guinea con dos grandes portaviones, cinco cruceros y nueve contratorpederos, acompañado de un considerable grupo de apoyo al mando del Almirante Inglés Crace y compuesto de tres cruceros y cuatro contratorpederos.

Según las informaciones en poder de Fletcher, los japoneses inten-

taban desembarcar un cuerpo expedicionario en Port Moresby, Nueva Guinea, y ya se estaban acercando a la meta con un gran convoy escoltado por unidades ligeras y protegido a distancia por dos grandes portaviones, cruceros y caza torpederos. El convoy había sido avistado mientras estaba atravesando el archipiélago de las Lusiadas. La fuerza naval de apoyo estaba en cambio todavía lejana hacia el N.E. en una posición que la fuerza de reconocimiento norteamericana no había precisado todavía.

A las 8 de la mañana el Almirante Fletcher se dirigió con su fuerza naval hacia el Norte con el objeto de localizar al grueso de las fuerzas enemigas y atacarlas con los aparatos de sus portaviones: con este motivo, al mismo tiempo dispuso que el grupo del Almirante Crace continuase su rumbo hacia el Oeste con el objeto de alcanzar y atacar al convoy japonés que se dirigía a Port Moresby.

Esta subdivisión de las fuerzas, no por cierto exhuberantes, del Almirante Fletcher fué un tanto criticada por los mismos norteamericanos, y efectivamente se presta a algunas observaciones. Fletcher explicó esta decisión suya, diciendo que él esperaba de un momento a otro grandes ataques aéreos de parte de los portaviones japoneses, y que en caso de grandes pérdidas no quería que el convoy enemigo llegase indemne a su destino.

Los críticos norteamericanos han observado, y eso me parece justo, que el razonamiento de Fletcher no estaba correcto. En efecto, si su fuerza naval hubiese sido averiada por los aviones enemigos, como él temía, ellos habrían descubierto y atacado también al grupo de Crace que no podría haber estado muy lejos y lo habrían destruido antes que hubiese podido interceptar al convoy.

Si en cambio Fletcher hubiese logrado rechazar los ataques aéreos japoneses sin reportar pérdidas excesivas, habría podido alcanzar en seguida al convoy enemigo con las fuerzas reunidas, e impedirles así con mayor seguridad, que llegasen a su destino.

La división en dos grupos, antes de la batalla prevista entre los portaviones no podía resultar ventajosa a ninguno de los dos: ni al grupo de Fletcher que acaba así de perder el apoyo de la artillería antiaérea de 3 cruceros y cinco cazatorpederos, ni al grupo de Crace que era muy débil para afrontar por sí sólo y con esperanza de éxito, las unidades de escolta del convoy japonés.

Por consiguiente, desde todo punto de vista, la solución mejor para Fletcher habría sido la de mantener reunidas las fuerzas navales, tratando de conseguir los objetivos, el uno después del otro.

Por lo demás, la experiencia de la última guerra ha enseñado que la subdivisión de las fuerzas, ante la in-

minencia de la acción, es un juego peligroso y, si da la ilusión de poder hacer frente de ese modo a toda posibilidad operativa, en realidad a menudo hace fallar el objetivo principal.

Afortunadamente para los norteamericanos, esa vez la subdivisión de las fuerzas del Almirante Fletcher no causó daños, porque el Comandante del convoy japonés, preocupado ante la idea de poder ser interceptado, invirtió su ruta inicial aplazando para una época más favorable su

proyectada ocupación de Port Moresby.

Esta importante posición de Nueva Guinea no llegó a ser jamás ocupada por los japoneses, y la renuncia a hacer ese desembarco, que muy bien hubiera podido ser efectuado ese día, dió a los norteamericanos la posibilidad de jactarse de la batalla del Mar de Coral como de un éxito estratégico, que en realidad fué un semifracaso táctico.

(De la "Rivista Marittima").

(Continuará)

# La Ley Internacional no es letra muerta

Por el Contralmirante  
THOMAS H. ROBBINS U.S.N.

"The Naval War College o Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos de Norteamérica fundada en 1884, es la institución educacional segunda en antigüedad, de la Marina de ese país, y como tal ha tenido acción efectiva en la enseñanza de la Ley Internacional.

Por más de seis años esta Escuela ha patrocinado la publicación de "Blue Book Series" la Serie del Libro Azul cuya historia exponemos en el presente artículo".

La Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos sostiene con énfasis que la Ley Internacional está hoy viva y que es la que tiene que servir de base para la resolución de los serios problemas vitales a los que hoy está enfrentando el mundo civilizado.

He aquí algunos ejemplos de estos problemas:

I. ¿En dónde empieza la libertad de los mares? ¿A tres millas de la costa? ¿A cuatro millas? ¿A doce millas? ¿A doscientas millas? o ¿Al borde del zócalo continental?

II. Los estados reclaman la soberanía de los aires ¿Hasta qué alti-

tud? ¿Hasta el alcance de sus cañones antiaéreos? ¿Hasta el de sus proyectiles dirigidos? ¿Hasta la troposfera? ¿Hasta la ionosfera? ¿Qué hay acerca de los satélites artificiales hechos por el hombre?

III. ¿Qué se entiende por agresión? ¿Cómo se define? ¿Se deberá definir en sus detalles categóricos?

A este respecto, la Escuela de Guerra Naval mantiene su posición con relación al "Precepto de la Ley", que ha sostenido desde su fundación en 1884.

Todos estamos de acuerdo en que la independencia de los Estados Unidos es un hecho. Existe una comunidad de intereses entre los estados tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, y esta comunidad de intereses es de cierto modo tan grande como la que hay entre los ciudadanos de un mismo estado.

El objetivo principal de un estado es la garantía de seguridad esencial para el sistema social que el estado haya escogido para sí. Un pequeño examen revelaría que a medida que se tabula y se compara los intereses de los diversos estados, apa-

recen muchos intereses nacionales que son comunes a todos ellos. La prosecución de la paz, la prevención de la guerra, la resolución ordenada de los reclamos en conflicto y el progreso del bienestar general no son sino algunos de estos intereses comunes a los estados civilizados.

Otro interés común descansa en el fundamento de la Ley Internacional en el cual por lo general, los estados encuentran que estaba estipulada la aplicación de las reglas para llevar adelante las guerras y demás disputas internacionales sin anteponer efectos benéficos útiles a sus amplios objetivos nacionales. Estos propósitos comunes (derivados de fuentes naturales, costumbres, tratados, o acuerdos no oficiales) han sido el origen del crecimiento lento pero seguro de este aspecto de las relaciones internacionales llamado "Ley Internacional".

En la actualidad muchos militares de profesión han llegado a estar tan interesados en los crecientes aspectos tecnológicos de la guerra y tan concentrados en los numerosos detalles apremiantes de los planes y operaciones del día, que han tenido muy pocas oportunidades para ver esas cuestiones como asuntos de Ley Internacional.

Por otro lado, con tantos intereses en disputa, aún entre naciones amigas, y con el desarrollo del nuevo concepto de "seguridad colectiva", ahora es importante para los Oficiales de Marina conocer las reglas del juego que están llevando a cabo; y la

mayoría de estas reglas y costumbres rigen para las relaciones que debe haber entre los estados en la paz y en la guerra.

La posición de los Estados Unidos con respecto a la Ley Internacional es muy firme y bastante clara. En efecto, la misma civilización norteamericana está basada en el principio de que la ley —no la fuerza sola— debe gobernar todas nuestras relaciones entre pueblos, organizaciones y gobiernos.

Históricamente los Estados Unidos han sido constantes en anunciar públicamente sus sostenimientos y su adhesión al Precepto de la Ley. Como ejemplos recientes tenemos la Carta Constitucional de las Naciones Unidas, el Tratado del Atlántico Norte, así como casi todos los tratados de los cuales han formado o forman parte los Estados Unidos, para adherirse hoy como ayer a la Ley Internacional.

Esta intención está confirmada además, por las recientes declaraciones de los dirigentes de nuestra política, tales como el mensaje del Presidente Eisenhower a la Asociación Bar en 1955, y la aprobación de las Convenciones de Ginebra de 1949 hechas por el Congreso de Julio de 1955. Incidentalmente la Unión Soviética también ratificó en Octubre de 1954 las Convenciones de Ginebra relativas a prisioneros y demás personal en tiempo de guerra.

Los archivos de ayer, así como los acontecimientos de hoy, dan una evi-

dencia amplia del hecho de que la política de observancia de la Ley Internacional es mayor que la del interés propio de los Estados Unidos.

La Ley Internacional por sí misma no impone necesariamente restricciones en las decisiones de un jefe militar como individuo. Sin embargo, a este respecto según la ley, la tradición y las prácticas norteamericanas, los Estados Unidos actúan dentro del marco de las restricciones políticas impuestas por los objetivos nacionales y por la política misma.

Un ejemplo de estas restricciones se basa en la anunciada política nacional de adherencia a las restricciones impuestas por la Ley Internacional. Esta política está a su vez reflejada en el Reglamento Naval de los Estados Unidos, el cual prescribe la observancia de la Ley Internacional tanto en la paz como en la guerra.

Por consiguiente, es evidente que a la Escuela de Guerra Naval le debe incumbir todas las cuestiones que tratan de la Ley Internacional. A este respecto, es interesante examinar la misión de la Escuela, la que consiste en "promover un entendimiento de los fundamentos del arte militar, de las relaciones internacionales y de las operaciones de los servicios entre sí, con énfasis en su aplicación para una futura guerra naval, a fin de preparar Oficiales para el alto comando".

Cualquier estudio de las relaciones internacionales, así como un entendimiento de los fundamentos del

arte militar, requiere un fundamento pleno en los preceptos de la Ley Internacional por parte de los Oficiales responsables de la conducción y desarrollo de la guerra futura; y la contribución de la Escuela a este conocimiento emana directamente de la misión de ella, tal como ha sido promulgada por el Jefe de Operaciones Navales.

En el campo de la Ley Internacional, el trabajo de la Escuela de Guerra Naval se puede retrotraer a los primeros años de la Escuela. Ese trabajo se funda en cuatro categorías o asignaturas generales que subsisten hasta hoy más o menos en la misma forma. En este trabajo, la Escuela desde su fundación, ha sido la más afortunada, pues ha contado con los servicios de una sucesión de juristas muy versados (tanto Asociados, como Profesores Residentes) en Ley Internacional.

(Fueron Profesores Asociados de Ley Internacional: el Profesor James Russell Soley de 1885 a 1887; el Profesor Freeman Snow de 1888 a 1900; el Profesor John Bassett en 1901; el Profesor George Wilson de 1902 a 1938; el Profesor Payson S. Wild Jr. de 1938 a 1946; el Juez Manley O. Hudson de 1946 a 1953; el Profesor Hans Kelsen de 1953 a 1954; el Profesor Leo Gross de 1954 a 1955, y el Profesor Brunson McChesney de 1955 hasta la fecha).

Bajo esta dirección intelectual, la Escuela ha patrocinado y publicado

los llamados "Blue Book Series in International Law"; ha sostenido cursos de instrucción para los Alumnos Residentes; ha mantenido un vigoroso programa de cursos por correspondencia sobre Ley Internacional; y ha redactado y ayudado a la preparación de algunas publicaciones del Departamento de Marina relativas a la Ley Internacional y a la Guerra Naval.

En el año en que la Serie del Libro Azul hizo su primera aparición en la Escuela de Guerra Naval (1884), el curso estable de Ley Internacional formó parte integrante del plan de estudios de la Escuela. En los años siguientes, tanto este curso permanente como las publicaciones acerca de Ley Internacional adquirieron una reputación en el campo de la Ley Internacional, que para una institución militar, fué verdaderamente única.

Esta reputación y particularmente la que tuvieron los Libros Azules se basan en que la Escuela de Guerra Naval proporcionó la oportunidad para reunir a un grupo de Jefes de Marina que tenían una gran experiencia sobre los problemas que se presentan en las relaciones entre los estados. Dado el respaldo suficiente en la disciplina formal de la Ley Internacional, estos Oficiales fueron capaces de emprender serias investigaciones acerca de los problemas de la Ley Internacional relativos a la Marina.

En el período de tiempo transcurrido entre las dos Guerras Mundiales, el tiempo dedicado en la Escuela para el estudio de la Ley Internacio-

nal fué de seis semanas al año. Este período se inició con una revisión intensa de todo el campo de la Ley Internacional, seguida de una concentración sobre dos o tres problemas específicos moldeados en la forma de "situaciones".

A cada Alumno se le pidió por separado, que preparase soluciones escritas de cada "situación". Estas situaciones debían ser luego discutidas y debatidas por grupos de Alumnos bajo la dirección del Asociado para Ley Internacional. El Asociado, después de leer todas las soluciones de los Alumnos y de participar en el grupo de discusiones, debía proceder a redactar y escribir el Libro Azul anual de la serie "International Law Situations with Solutions and Notes".

En virtud de la reputación de la Escuela de Guerra Naval, esta serie de Libros Azules llegó a ser una referencia material importante en el campo del Derecho Internacional a causa de su valor como interpretación bien informada.

Viendo esta serie de Libros Azules en conjunto, es interesante notar que su contenido varía de acuerdo con una pauta definida. Las circunstancias que rodeaban la publicación de cada Libro Azul estuvieron condicionadas a la época en que dichos libros fueron publicados. Así, durante los períodos de paz estable, los Libros Azules se dedicaron a interpretar y aplicar los principios y los problemas (como están expresados en los casos

hipotéticos) concernientes al servicio naval, que podían suscitarse bajo los firmes dogmas entonces existentes sobre Ley Internacional. Libros Azules de esta naturaleza fueron publicados desde 1894 a 1897, de 1899 a 1903, de 1905 a 1908, de 1910 a 1914, y desde 1926 hasta 1939, formando un total de 32 volúmenes. Por otra parte, en 1904 y en 1909, de 1915 a 1925, y desde 1940 hasta 1953 se publicó un total de 22 Libros Azules que consisten en una recopilación de documentos, en parte anotados, que tratan de las nuevas evoluciones de las cuestiones referentes a la Ley Internacional que resultaron de los cambios acarreados por la guerra.

Es evidente que con los cambios habidos en el armamento, en los implementos de guerra, y en los recursos para las comunicaciones, cada guerra traerá consigo nuevas prácticas y nuevas teorías con respecto a los combatientes, a los no combatientes, a los estados beligerantes y a los estados neutrales. Además, la terminación de la 1ra. y 2da. Guerra Mundial trajeron nuevos problemas no resueltos todavía, en lo referente a las relaciones internacionales y a los nuevos compromisos y tratados que rigen en estas relaciones. Por ejemplo: las nuevas relaciones y las nuevas responsabilidades militares establecidas en el Pacto de la Liga de las Naciones y en la Carta Constitutiva de las Naciones Unidas.

De esta manera, estos Libros A-

zules del tiempo de la guerra y de la post-guerra sirven para que la Marina tenga lista y a su disposición una multitud de nuevos tratados, nuevos compromisos y nuevas responsabilidades aceptadas por los Estados Unidos, o que aparecieron entre otras potencias como resultado de dichas guerras.

Considerando la responsabilidad de la Marina en el campo de las relaciones internacionales durante la paz y durante la guerra, estos cambios —o mejor dicho estas nuevas condiciones— del mundo son a la larga cuestiones de incumbencia directa de sus Comandantes embarcados o en tierra.

El Libro Azul de 1953 es el último de los volúmenes publicados hasta el día; trae las consecuencias de los tratados de paz y de los acuerdos de defensa en los que han tomado parte los Estados Unidos, y los diversos acuerdos sobre las Uniones Europeas de interés para los Estados Unidos.

Como terminación del trabajo de 1953, un examen de los nuevos tratados y compromisos de los Estados Unidos puso de manifiesto algunos hechos interesantes con respecto a la "seguridad colectiva". Este término ha sido usado con cierta vaguedad antes de la Segunda Guerra Mundial, particularmente en el Pacto de la Liga de las Naciones que establece "una "seguridad colectiva" mística que no exige esfuerzo militar alguno de parte de las naciones miembros".

Sin embargo, desde la Segunda Guerra Mundial, el concepto de "seguridad colectiva" ha aparecido en la Carta Constitutiva de las Naciones Unidas y en el Tratado del Atlántico Norte, y de una manera mucho más firme en otros acuerdos. Este término, tal como se usa hoy, implica el empleo de un esfuerzo militar en una escala posiblemente grande, pero se hace sin definiciones muy explícitas.

Además, para asuntos complicados, el lenguaje de la Carta Constitutiva de las Naciones Unidas es de tal naturaleza que da a entender que se puede considerar como ilegal cualquier forma de guerra, y que la única forma de esfuerzo militar que puede ser considerada legal sería la que fuese emprendida bajo el pendón de la "seguridad colectiva" a fin de oponerse a cualquier agresión.

Un examen minucioso indicó que existían pocos estudios acerca de las implicaciones militares del concepto de "seguridad colectiva" con la Ley Internacional y particularmente de sus implicaciones con las reglas para la conducción de la guerra y con las relaciones entre los estados neutrales y los estados beligerante en tiempo de guerra. En resumen quedó en claro que el concepto cabal de "seguridad colectiva" no estaba claro.

Por esto, la Escuela de Guerra Naval está preparando dos Libros Azules, por la incumbencia de su Presidencia de la Junta de la Ley Inter-

nacional en 1953 y 1954, dedicados a los problemas de la seguridad colectiva.

El primero de estos libros es un estudio acerca de las implicaciones teóricas de la seguridad colectiva con la Ley Internacional. El segundo es un análisis del desarrollo de la Ley y de la práctica de la seguridad colectiva, incluyendo un estudio de las implicaciones de algunos de los acuerdos de defensa colectiva específica, en los cuales han tomado parte los Estados Unidos. Estos dos libros saldrán en la Primavera y en el Otoño de 1956 respectivamente.

El tercer Libro Azul de la Escuela de Guerra Naval también está en preparación y aparecerá en el Verano de 1956. Este Libro será un estudio y un comentario de la "Ley de la Guerra Naval" y se espera que, en cierta forma, esté dirigido a las actuales y a las futuras tendencias respecto a la Ley de la Guerra, y a los posibles cambios futuros de dichas leyes en un futuro lejano. Este Libro lo está preparando el Profesor Robert W. Tucker de la Universidad de John Hopkins.

La Escuela de Guerra Naval tiene la intención de continuar en el futuro la publicación de la serie del Libro Azul. Todavía no se ha decidido con precisión cuál ha de ser el tema de los libros siguientes, pero probablemente tratarán otra vez de las nuevas "Situaciones de Ley Internacional con Soluciones y Notas".

Además de seguir su plan de estudios ordinario, la Escuela de Guerra Naval ha estado a la disposición del Departamento de Marina para tratar de los proyectos de naturaleza particular que comprenden investigaciones en el campo de la Ley Internacional. Probablemente los resultados más conocidos —y seguramente los más extensamente utilizados— de estos proyectos tratarán sobre las leyes de la guerra naval y de la guerra aérea.

Durante muchos años la Escuela de Guerra Naval ha mantenido un interés especial en estos asuntos y ha sostenido un estado legal (status) autorizado, con relación a la interpretación de esas leyes.

En 1917, con la ayuda de la Escuela, el Departamento de Marina publicó instrucciones oficiales relativas a la ley de la guerra naval bajo el título de "Instrucciones para la Marina de los Estados Unidos que rigen para la Guerra Marítima, Junio 1917". Fué bajo los preceptos de estas instrucciones que combatió la Marina de los Estados Unidos durante la Primera Guerra Mundial.

Esta publicación fué revisada y editada por el Departamento de Marina en 1941 bajo el título de "Instrucciones para la Marina de los Estados Unidos que rigen para la Guerra Marítima y Aérea, Mayo 1941".

Los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial y del Conflicto de Corea con el conjunto de acuer-

dos que se han llevado a cabo, habían producido algunos cambios notables en los conceptos que fueron la razón fundamental de las reglas y costumbres de la guerra.

Resultó evidente que las nuevas prácticas y el enorme progreso de las armas para la destrucción en masa, junto con la importancia primordial de la guerra aérea, indicaron que se debía hacer otra revisión de esas instrucciones.

De acuerdo con esto, la Oficina del Jefe de Operaciones Navales le pidió a la Escuela de Guerra Naval que las revisase, que las redactase de nuevo y que participase en la preparación de una nueva edición para reemplazar con ella las Instrucciones de Mayo de 1941. Esta nueva edición estará lista para su publicación en 1956.

Esta publicación fué redactada con el objeto primordial de apuntar, protocolizar y archivar la Ley tal cual existe. Esta expresará las Leyes de la Guerra Naval y de la Guerra Aérea puesta al día por los tratados (incluyendo la Convención de Ginebra de 1949) y se espera que dé la interpretación dada a estas leyes por la Marina de los Estados Unidos. Además se espera que en las notas marginales se exprese la política del Departamento de Marina con respecto a ciertos aspectos de la Ley, y que se extienda y discuta en ella algunas de las implicaciones de las leyes, en vista de la experiencia obtenida en estos últimos años.

Esta nueva publicación se llamará "La Ley de la Guerra Naval". Se tiene la intención de que comprenda la paz respaldada, la guerra fría, la guerra limitada y la guerra total. Debemos hacer notar que de ninguna manera se apartará de la política seguida por los Estados Unidos, la cual está basada sobre el sólido fundamento de que la Ley y las naciones civilizadas no reconocen ni aceptan el principio de que "el poder hace el derecho".

Las restricciones en las operaciones de las fuerzas militares son inherentes en el sistema Americano. Estas restricciones no están impuestas por la Ley Internacional misma, sino que están más bien impuestas por la política nacional de que la Ley deberá ser acatada.

Como la integridad moral de los Estados Unidos se basa en su adhesión total a los preceptos aceptados por la Ley Internacional, resulta que los Estados Unidos no se agacharán para evadir esa Ley mientras mantengan su política de alistamiento militar para aplicar actos legales de re-

presalia contra los trasgresores de la Ley.

Para ser cumplidas, todas estas leyes necesitan medios para su imposición, y la "represalia" es uno de los medios de imposición que pueden ser invocados en caso de necesidad. De este modo se puede esperar que los Estados Unidos sigan sosteniendo y dándole vida al "Precepto de la Ley".

Se puede considerar que el concepto de "Precepto de la Ley" es una ideología; y esa ideología es junto con nuestras otras ideologías, una que incumbe a la libertad, a los derechos y a la dignidad del individuo, y a los principios de justicia, moralidad y libertad.

Si las decisiones han de ser sensatas y conservadoras de nuestras tradiciones militares y nacionales, en la Marina deberá haber una comprensión fundamental de las leyes de la paz y de la guerra tal como están comprendidas y entendidas hoy.

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

# La Protección de los Buques

Por G. FIORAVANZO

La aparición de las armas atómicas y termonucleares ha cambiado del todo los términos del problema de la protección de los buques.

Cuando la guerra naval se hacía con armas balísticas y con armas subacuáticas (tanto las unas como las otras provistas de explosivos, hoy llamadas armas convencionales), la unidad de superficie estaba protegida:

—en la obra viva por la estructura que absorbe la energía de la explosión de las armas subacuáticas que obran por contacto o por influencia a distancias muy cortas.

—en la obra muerta por la coraza resistente a las perforaciones de los proyectiles que obran por choque.

Ambos tipos de protección reunían un grado de eficacia tanto mayor, cuanto mayor era el desplazamiento de la unidad, porque con el aumento de este último, crecía la parte alícuota disponible para la protección en la repartición de los pesos (por cuanto como es sabido, el desplazamiento aumenta con el cubo de las dimensiones lineales del buque, mientras que la superficie que hay que

proteger aumenta en función del cuadrado).

La robustez de la estructura debería ser proporcionada a la resistencia de la coraza contra la perforación, pues de otro modo podría suceder que la plancha acorazada entrase en el buque sin ser perforada (antes de ser perforada) como le sucedió al crucero de batalla "Lion" durante el combate de Dogger Bank el 24 de Enero de 1915.

Teniendo en cuenta la posibilidad de protección, las unidades estaban divididas en tres categorías.

—Unidades pesadas (las naves de combate y los cruceros de mayor desplazamiento).

—Unidades ligeras (los cruceros de menor desplazamiento),

—Unidades sutiles (los exploradores (scouts) y los torpederos).

En general, el problema de la construcción era, —según las tareas reservadas a cada categoría y a cada tipo de buque en su respectiva categoría,— un problema de proporcionamiento razonado entre los cuatro factores principales de eficiencia bélica

ca: PROTECCION, ARMAMENTO, VELOCIDAD, y RADIO DE ACCION o AUTONOMIA. En los torpederos faltaba solamente el primer factor. Si bien en rigor se puede decir que éste no faltaba, sino que estaba limitado a la robustez del buque y a la compartimentación.

En los proyectos eran dos los desplazamientos que había que tomar en consideración, el desplazamiento normal, o en rosca, y el desplazamiento en plena carga normal.

La diferencia entre los dos desplazamientos estaba representada esencialmente por el peso del combustible y del agua de reserva; de estos elementos dependía el radio de acción del buque.

Los tres primeros factores antedichos debían de estar determinados dentro del límite del desplazamiento normal, y puesto que ellos son los que determinan las aptitudes tácticas del buque, se puede decir que el desplazamiento normal era y es el desplazamiento del valor táctico del buque.

Con la unión del cuarto factor (la autonomía o radio de acción) se llegaba a determinar el desplazamiento que se debía dar a la nave completamente cargada para obtener una autonomía determinada: el límite de la autonomía que se podía conseguir estaba en la práctica vinculado a la necesidad de dejar a la nave una obra muerta suficiente para garantizar

una buena navegación y una reserva suficiente de flotabilidad para un caso de siniestro de origen bélico o náutico.

De todos modos, se puede decir que el normal era y es el desplazamiento del valor táctico.

Y puesto que el rendimiento de la propulsión de los buques aumenta con el incremento de su desplazamiento, se tenía la doble ventaja de reducir con el aumento del desplazamiento del porcentaje de los pesos que se les tenía que asignar al aparato motor y a la provisión de combustible, ya sea para obtener la misma velocidad o bien para conseguir la misma autonomía. (o radio de acción).

Por eso, a igualdad de porcentaje total, siempre con un aumento del desplazamiento, aumentan la velocidad y la autonomía, o bien aquella de las dos a la cual se le quiere dar mayor porcentaje parcial.

En consecuencia, el porcentaje asignable a la protección aumentaba con el aumento del desplazamiento no solamente en la razón geométrica ya recordada, sino también porque disminuía el porcentaje debido al aparato motor y a las exigencias de su funcionamiento.

Los porcentajes asignados a la protección variaban entre un promedio de un 35% para los buques de combate y un promedio de un 14% para los cruceros ligeros: los porcentajes asignados al aparato motor eran

de un 7% para los acorazados y de un promedio de 39% para los torpederos: los asignados al combustible y al agua de reserva variaban entre un promedio de 5 al 10% para los buques grandes, a un promedio del 13 al 20% para los torpederos.

En definitiva, las únicas unidades que tuvieron una protección satisfactoria contra las ofensivas de toda clase eran los buques de combate: los cruceros eran demasiado grandes para tener un grado elevado natural de inmunidad y demasiado pequeños para estar artificialmente inmunizados de un modo verdaderamente satisfactorio.

¿Qué cambios en estas concesiones tradicionales de técnica naval se puede presumir que traiga la aparición de las armas nucleares (atómicas o termonucleares)?

Ellas están caracterizadas por una enorme potencia explosiva con la correspondiente capacidad terriblemente destructiva, pero con ninguna aptitud para la perforación, ya se trate de armas subacuáticas o aéreas.

Para estas últimas, ya sea que la carga esté contenida en una bomba, en un arma dirigida o en un proyectil, no parece conveniente dotar de ogivas perforantes a ninguno de estos tres "vehículos"; no sólo se economizaría una gran cantidad de peso a ese requisito de la complicada reunión de propósitos, sino que no sería tampoco necesario, porque eviden-

temente si explotasen por choque pulverizarían el obstáculo (en este caso la nave) sin tener necesidad de perforarla.

Por otra parte, teniendo también en cuenta el gran radio de acción destructora de que son capaces las armas nucleares, conviene hacerlas estallar en el aire a una altura que asegure el efecto máximo sobre un horizonte lo más vasto posible.

Por consiguiente, se puede deducir que cuando todas las armas de explosivos convencionales usados hoy contra los buques estén sustituidas por armas nucleares, se deberá hacer frente, no a efectos de perforación, sino a efectos de aplastamiento, de hundimiento o de conclusión producidos por la onda explosiva de grandísima presión, ya sea por encima o por debajo del nivel del agua.

Ante esta clase de ofensiva ya no se podrá hablar de buques pesados ni de buques ligeros; todos deberán ser igualmente *resistentes y robustos*. De aquí resultarán *buques de sección transversal circular* con una estructura adecuada y con una envuelta exterior de gran resistencia: buques idénticos en su concepción general, a los sumergibles. Una obra muerta aseguraría la navegabilidad en superficie.

De esto a la marina totalmente de sumergibles, no habría sino un paso. Pero esto escapa del contenido de estas notas de orden puramente

técnico para entrar en el campo del empleo.

Conviene todavía observar que, si hasta hoy la protección de las naves, —especialmente en la obra muerta,— estaba proporcionada a la potencia del choque y de la perforación de los calibres del mismo orden del de su artillería principal (en el supuesto lógico de que los buques deberían combatir contra otros de tipo análogo), ante las armas atómicas que presentan *una amenaza igual para todos*, las características constitutivas deberán ser iguales para todos o —más exactamente,— de una igualdad mecánica regida solamente por la ley que enlaza los espesores de las estructuras con los de las envueltas de su diámetro.

Por eso, cuando hoy se asiste al lanzamiento de una unidad naval construída sobre las gradas tradicionales, cabe preguntarse si en el caso de un conflicto imprevisto, esas unidades serían capaces de oponer suficiente resistencia a los efectos destructores de las armas nucleares, o si sucumbirían en sus funciones de custodiar la libertad de los mares.

En los quince o veinte años de vida activa que tienen por delante, el progreso conducirá ciertamente a la generalización de las armas nucleares, y los dirigentes políticos y militares de hoy podrían tener la gran responsabilidad de dejar como herencia inadecuada instrumentos de guerra a los dirigentes de un mañana no muy lejano.

De igual manera, con la evolución de las armas vendría la adopción de la propulsión atómica. Este hecho tendría como consecuencia inmediata la igualación del desplazamiento normal (o en rosca) con el de plena carga, reduciendo a cantidad inapreciable la diferencia entre las dos, especialmente si —como ya se usa en muchas Marinas— el agua de reserva fuese obtenida exclusivamente evaporando y destilando día por día la cantidad de agua de mar necesaria.

La técnica de la construcción naval podrá resolver sus problemas con menores complicaciones y menos dificultades; en efecto, eliminada la necesidad de dejar un porcentaje del tonelaje (esto es, del volumen interior del casco) disponible para embarcar combustible y agua, los cálculos relativos al proyecto de construcción estarán muy simplificados y las unidades podrían ser todavía más reforzadas, porque ese porcentaje podría estar dedicado a robustecer interiormente la estructura y la envuelta de los cascos con todo el metal que actualmente está destinado a la zona de la línea de agua, a esa porción del casco, es decir, a la comprendida entre las dos superficies de flotación, la de plena carga y la de nave descargada.

Una parte del peso así economizado, será además absorbido por la ligera obra muerta que tendrán las unidades.

Y puesto que las unidades navegarán con un desplazamiento prác-

ticamente constante, resultará que será más fácil calcular la potencia del aparato motor para obtener una velocidad determinada, la cual no sufrirá las variaciones (cuyo cálculo a priori no es fácil) que dependen de la variación del desplazamiento durante las marchas: las hélices podrán ser razonablemente proporcionadas a una carena que, permaneciendo constante durante el movimiento, presentará características de resistencia dinámica invariables: el consumo de energía por milla recorrida y la autonomía conseguida podrán ser determinadas también con gran precisión, por

cuanto con la energía atómica estos elementos llegan a ser de muy poca importancia desde el punto de vista técnico.

Finalmente, parece llegado ahora el momento de olvidar las antiguas distinciones entre las diversas categorías de buques, fundadas en su grado de resistencia a la exclusiva. Los buques podrán ser clasificados exclusivamente según el objeto para el cual hayan sido constituidos, porque todos deberán ser igualmente resistentes y por consiguiente fuertes o sea pesados.

(De la "Rivista Marittima")

... en la Francia de 1940 y hasta su muerte, obtenido en 1942, bajo el Almirante Darlan haber actuado en esta forma que como la hizo. Un día me dijo, durante un momento de conversación, que me permitiera escribir este artículo. "Pienso en Ud. materia en ese momento. Le aseguro que es una empresa difícil, en razón de que el Almirante Darlan ha sido objeto de los comentarios más diversos y contradictorios, ya que su actuación fue un asunto más y estuvo relacionada con tantos "hechos políticos".

... Asimismo, en efecto, que fue necesario la de documentarse la vida de este personaje destacado de la Armada francesa, aunque es cierto que tal vez no se ha dicho la verdad completa sobre la discusión marina. Aprenderé, pues, el material disponible en base a los archivos



# La verdad sobre Darlan

Por RUSSELL BROOKS

Hoy, cuando la acción moderadora del tiempo y el análisis sereno e imparcial de los acontecimientos ha reivindicado ante la historia a muchas de las figuras de la IIª Guerra Mundial que en su época merecieron la condenación unánime de los estadistas mundiales, parece oportuno examinar en forma más objetiva la personalidad del hombre que, después de Pierre Laval ha sido clasificado en el segundo lugar en la categoría de traidores a la Patria. La historia misma suele, con frecuencia, invertirse y no está fuera de lo probable que esto vuelva a repetirse en el futuro, cada vez que la propaganda sea utilizada para promover los intereses de una contienda o una ideología o para desacreditar a los adversarios de una nación en guerra. Y la verdad es que, de todos los líderes franceses de la IIª Guerra Mundial, el Almirante Darlan fué una de las mayores víctimas de las necesidades políticas. Nadie pudo haber ocupado su posición y permanecer al abrigo de las asechanzas de la calumnia o de la intriga. Faltó al heredero de Petain, el glorioso mariscal reverenciado por la gran mayoría del pueblo francés y por ende invulnerable, la inmunidad necesaria para llevar adelante los objetivos que recla-

maba la hora convulsa porque atravesaba su país, lo que atrajo sobre su persona violentos ataques que le convirtieron en el centro convergente de un gran conflicto de ideas donde, al igual que en una campaña militar, se ataca el punto más débil.

Al cumplirse tres años de su asesinato, podemos preguntarnos si en la Francia de 1940 y hasta su muerte, ocurrida en 1942, pudo el Almirante Darlan haber actuado en otra forma que como lo hizo. Un amigo mío, almirante francés ya retirado, que conoció de cerca a Darlan, me expresó, al enterarse que me proponía escribir este artículo: "¿Pien-  
"sa Ud. meterse en ese laberinto?. Le  
"aseguro que es una empresa difícil,  
"en razón de que el Almirante Dar-  
"lan ha sido objeto de los comenta-  
"rios más diversos y contradictorios,  
"ya que su actuación fué tan discuti-  
"da y estuvo relacionada con tantos  
"secretos políticos".

Reconozco, en efecto, que fué tarea ardua la de documentarme, leyendo la profusa bibliografía dedicada al almirante francés, aunque estimo que todavía no se ha dicho la verdad completa sobre el discutido marino. Aprovecharé, pues, el material disponible, en base a los antece-

dentes que pude recoger de varios oficiales navales franceses y otras personas que le conocieron, para intentar un estudio de su personalidad y su actuación como miembro del gabinete francés de ocupación. Veremos, afortunadamente, que hay muchas páginas brillantes en una historia que ha sido comunmente catalogada como leyenda negra.

### Darlan, el hombre

Oriundo de la Gasconia, una especie d'Artagnan que llevaba la fortuna en su cerebro, nació Francois Darlan en el pueblo de Nerac, escenario de una de las obras de Shakespeare, el 7 de agosto de 1881. Delgado y bajo de estatura, estaba adornado de grandes prendas de inteligencia y agudeza, aunque su espíritu tímido y apacible suscitaba burlas entre sus compañeros. Poco tiempo tuvo Darlan para las actividades culturales, porque siempre el progreso y la organización de la Armada francesa constituyeron el único norte de su vida. Como organizador no tuvo igual. Un amigo que le visitó poco antes del Armisticio ha escrito: "La disciplina de los marinos de Darlan contrasta con el caos que se advierte en el Ejército".

Como todo buen oficial, tuvo Darlan sus ambiciones; pero, aparte de aquellas inherentes a su profesión, eran sorprendentemente sencillas y se resumían en tres deseos muy naturales: tener un nieto, ser senador por su departamento y pasar sus últimos días refugiado en la quietud apacible de su pueblito de Nerac. Nin-

guno de estos deseos los vería cumplidos.

No puede negarse que Darlan contó con el favor de los políticos de su tiempo y la amistad que ligó a su padre con el Ministro de Marina Georges Leygues, no pudo ser en modo alguno una desventaja para su carrera. Pero su esforzado batallar, al hacer de la Marina francesa la segunda de Europa, demuestra que el favoritismo político utilizado en interés de la nación puede ser altamente laudable.

La predilección de Darlan por los oficiales navales que ocupaban altas posiciones en el gobierno de Pétain, es perfectamente explicable. Veía en ellos reflejadas sus propias ideas y confiaba ampliamente en ellos. Durante toda su vida siempre obró con lealtad hacia sus amigos.

Darlan tenía un sentido cáustico del humor. Refiriéndose en su diario personal a la Conferencia Naval de Londres de 1930, apunta:

"El Rey leyó su discurso y se sentó: Nosotros hicimos lo mismo  
"El Rey se incorporó. Nosotros le imitamos. El Rey salió, pero nosotros nos quedamos. El Hon. Stimson, de la Armada norteamericana, habló primero, pero no dijo nada. Luego le siguieron los representantes australiano y canadiense, que tampoco dijeron nada. Mr. MacDonald, a la sazón Primer Ministro británico, expresó que sólo Inglaterra estaba en condiciones para usar los mares. El Signor Grandi explicó

"que Italia era una isla, probablemente desde que se hizo fascista".

No era Darlan un idealista. Era un hombre práctico cuyo interés estaba depositado en el pueblo y el suelo mismo de Francia, ambos personificados para él en la Marina francesa. No debe, pues, sorprender que Petain, al ser elegido para regir los destinos de Francia, le escogiera como su heredero político.

### Darlan, el Marino

En junio de 1940, el Mariscal Petain, designado Primer Ministro por el Presidente Le Brun, pidió a Darlan que fuera su Ministro de Marina. Para la gran mayoría, el hombre que meteóricamente llegaba a ocupar el segundo puesto del gabinete francés, era prácticamente un desconocido. Durante generaciones los Darlan habían sido marinos con la sola excepción de su padre, que fué agricultor, pero que también escaló algunos cargos en la magistratura pública. A los 14 años, Darlan eligió la carrera del mar, ingresando a la Academia Naval el año 1899. Su trayectoria como oficial fué brillante. Subteniente en 1902; en 1906 como Teniente 2º, obtiene el primer lugar en el curso de artillería, siendo luego designado instructor del buque-escuela "Jeanne d'Arc". En 1912, siendo Teniente 1º, fué asignado a la división de baterías costeras de largo alcance, que operaban con las fuerzas terrestres, donde sirvió hasta 1914. En 1916, fué comisionado para inspeccionar la instalación de baterías navales en Salónica, Grecia. El Armis-

ticio le sorprendió participando en la ofensiva norteamericana del Argonne. En 1918, ya capitán de corbeta, se le confió el mando de la flotilla del Rin. En 1920, con el grado de capitán de fragata, fué designado Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Lejano Oriente. Finalmente, fué director de la Escuela de Pilotines en 1922 y Jefe de la IIIª División de acorazados del Mediterráneo en 1925.

Desde entonces hasta el Armisticio de 1940, trascurrió un período durante el cual jugó Darlan un papel predominante en la organización de la Armada francesa. En 1926, siendo capitán de navío, fué designado primero ayudante y luego director de la Sección Militar del Gabinete del Ministro de Marina Georges Leygues, donde le correspondió activar las leyes que han dado a la Marina francesa su actual organización.

Como comandante del buque-escuela "Jeanne d'Arc" y posteriormente del "Edgar Quinet", en 1927, fué Darlan el principal instrumento en el perfeccionamiento profesional de los oficiales que más tarde le serían tan leales. En 1929, como contralmirante, representó a su patria en la Conferencia Naval de Londres celebrada al año siguiente. Dos años más tarde fué designado Comandante en Jefe de la División de Cruceros Livianos con base en el Mediterráneo. Llamado nuevamente por Georges Leygues para integrar su gabinete, fué ascendido a Vicealmirante, para ser designado por último Comandante en Jefe de la Escuadra del

Atlántico, la más importante agrupación naval francesa, en 1934. En 1936, durante el gobierno de Daladier, fué nuevamente llamado al Ministerio. Jefe del Estado Mayor de la Armada en 1937, a pesar de las difamaciones de sus adversarios se había ya ganado el título de "dirigente naval". De más está señalar que sin su experiencia en el Ministerio, no hubiera podido Darlan llegar al Almirantazgo, ya que la democracia francesa exige conocimientos técnicos y políticos en sus jefes militares.

El mérito principal de Darlan reside, sin embargo, en que fué el virtual organizador de la Armada de su país, cuyo eficiente pie de organización hizo decir a Churchill en 1939: "Debo referirme, muy en especial a "la notable contribución al esfuerzo "de guerra de la Marina francesa, "que hoy atraviesa por uno de sus "períodos más extraordinarios".

Como verdadero forjador de la Marina francesa Darlan confirma el hecho de que los marinos capaces no necesitan haber pasado toda su vida en el mar.

### **Darlan, el estadista**

Como Comandante en Jefe de la Armada, Darlan cooperó lealmente con los aliados y las críticas hacia su gestión sólo comenzaron cuando llegó a ser Ministro de Marina durante la administración de Petain. ¿A qué pudo deberse cambio tan súbito? ¿Quiénes eran sus nuevos enemigos? ¿De qué se le culpaba?

Se sostiene que Darlan, que estaba presto para proseguir la guerra el 15 de junio de 1940, se convirtió de la noche a la mañana en un ardiente partidario de la capitulación.

En realidad, Darlan había oído de propios labios del General Weygand, en el Supremo Consejo de Guerra, reunido el 11 de junio en Briare, que ya la resistencia era imposible. Dos días más tarde fué citado por el Premier Reynaud para comparecer ante el gobierno de Burdeos, donde pudo confirmar las afirmaciones de Weygand. Francia estaba derrotada y proseguir la lucha significaría violar los términos del Armisticio y provocar la ocupación de Francia y las posesiones del Norte de Africa. Tomando una rápida decisión, desistió Darlan de la idea de llevar la flota francesa hacia una colonia nacional o a un país aliado. Había que rendirse ante los hechos consumados, pero esto no significaba rendir la flota de guerra, sino más bien utilizarla como una boleta de garantía contra los enemigos de Francia y sus ex-aliados, echándola a pique si fuera necesario. Así lo insinúa en su Memorándum de 18 de junio al Almirante Michelier, prueba fehaciente que basta para desvirtuar la imputación de que intentó rendir la flota al Eje. "He dado órdenes a la flota", decía, "de luchar con máxima energía, hasta que yo disponga "personalmente lo contrario, ¡Jamás "debe entregarse la flota al enemigo "o a nuestros ex-aliados. Ignoro cual "será su destino, pero si sé que los "alemanes no la tendrán jamás!"...

Esta orden trasunta en sus líneas el "espíritu de cuerpo" de la Marina francesa.

Fué con cierta renuencia que Darlan aceptó un puesto ministerial y sólo porque como Comandante en Jefe y custodio del destino futuro de la flota, era imperativo mantener una continuidad de autoridad que garantizase su política. Es digno de hacer notar que, pese a las amenazas del Eje, las aprensiones británicas y las sugerencias de los Estados Unidos, la flota francesa nunca fué entregada y su destrucción final en Tolón fué sólo la consecuencia lógica de siglos de tradición naval.

Convertido ahora en político y con el destino de la flota francesa en sus manos, Darlan había perdido ya su inmunidad como oficial naval. Sus nuevos adversarios eran los ingleses, los Degauillistas, los alemanes, los italianos y también, en cierto modo, los norteamericanos. Para todos ellos se había hecho culpable de haber pensado como "francés", lo que en modo alguno coincidía con sus intereses. Lógicamente, en ese conflicto ideológico, la oposición a Darlan provino de aquellos países que esperaban que Francia actuase conforme a sus intereses en la contienda. Tres acusaciones se hacían a Darlan: 1º) Anglofobia; 2º) Anti-Degauillismo y 3º) Colaboracionismo. Examinemos uno a uno estos cargos, no tanto para desvirtuarlos como para tener un mejor conocimiento de Darlan.

### La anglofobia de Darlan

El tradicional antagonismo entre franceses y británicos, que tuvo su o-

rigen en las guerras del siglo XVIII y las rivalidades coloniales de la centuria siguiente, desapareció prácticamente con la "entente cordial" de 1904 y contrariamente a lo que se cree, las relaciones entre ambos países fueron muy cordiales hasta 1940. Por consiguiente, debemos buscar los motivos de la anglofobia de Darlan en el plano político. En numerosas ocasiones, particularmente, durante las conversaciones para limitar los efectivos navales. Darlan, creyó que la política británica estaba en manifiesta oposición con los intereses de Francia; recordaba, en especial, la Conferencia Naval de Washington, de 1921, donde los EE. UU. y Gran Bretaña se auto-confirieron la supremacía marítima, dejando a Francia en situación desmedrada; asimismo, la Conferencia de Londres, donde los británicos, incapaces de sostener financieramente su política naval, intentaron establecer un statu quo que tendía a desconocer las necesidades coloniales francesas.

En 1935, se inauguró en Londres una Conferencia Naval franco-alemana. Tres días después de iniciadas las conversaciones, el gobierno británico anunciaba que aceptaba las demandas de Hitler en el sentido de incrementar desde las 108,000 á 420,000 toneladas, el tonelaje naval a flote de ese país, obligando así a Francia a expandir su propia flota. Esta cambiante política, abandonada en 1939, volvió a repetirse durante el desastre de Dunkerque, cuando el ejército del General Prioux y las unidades navales francesas, a costa de fuertes pérdidas, cubrieron la re-

tirada británica en la zona del canal. Considérese esta reacción absurda o no, es el hecho que Francia, en la desesperación de la derrota, se creyó traicionada por su principal aliado. La anglofobia latente de Darlan se despertó de súbito, pese a que no tomó las armas contra Inglaterra ni la Armada francesa combatió a sus ex-aliados. El 24 de junio, último día en que pudo hacer uso de mensajes cifrados para impartir sus directivas sin conocimiento del Eje, dictó su famosa orden: "Adóptense todas las precauciones posibles para proteger la flota, en forma que si los enemigos tratan de capturarla por la fuerza, no pueden en modo alguno utilizarla. En ningún caso debemos dejarla intacta. . . . .". Afortunadamente, esta orden nunca fué rescindida.

Darlan había prometido formalmente a Alexander, a la sazón Primer Lord del Almirantazgo, que la flota continuaría en poder de Francia o que en caso contrario sería destruída. Sin embargo, para el suspicaz Churchill esto no bastó y pese a las instrucciones del Almirantazgo, adoptó la inaceptable decisión de capturar, neutralizar o destruir la flota francesa. En la mañana del 3 de julio, todos los buques mercantes y de guerra franceses, surtos en puertos británicos, fueron incautados por las fuerzas armadas, con pérdida de vidas. En Mers-el-Kebir, Orán, una poderosa Task Force francesa fondeada en la bahía, fué intimada por una escuadra inglesa de dirigirse hacia el Reino Unido o aceptar su neutra-

lización, y ante la negativa, los británicos abrieron fuego causando la muerte a 1,200 hombres. Aquel mismo día, en Alejandría, una escuadra francesa evitó la destrucción merced a un amistoso acuerdo con los británicos. Cuatro días después, portaviones británicos atacaron y averiaron al acorazado de 35,000 toneladas "Richelieu", en Dakar, y el 23 de septiembre, a instancias de de Gaulle, hundieron dos submarinos y un destructor. La proposición de declarar la guerra a Inglaterra fué exitosamente resistida por Darlan. ¿Dónde está, pues, su pretendida anglofobia?

Los dos frustrados raids contra Dakar tuvieron serias consecuencias para la ulterior conducción de la guerra, ya que las tácticas de las operaciones "Comando" sólo tendrían por consecuencia la ocupación de Francia y el Norte de Africa por las fuerzas del Eje.

Al año siguiente, en julio de 1941, sobrevino la intervención británica-degaullista en Siria, aparentemente ocasionada por los informes de penetración alemana en el Cercano Oriente. En la lucha fratricida que siguió, las fuerzas francesas fueron derrotadas y los ingenuos degaullistas dejados a un lado por su aliado. Se registró también el incidente de Madagascar, que la propaganda aliada había convertido en base naval japonesa y los de Saint Pierre y Miquelon, de inspiración y ejecución netamente degaullista.

Si de estas agresiones se derivó algún beneficio para la causa aliada, pueden ser dispensadas, pero no a-

plaudidas, ya que su único resultado fué provocar un mayor acercamiento entre alemanes y franceses. Después de Mers-el-Kebir, Hitler suspendió los términos del Armisticio en lo que respectaba a la Marina francesa, licenciando e internando en Rochefort a las tripulaciones. ¿No es razonable suponer que frente a estos sucesos Darlan hubiera tenido magnífica oportunidad para cambiar de bando? Hoy en día, el observador imparcial puede sostener con éxito la tesis de que la pretendida anglofobia de Darlan, resultó a la postre beneficiosa para los aliados, ya que, convencido Hitler del clima de odio hacia Inglaterra que se advertía en Francia, permitió a ésta reconstruir sus fuerzas armadas, cometiendo, incluso, el error de no ocupar la zona libre, antes de los desembarcos en Africa.

### El anti-degaullismo de Darlan

El término "degaullismo" se emplea para designar a ese heterogéneo grupo que siguió al General de Gaulle a su exilio en Londres o que eran partidarios de sus ideas, y cuyo único vínculo común era la reconstrucción de una nueva Francia. En Londres, de Gaulle echó las bases de un extenso movimiento patriótico, el cual estaba más bien dirigido contra el gobierno del Mariscal Petain que contra los invasores. "¡Somos la verdadera Francia!", decían, arrogándose el derecho de representar a los 40 millones de franceses.

Después de su histórico discurso de Londres, de Gaulle y el degaullismo se identificaron con la oposición

británica al gobierno de Petain. Entre el 26 de junio y el 8 de julio, se hizo eco de las afirmaciones británicas de que Darlan entregaría la flota al Eje. Luego de Mers-el-Kebir, declaró: "El gobierno de Burdeos ha resuelto entregar nuestra flota al enemigo. Fué él, en realidad, quien instigó el ataque contra Dakar y el degaullismo que, con la ayuda británica, fraguó la invasión de Siria, donde combatieron a sus propios compatriotas en sangrienta lucha. Y de Gaulle, contra la oposición de los Estados Unidos y pese al acuerdo de ese país con el gobierno de Vichy, de mantener el statu quo, capturó Saint Pierre y Miquelon. Ciertamente que no fué esta última una operación difícil, como que los únicos defensores eran cuatro policías y un gobernador.

El degaullismo concentró de preferencia sus enconados ataques contra Darlan, ya que la figura del glorioso Mariscal Petain les resultaba menos accesible. Todos los motivos de Darlan para desconfiar de los británicos se los inspiró el propio degaullismo, pues pronto se hizo evidente que su objetivo era alterar las instituciones mismas del país, lo que para un francés constituye una amenaza seria, ante la cual no vacila en empuñar las armas y montar barricadas. El francés no desea por motivo alguno el cambio de sus instituciones básicas tradicionales. ¿Cómo no iba entonces Darlan —un francés por excelencia— a oponerse a las pretensiones del degaullismo y evitar su acción por todos los medios a su alcan-

ce? ¿Quién puede creerse con derecho para censurar su actuación?

### Colaboracionismo

"Hay una cosa en que Petain, Weygand y Darlan están bien de acuerdo: ninguna colaboración militar con el Eje. Tal era el suelto "aparecido" en "La Crónica" de Vichy, en su edición del 6 de junio". Cuando un país experimenta una derrota militar, se le divide en zona libre y zona ocupada, en que la primera depende grandemente de la segunda para sus necesidades. Si el país se halla bajo la amenaza constante de ocupación total, la conscripción de sus trabajadores y la captura de sus territorios coloniales, la colaboración, a menos que vaya precedida de la palabra "voluntaria", no es el resultado de la libre determinación. La colaboración fué impuesta por la fuerza a Francia y nada pudo ya hacerse, salvo apelar a tácticas dilatorias y acciones de retaguardia, concediendo un poco aquí a cambio de una ventaja allí, siempre con la esperanza latente de mantener el espíritu de beligerancia pero sin tratar de combatir a los aliados. Era una posición tensa, con la existencia misma del país en la estacada.

Pierre Laval, designado por Petain como Vicepresidente, era un antiguo defensor de la amistad franco-germana. La Conferencia de Montoire, arreglada por él, y en donde Hitler y Petain convinieron en la colaboración económica, la que éste último no ignoraba que jamás sería efectiva, fué el comienzo de la opo-

sición del gabinete a su política, lo cual provocó finalmente su dimisión el 13 de diciembre de 1940, pese al apoyo de los alemanes. El 9 de febrero, Darlan fué elegido Presidente y se hizo cargo de los Ministerios del Interior y de Marina, para luego ser designado por Petain como su eventual sucesor. Darlan aceptó porque creyó poder obtener de Hitler lo que éste había prometido a Laval, pero sin colaboración militar.

Para mejor comprender las actuaciones de Darlan mientras estuvo al frente del Ministerio, vale decir, hasta el 13 de abril de 1942, es menester conocer el pensamiento de Darlan y la situación de Francia por ese entonces. Abrigaba Darlan la convicción sincera —y casi diríamos la certidumbre— de que Alemania ganaría la guerra, impresión que se hizo más fuerte cuando Hitler atacó a Rusia en junio de 1941. ¿Quién podría censurarle por esto, cuando incluso el propio Churchill admitió que a menos que los Estados Unidos entraran a la guerra, Inglaterra sería derrotada? Con la cerrada oposición de los alemanes, que preferían entenderse con Laval, y continuamente amenazado con la suspensión del suministro del carbón, alimentos y artículos manufacturados de la zona ocupada, en medio de una maraña de presiones e intrigas de todo género, para obligarle a aceptar las exigencias económicas y militares de los nazis, tuvo que resignarse a hacer concesiones. Sólo cuando, en retribución, obtuvo algunas ventajas para la zona libre, se resolvió a aceptar los términos del Pro-

toloco de París, que tanto se ha esgrimido como prueba irrefutable de su voluntad de colaborar.

El 11 de mayo, en Berchtesgaden, donde se había dirigido a instancias de Petain, para solicitar a Hitler que redujera los costos de ocupación, eliminara el límite entre la zona libre ocupada y reconsiderara las pretensiones germano-italianas al territorio francés, Darlan convino en firmar el Protocolo, uno de sus actos más criticados como estadista.

En compensación por las cesiones de este tratado, debería enviar pertrechos de guerra a Siria, para ayudar a las tropas irakenses en su lucha contra los británicos y permitir a los aviones alemanes reaprovisionarse en Beirut. Debía, asimismo, conceder el uso de Bizerta, del ferrocarril de Túnez y, lo que era aún más peligroso, abrir Dakar a los buques y aviones del Eje.

Darlan no deseaba una Europa dominada por los nazis, pero quiso reducir al mínimo los perjuicios para su país, adoptando una decisión fundada en lo que creía el bien para Francia. De inmediato, sus enemigos le acusaron de haber cambiado una política exterior ambigua por una de colaboración activa con los alemanes. Ignoraban éstos, sin embargo, que el Protocolo de París contenía una cláusula adicional que subordinaba las obligaciones militares de Francia al cumplimiento previo de concesiones políticas por Alemania, las cuales revestían gran importancia para Darlan porque abrían el camino para el

restablecimiento de la soberanía francesa en los departamentos del Norte y en la zona del Mediterráneo, así como un status especial para Alsacia y Lorena, reducción de los costos de ocupación, libertad de los prisioneros navales y la garantía de respetar los territorios franceses de ultramar. El tratado incluía también otras estipulaciones, las que desgraciadamente no fueron bien definidas y acarrearón una serie de malas interpretaciones. En realidad, el Ministro Pucheu, a petición expresa de Darlan, se había encargado de redactar ciertas cláusulas "evasivas", como medio de eludir su cumplimiento si éste se tornaba peligroso para Francia y las cuales habían sido un pre-requisito para proceder a la firma de dicho documento. Como puede apreciarse, hay en esta actitud una prueba irredargüible de la invariable actitud de Darlan hacia el Eje, siempre apelando a promesas o triquiñuelas legales para en el momento oportuno desligarse, bajo cualquier pretexto de estos acuerdos.

Berlín comenzó de inmediato a poner en ejecución los términos del Protocolo, otorgando libre tránsito a los pertrechos militares y libertando a los prisioneros. No obstante, su ambigua y artificiosa redacción despertó pronto el recelo de los alemanes, particularmente cuando se enteraron que Vichy desconocería la firma de Darlan mientras el Protocolo no fuera ratificado por el gobierno.

En Vichy, el primero en oponerse abiertamente al Protocolo fué el

Ministro Henry Moysset, quien había sido informado por el agregado aéreo francés en Bucarest, de la inminente declaratoria de guerra contra Rusia, conflicto que daba por perdido para Alemania. Secundado por Bergetret, Ministro del Aire, y Bouthillier, Ministro de Finanzas, indujo a Darlan a desaprobar el Protocolo y con el consentimiento de éste se redactó el 4 de junio una nota en la que se prevenía que Francia no cumpliría con las estipulaciones militares del convenio, mientras Alemania no hubiera dado cumplimiento a las condiciones políticas acordadas en el documento. De esta manera, cuando durante la histórica reunión del Gabinete, celebrada el 6 de junio, Weygand y Pierre Boysson, gobernador del Senegal, ignorando esta nota, se opusieron vigorosamente al Protocolo, Darlan guardó silencio, dado que una actitud negativa en el debate podía acarrear la desconfianza de Alemania.

La nota fué enviada a Abetz, Embajador alemán en París, y confirmada a Berlín el 14 de junio, sugiriéndose una discusión más detallada de las cláusulas del Protocolo. Diez días más tarde, el Almirante Michelier, Jefe de la Comisión de Armisticio en Wiesbaden, recibió una iracunda respuesta concebida en los términos siguientes:

"Mr. Ribbentrop ha tomado conocimiento de vuestra nota del 14 de junio, con estupefacción y desagrado, por lo cual no puede aceptar sus términos como base para las discusiones".

El 29 del mismo mes, Berlín confirmó oficialmente un "estado de tensión" con Francia y se habló incluso de desahuciar el Armisticio. Desde Wiesbaden, Michelier informó a Darlan: "La tirantez ha llegado a su punto álgido y la situación está peor que durante la firma del Armisticio. Wiesbaden teme un ultimátum y todas nuestras proposiciones de arreglo son categóricamente rechazadas". . . . .

La invasión alemana de Rusia salvó probablemente la situación pero la potencial amenaza del Protocolo subsistió hasta diciembre de 1941, cuando Roma propuso una conferencia tripartita para discutir los problemas que afectaban a los tres países, sin mencionar para nada el Armisticio de 1940. Llamado a Vichy para consulta, Michelier constató que el Gabinete consideraba peligrosa tal conferencia y solicitó autorización para no participar en ninguna negociación que se apartara de los términos del Armisticio. Por toda respuesta, Darlan se limitó a escribir en un papel: "Desahucie todas las conversaciones".

Con ésto el Protocolo de París quedaba cancelado y con él la colaboración, por lo menos durante todo el tiempo que Darlan fué Premier. No ignoraba éste que Alemania sería finalmente derrotada y que los intereses de Francia estaban del lado de los aliados, objetivo hacia el cual enderezó todos sus esfuerzos.

Vichy había prendido una lección y es digno de destacar que aún

siendo Laval Premier, ni Dakar ni Bizerta pudieron ser utilizados como bases por el Eje. Luego que Darlan rechazó la petición de Italia de celebrar una conferencia tripartita, Mussolini envió una nota conminatoria, exigiendo los puertos nor-africanos y amenazando tomarlos por la fuerza si era necesario. Darlan informó de esto inmediatamente al Embajador norteamericano. Mr. Leahy, quien sugirió que era preferible otorgar el derecho de tránsito por Túnez, para el abastecimiento del ejército de Rommel, antes que ceder bases que convertirían a Francia en nación co-beligerante. Conocido como el "Acuerdo de Roma", el convenio tuvo más bien valor como propaganda, dado el control británico del mar.

En enero de 1942, Hitler exigió el envío de 600,000 obreros y artesanos franceses. Ya Bélgica había cedido ante un ultimátum similar, pero Darlan prosiguió con sus tácticas dilatorias. Un observador en Vichy, comentaba durante este período: "Uno tiene la impresión de que los alemanes aguardarán indefinidamente a estos trabajadores".

Cuando Laval reasumió el gobierno, tres meses más tarde, ningún trabajador francés había salido del país.

Es una realidad histórica que los estadistas de un país derrotado se "desgastan" rápidamente. Darlan no fué excepción a esta regla. Empero, lo que resultó más grave, fué que la oposición alemana hacia su persona

se hizo general. Merced a sus violentos ataques contra Inglaterra, había hecho creer a Hitler que era anti-aliado, cuando en realidad era más americanófilo que el propio Petain. Casi desde el comienzo de su Ministerio, Alemania le había obligado a entregar la cartera del Interior a Pucheu, un amigo de Laval. Ahora Darlan debió irse para ser reemplazado por un ministro más afecto a los nazis. Así fué como el 18 de abril de 1942, Pierre Laval llegó a ser nuevamente Primer Ministro. El papel de Darlan en Vichy había terminado, pero conservó el Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas y la confianza de Petain. De aquí en adelante se abocaría a preparar la reentrada de Francia en la guerra, pero desgraciadamente cuando su muerte estaba ya próxima. Creía que la victoria no sería posible antes de la primavera de 1943, mientras tanto, cubrió los puestos de su Estado Mayor con personal pro-aliado.

### Los desembarcos en Africa

Libre ya de la presión del Eje y las intrigas de Vichy, Darlan iba aproximándose a la cúspide de su carrera al servicio del país. Sabía que Francia no le quería e incluso que era odiado por sus conciudadanos; pero al mismo tiempo, desconfiaban de él los aliados, los grupos de resistencia y los colaboracionistas. En octubre, presentó su renuncia como Comandante en Jefe, pero Petain le sugirió que antes efectuara una visita inspectiva a Africa. "Después vere-

mos", le había dicho el Mariscal. Cuando regresaba a Francia, se detuvo en Algeria para visitar a su hijo Alán, hospitalizado allí debido a un ataque de poliomielitis. Allí oyó vagos rumores de planes para una invasión aliada, lo que confirmó su creencia de que nada se lograría antes de 1943. Aunque no pudo reunirse con Robert Murphy representante personal del Presidente Roosevelt en Africa del Norte, quedó gratamente impresionado al oír de sus subordinados que Murphy les había asegurado que los Estados Unidos actuarían tan pronto Francia así lo solicitara. Darlan se comunicó en el acto con Murphy, dándole su conformidad pero no para antes de la primavera de 1943. Sin embargo, por aquel tiempo no era fácil establecer quiénes representaban a Francia o quiénes eran competentes para concertar acuerdos, aunque para Darlan estos eran simples detalles.

Darlan estuvo de regreso en Vichy el 30 de octubre. Informado el 4 de noviembre de que su hijo se había reagravado, fué tal su ansiedad que el 6 del mismo mes voló a Algeria, llevando por toda vestimenta un pijama. En Algeria, su inesperado regreso trastornó por completo los planes norteamericanos, que estaban siendo discutidos con el General Henri Giraud, jefe militar del Africa del Norte.

Butcher, en su obra "Mis tres años con Eisenhower", refiere que el día 1º de noviembre asistía con el

general a la exhibición privada de la cinta "El Gran Impostor", "una especie de anticipación", dice, de la eliminación del General Giraud pocos días después.

Se piensa generalmente que Darlan, tomado de sorpresa por los desembarcos, trató de explotar la situación para favorecer sus propios proyectos, lo cual no es exacto. Informado de la situación a la una de la madrugada del 8 de noviembre, no tomó decisión alguna. Ya había decidido que el futuro de Francia estaba con los aliados. Pero, aunque era todavía el sucesor de Petain y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, el mariscal aún estaba vivo y él era el jefe legal del Estado francés; sólo él podía dar validez a sus actos, ya que es tradicional en Francia el respeto a las jerarquías. Su problema estaba pues, en demostrar que representaba a Petain.

Su primer movimiento fué claro. Informar a Vichy y obtener su aprobación para cesar la lucha. En respuesta a su primer telegrama recibió la siguiente contestación: "Feliz Ud. que está allí. Cuento con toda mi confianza". En este ambiguo mensaje basó Darlan toda su actuación posterior, ya que siguió luego una serie de mensajes que ordenaban continuar la resistencia. Alemania ofreció sus fuerzas aéreas de Sicilia y el Ministro de Marina, Almirante Auphan, le despachó un vago telegrama, requiriéndole informar dónde había que lanzar el ataque. Obligado a pro-

teger su dudosa posición en Africa y la del gobierno de Vichy ante el Eje, contestó: "Contra transportes frente a Algeria", información ya conocido por la Luftwaffe. Al recibirse en Vichy su respuesta, las exigencias alemanas ya no se limitaron a concesiones menores, sino que demandaron perentoriamente bases aéreas en Túnez.

Los acontecimientos, sin embargo, habían sido tan rápidos que permitieron a Darlan pactar una tregua el 8 de noviembre, para la ciudad de Algeria, hasta que Vichy informara que las conversaciones entre Laval y Alemania habían llegado a su término. No contando con la aprobación de Petain, la situación de Darlan era ahora crítica. Una vez más trató de ganar tiempo. Sin embargo, lo que tanto temía se produjo la noche del 9 al 10 de noviembre, cuando recibió un mensaje secreto y en clave que decía: "El mariscal está plenamente de acuerdo con Ud."...

Alentado con esta autorización y apoyado por el General Juin, comandante de las tropas francesas en Algeria, dió la orden general de cesar el fuego.

Pero el tiempo apremiaba. ¿Quién sería capaz de mantener la tregua si los alemanes obligaban a Petain a desautorizarle públicamente? ¿Quién daría la orden de cesar el fuego en Marruecos y abrirlo en Túnez?

Los temores de Darlan se confirmaron a las 14.50 horas del 10

de noviembre cuando volvió a recibir un mensaje cuyo texto decía esta vez: "He dado órdenes de resistir al agresor y la mantengo. Fdo. Philippe Petain".

Con esta desautorización, su situación era ya insostenible. "Desautorizado por Vichy", escribe en sus memorias, "me rendí al comandante norteamericano y solicité al mariscal que me designara reemplazante en Africa". A las 15.30 horas se produjo un inesperado desenlace, en forma de otro telegrama secreto de Petain, cuyo despacho no fue descubierto por los alemanes: "Comprenda que la orden anterior (la de las 14.50) era indispensable para nuestras negociaciones con Alemania". Darlan contestó: "Recibido y comprendido".

Mientras tanto, en Francia continuaba el drama. El 11 de noviembre los alemanes levantaron el Armisticio, invadiendo la zona libre, y Darlan creyó que había llegado la hora de plegar Africa del Norte a los aliados, aunque permaneciendo fiel al Mariscal Petain. Y nuevamente, cuando se aprestaba a poner en ejecución su plan, le detuvo otro mensaje procedente de Vichy: "He designado al General Nogues como su reemplazante en Africa del Norte. A él corresponde adoptar las futuras decisiones". A este mensaje siguió a los pocos minutos otro, donde se aclaraba que el primero había sido despachado en la creencia de que se encontraba prisionero. Fue bastante

curioso este doble juego, en que cada bando pretendía que el otro había perdido su libertad de acción.

Darlan arribó a un acuerdo con Nogues y posteriormente con los comandantes de las fuerzas armadas francesas, en tanto Vichy aprobaba su designación como Alto Comisionado en Africa y la cesación de las hostilidades, que ya había solicitado. La respuesta le llegó el 13 de noviembre: "El Mariscal y el Presidente del "Consejo (Laval) aprueban lo solicitado". Con esto terminó la resistencia en Algeria y Marruecos.

¿Por qué se malgastó tanto tiempo y esfuerzo en obtener la aprobación de Petain, cuando se sabía que éste era un virtual prisionero de los alemanes?. La explicación es típicamente francesa: el respeto a la legalidad, vale decir, al derecho administrativo, merced al cual un subordinado no corre riesgo alguno que afecte su responsabilidad, cuando actúa por orden superior. Una interpretación verdaderamente absurda en este caso, cuando estaba en juego el futuro mismo de la nación. Por otra parte, es efectivo que sin la autorización de Petain, no hubiera podido Darlan plegar el Africa del Norte a la guerra y no hay duda alguna de que el derecho administrativo está profundamente arraigado en el Código Militar francés. No fue, pues culpa de Darlan que la lucha haya continuado, que el acuerdo de Algeria se haya diferido, debido a la oposición del Alto Mando francés para aceptar

la dirección de Darlan, y que esta demora provocara la pérdida de Túnez y acaso la destrucción de la flota en Tolón. Petain encarnaba al Estado francés y quienquiera que pretendiera actuar en su representación, debía presentar pruebas acreditadas. La legalidad estaba por sobre todo y cada acto de gobierno cumplido por los subordinados debía hacerse bajo la fórmula "en el nombre del Mariscal".

Aquel mismo día (13 de noviembre), el General Eisenhower reconoció a Darlan como Alto Comisionado para Africa, con pleno conocimiento de que éste sería violentamente resistido por el pueblo, ya soliviantado por la prolongada propaganda en contra del Almirante francés. En su obra "Cruzada en Europa", dice a este respecto:

"No podíamos llevar a cabo la "ocupación militar, a menos que esto significara cesar las hostilidades "contra el Eje, en circunstancias que "un levantamiento árabe en contra "nuestra habría sido desastroso. El "ejército francés obedeció las órdenes "de Darlan, en contraste con la indiferencia con que habían sido recibidas las órdenes de Giraud. A Darlan se debió la cesación de la lucha en Marruecos, que de otro modo habría sido una guerra sangrienta" . . .

Pero en 1942 era difícil prescindir de los servicios de Darlan. Había mucho todavía por hacer. Noráfrica y Africa Occidental francesa debían

ser reorganizadas sobre una base administrativa independiente y convertidas en estados autónomos; las fuerzas armadas debían ser adiestradas y rearmadas, solucionar el secular problema judío-árabe e incluso contrarrestar las maniobras políticas del comunismo y el degaullismo. Y, suponiendo que Darlan tuviera éxito en estas tareas, el gobierno que había levantado quedaría empobrecido y dependiendo absolutamente para su existencia de la caridad y buena voluntad de los aliados. En 1942, Darlan representaba al París cautivo, pero era todavía un hombre que representaba a Francia. Había sido hecho Alto Comisionado por sus propios adversarios. En el nombre de Petain ordenó cesar la lucha en Africa y en su mismo nombre ayudaría a deponer el régimen de Vichy, totalmente en manos de los nazis. Todas estas contradicciones le mantuvieron constantemente a la defensiva.

Era ya demasiado tarde para salvar Túnez, donde en el período que había mediado entre los desembarcos aliados y el reconocimiento de Darlan como Alto Comisionado, sólo había reinado la confusión. El Almirante Derrien, comandante de la base naval de Bizerta, ignoraba la designación que Vichy había conferido a Darlan y sólo sabía que era un hombre públicamente repudiado. La Armada en Túnez no era menos leal a Petain y el Almirante Esteva, gobernador de la colonia, era un hombre honrado, pero vacilante.

Los alemanes, por el contrario, actuaron con rapidez y ya el 9 de noviembre sus aviones se encontraban en Túnez; el 11 del mismo mes ya habían arribado varios centenares a parte de 5 cruceros del Eje, cuyos tanques patrullaban las calles. Nada podía hacerse, de manera que Darlan volvió su atención al Africa Occidental y el importante centro de comunicaciones de Dakar. El competente y patriótico Gobernador General, Pierre Boisson, era un hombre de iniciativa y el 23 de ese mes, la colonia se unía al bloque nor-africano. Darlan había obtenido una magnífica victoria.

Resta, sin embargo, por dilucidar la cuestión relativa a la situación de la flota de Tolón y la escuadra de Alejandría. Refiriéndose a estas fuerzas, Cunningham expresó a Eisenhower que Churchill había dicho: "Beseñ a Darlan si es preciso, pero obtengan la flota francesa a cualquier precio".

Pese a todo lo que se ha dicho o escrito sobre la posibilidad de que la flota hubiera podido escapar de Tolón y dirigirse a Algeria, pocos han logrado llegar al fondo mismo de los hechos. La flota pudo haber zarpado entre el 8 y el 12 de noviembre, ni un día más ni un día menos.

Hacia el doce de noviembre los alemanes habían ocupado todos los aeródromos cercanos. Las unidades de la flota habían desmontado su artillería, para dar satisfacción a los términos del Armisticio, al paso que

la salida de la rada era sumamente angosta. Un solo buque minado podía haberla obstruido. Aún en el supuesto que hubiera logrado salir, no tenía combustible más que para unas pocas horas y no el suficiente para llegar hasta Algeria. La flota de Tolón no tenía, pues, escapatoria alguna.

¿Por qué Laborde no zarpó cuando aún era tiempo?. La respuesta es invariablemente la misma: respeto a la legalidad y lealtad hacia la persona del Jefe del Estado ya que ante los ojos de la Armada. Petain era la Francia misma.

Si en Africa, Darlan había probado que contaba con la autorización de Petain, no pudo hacer lo propio en Tolón, Túnez y Alejandría. Sin la confirmación de Petain, el Almirante Esteva, Derrien en Túnez y Godfroy en Egipto, continuaban aguardando instrucciones de Vichy. En Tolón, Laborde estaba bajo la autoridad directa del Ministro de Marina. Comprendía, pues, Darlan, que tratar de impartir órdenes a una Armada que a través de su larga historia había invariablemente obedecido al gobierno legalmente constituido, era más que fútil y sólo Petain podría haber ordenado el zarpe de la flota. No obstante, trató Darlan de hacer un intento, aún cuando lo sabía inútil. A sus reiteradas instancias sólo recibió respuestas negativas de Laborde.

En la mañana del 27 de noviembre, los alemanes consiguieron entrar a Tolón para tratar de apoderarse de

la flota, fondeada en el puerto. Si hubieran llegado algunos minutos antes habrían tenido éxito, pero ya la alarma había sido dada, poniéndose de inmediato ejecución a la irrevocable orden dada por Darlan en junio de 1940. Leal hasta el fin, la Armada supo mantener su promesa y los alemanes sólo encontraron restos humeantes de lo que había sido una flota. Cuarenta y ocho horas después, dos almirantes alemanes llegaron al puerto para inspeccionar los todavía humeantes restos. "¡Qué magnífico trabajo!", exclamó uno de ellos, entre sorprendido y contrariado. Realmente, fué un mentís rotundo a las aseveraciones de la propaganda aliada, que suponía que los franceses entregarían la flota al Eje.

El 16 de noviembre apareció el primer manifiesto oficial del Alto Comisionado Africano, anunciando la formación del nuevo Gobierno y dictando un decreto que reglamentaba la organización del nuevo organismo, ya que Darlan no tenía intención de crear un gobierno francés en Africa, mientras el pueblo francés no pudiera dárselo por su propia voluntad. El decreto creaba dos departamentos de gobierno provisorio: (1) La oficina del Alto Comisionado y (2) El Consejo Imperial, ambos presididos por Darlan, como representante de Petain, autoridad que le confería expresamente el Art. 4º de la Constitución de Vichy, que decía textualmente: "Si por cualquier motivo, antes de ser ratificada esta Constitución por el pueblo, el gobierno se hallare im-

"pedido de ejercitar la autoridad, los actos del Almirante Darlan, tendrán plena validez".

Debe recordarse que fué sólo después que Darlan comprendió que Pétain carecía de acción para gobernar en nombre de Francia, que su autoridad fué reconocida por las fuerzas francesas de Nor-Africa.

La oficina del Alto Comisionado, con sus diversos departamentos, constituía una especie de gobierno en miniatura. El Consejo Imperial estaba integrado por dos regentes, uno para Marruecos y el otro para Túnez, el Gobernador de Africa Occidental y el Comandante de las fuerzas francesas, General Giraud. Era éste un organismo que tenía la supervigilancia sobre los demás territorios, aunque conservando éstos su anterior régimen. En pocos días, echó Darlan las bases de una organización lo suficientemente elástica para hacer frente a las necesidades, manteniendo un sistema de tipo federal, conservando la autoridad local y el control centralizado. Sin embargo, como era raro encontrar en Africa administradores expertos, se vió Darlan precisado a designar personas fundamentalmente opositoras a su política particularmente aquellas que habían coadyuvado a los planes de desembarco o que simpatizaban con el movimiento degaullista.

Sobre esta organización improvisada y a menudo hostil, recayó la responsabilidad de dar solución a los diversos problemas de orden político, económico y financiero; de mantener

el orden público, acelerar el esfuerzo de guerra y unificar al pueblo francés. El General Eisenhower, en un mensaje dirigido al pueblo de Nor-Africa, congratulaba a Darlan por haberse unido a los aliados para salvar a Francia. "Olvidando sus diferencias "ideológicas", añadía, "el pueblo francés ha mancomunado sus esfuerzos en su lucha contra el "Eje". ¡Ojalá esto hubiera sido cierto!

La agotadora responsabilidad aceptada por Darlan en interés de Francia era ignorada por el público, particularmente por aquellos sectores ganados por la propaganda hecha en su contra y que ahora se veían obligados muy a su pesar, a reconocer que la presencia del almirante era indispensable para la exitosa prosecución del esfuerzo de guerra. Gobernar como él lo hizo, en medio de tantas incomprendiones y con el presentimiento de que pronto sería sacrificado acentuaban aún más su abnegación. Durante su breve administración, reconstituyó el imperio colonial francés y puso sus recursos a disposición de los aliados conectando el frente de combate con la retaguardia económica, con lo cual aseguró la estabilidad política y financiera del Estado. Más de alguna vez expresó sus deseos de que se le nombrara un reemplazante más "grato" para esas delicadas tareas, intertanto él actuaba como un fideicomisario de los intereses de Francia, "mientras el pueblo no estuviese en situación de expresar libremente su voluntad".

Los responsables de la conducción de la guerra en Africa, sabían que Darlan era indispensable y la única garantía de paz. Pero allí estaba también de Gaulle, otro francés sincero y leal a sus ideas, como Darlan lo era a las suyas, que aspiraba a reconstruir una Francia nueva, libre de los errores del pasado. "Unión y Combate", había dicho Darlan, sin poner condición alguna; "Unión", después de eliminar a todos aquellos que pretenden gobernar en nombre de Francia, exigían los degaullistas. Estaban también los comunistas, que tenían un raro sentido de oportunismo; eran éstos liberales de tinte moscovita, que todo lo consideraban bueno, menos el régimen de Vichy y los que gobernaban en su nombre. Y por último, estaban los británicos, cuyo prestigio en Africa se había eclipsado luego de Mers-el-Kebir, Siria y otros incidentes desafortunados, y cuyos intereses a largo plazo estaban más garantidos con de Gaulle. Darlan debía, pues, irse, no quizá porque era Darlan sino porque representaba el símbolo continuista del gobierno de Vichy.

La inmensidad del odio hacia Darlan nos parece hoy en día inexplicable. "El Almirante Darlan", expresó un oficial británico, "ha sido tan incomprendido como el Rey de Bélgica, pero algún día la historia reconocerá en él a un eminente patriota". Robert Arón, que también tenía motivos para no querer a Darlan, dijo de él en su reciente libro: "Aunque sorprendió su actuación, el

"patriotismo de Darlan es incuestionable. Durante los 14 meses que fué Primer Ministro, no cedió ni el imperio ni la flota, resistiendo a los alemanes en la misma medida que Laval se entregaba a ellos".

Conocer la verdad completa acerca de Darlan no será posible hasta que su actuación pueda discutirse desapasionadamente, aunque la explicación puede bien estar en las profundas diferencias doctrinarias del pueblo francés, especialmente en el acentuado antagonismo entre el capital y el trabajo, entre la derecha y la izquierda. Darlan, el más republicano de los almirantes franceses, miembro de la rama derechista del radical-socialismo, era una anatema para la izquierda. En todo caso, la mayor parte de los cargos que se le hicieron son imaginarios, aunque la propaganda logró su objetivo.

### El asesinato de Darlan

En la tarde del 24 de diciembre de 1942, el Almirante Darlan caía asesinado a manos de un fanático anglófilo, Fernand Bonnier de la Chapelle, un instrumento de los verdaderos asesinos, que de inmediato se deshicieron de él. Luego de un proceso relámpago, fué ejecutado en la madrugada del 26 de diciembre, con extraña celeridad, como si sus asesinos tuvieran temor de que se descubriera la verdadera razón de su crimen. ¿Quiénes fueron sus asesinos?. Nunca se sabrá con certeza, a menos que el servicio de inteligencia exhiba sus archivos. Aunque se ha lanzado la

sospecha contra sus opositores esto no pasa de ser una cortina de humo para encubrir a los verdaderos culpables. Hay, sin embargo, algunos historiadores que afirman que sus instigadores fueron Henri d'Astier de la Vigerie y Abbé Cordier. Según ellos, d'Artier y Cordier eran monarquistas anglófilos acérrimos, que con el apoyo de Giraud y de Gaulle deseaban reinstaurar la monarquía de Francia,

sentando en el trono al Conde de París. La evidencia en contra de estos monarquistas parece abrumadora, aunque queda en suspenso el interrogante: ¿Quién estaba tras ellos?

Darlan estaba muerto. Los jefes aliados que le habían atacado, enviaron inútiles mensajes de pesar e indignación, cuando ya el ilustre francés no tenía necesidad de reparaciones.

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



# Operación Nordpol

**Las radios clandestinas que el gobierno de Londres creía tener bajo su absoluto control y en las que tenía depositada su confianza, en realidad estuvieron casi todo el tiempo virtualmente en manos de los alemanes.**

(Tomado del Libro H. J. Giskes)

La vasta red de espionaje y contra espionaje que existió en los diferentes campos de batalla europeos durante la pasada guerra, es de todos sobradamente conocida para que nos ocupemos hoy de ella. Solamente nos interesa por lo que de interesante y complejo pudo tener, lo referente a la llamada "Operación Nordpol", que se desarrolló en Holanda y estuvo integrada por los servicios secretos de espionaje angloholandés y contraespionaje alemán. Ella, es una demostración del ingenio que caracteriza a semejantes operaciones y de la vasta ramificación de que tienen que estar dotadas.

Existe un libro publicado por el ex-jefe de contraespionaje alemán en los Países Bajos, en que se puede apreciar la perturbación, no tememos catalogarla como una de las de más fatales consecuencias que en esta zona holandesa tuvo lugar durante los años de 1941 a 1943, y que supuso duelo a muerte y lucha sin cuartel entre las nombradas organizaciones de espionaje.

Las radios clandestinas que el gobierno de Londres creía tener bajo su absoluto control y en las que tenía deposita su confianza, en realidad estuvieron casi todo el tiempo virtualmente en manos de los alemanes. Así se produjeron las extrañas circunstancias de que varias expediciones de paracaidistas y material por este sistema enviados y despachados por el servicio secreto angloholandés, al aterrizar se encontrasen con el recibimiento de tropas alemanas, los cuales llegaron a tener prisioneros a 54 agentes de servicio secreto adiestrado en Londres, mientras agentes alemanes transmitían a Inglaterra relatos fantásticos referentes a imaginarias actividades. Indudablemente una de las operaciones de contraespionaje mejor y de más óptimos resultados fué ésta, entre las muchas que tuvieron lugar en Europa pertenecientes a la llamada "guerra secreta", y que se llamó, "Operación Nordpol".

El objetivo de los alemanes al comenzar esta operación, era impe-

dir los planes saboteadores que tendían a llevar la guerra a la retaguardia de las líneas alemanas ya que al Alto Mando Alemán había llegado el informe de que existía una comunicación clandestina entre Holanda e Inglaterra, llevada a cabo por una red de emisoras.

La organización en La Haya de un cierto grupo de espías, fué descubierto por un agente alemán introducido en el movimiento clandestino holandés en el mes de noviembre de 1941, y posteriormente en enero de 1942, fué corroborado este informe por el Teniente Heinrich de la sección de interpretación de radio-comunicaciones. Este había localizado una nueva emisora que funcionaba desde La Haya y que se denominaba R.L.S.

Equivocándola llegó a ser manejada por los alemanes sin llegar a suprimirla, pues haciéndose pasar por agentes aliados se llegó a "hacerla contestar". Al efectuar un minucioso control de la misma, se observaron todos sus pormenores y sus técnicas de transmisión. El 6 de marzo de 1942 se llegó ya a determinar la posición de la R.L.S., y ese mismo día se hizo preso al radiotelegrafista H.M.G. Lauwers y a todos los colaboradores de este servicio, para no dejar cabos sueltos que pudieran malograr el plan concebido.

Con esta captura, los alemanes pasaron a poseer valiosos datos, ya que vinieron a sus manos despachos

cifrados por medio de los cuales y con la colaboración de los agentes secretos, pudieron llegar a conocer la clave utilizada por Lauwers.

Este, en principio rehusó transmitir bajo las órdenes de los alemanes, y por el momento no se creyó prudente forzarle. Se le visitó y se le hizo saber que la pena de muerte a que eran acreedores él y sus compañeros, estaba en manos del tribunal militar alemán, pero estaba también circunscrita a que transmitiese los mensajes que había dejado pendientes.

Ante su silencio a semejante insinuación, aunque aparente interés, se cambió de táctica y se apeló en una conversación particular, a los sentimientos humanitarios que en todo momento y aún en el desarrollo de las guerras, deben existir, para salvaguardar las vidas de la retaguardia. Lo que ellos buscaban armando a los paisanos para que atacasen a los alemanes por la espalda, no había de tener otra consecuencia que la de bañar al pueblo holandés en sangre. Después de ligeras vacilaciones Lauwers se decidió y salió a hacer la transmisión, en el curso de la cual hizo los tres mensajes que había dejado pendientes y recibió algunos más relativos a informaciones enviadas por R.L.S.

Esta transmisión naturalmente estaba controlada y preparado el corte de la comunicación en caso de percibir mala intención por parte de

Lauwers. Nada que hiciera sospechar ocurrió, y con ello se pasó de esta manera a iniciar la llamada "Operación Nordpol", que tuvo la actividad y las consecuencias de que ya hemos hablado. Al final de la guerra Lauwers manifestó que en sus mensajes debía trastocar la letra 16 de cuantas comunicaciones realizara, sin cuyo requisito se daría a entender que estaba prisionero. Logró ocultar semejante cosa a los alemanes, pero increíblemente en Londres no percibieron semejante cosa.

Existía un peligro que podía hacer fracasar esta operación y estribaba en si existiría alguna señal desconocida por los alemanes, que fuera requisito imprescindible para que los ingleses estimasen la autenticidad de los despachos. Por ello, había grandes dudas sobre la segunda transmisión. En ella y ante la orden recibida, de preparar un campo para descenso de una considerable cantidad de material y de un nuevo agente, Lauwers se negó a seguir transmitiendo, ya que no podía de ninguna manera contribuir a poner en las manos de los alemanes a sus propios compañeros. Se llegó a convencerle de que tanto si él transmitía como si no, el material y el agente caerían en poder de los alemanes y se le prometió en cambio, que si continuaba haciéndolo, se libraría a él y a cuantos agentes fueran capturados de la pena de muerte. Esta promesa, al final no tuvo realidad, ya que 47 de 54 agentes angloholandeses capturados pertenecientes a esta operación Nordpol,

no sobrevivieron a la guerra. Fueron trasladados en 1944 al campamento de Manthausen y allí fusilados. Viendo esto a engrosar la lista de crímenes característicos del sistema de Himmler.

Se recibió aviso de la expedición para el 27 de marzo y transcribimos aquí lo que cuenta H. J. Giskes por lo que de interesante pueda tener: "A las 11 de la noche, una corta hilera de automóviles fué a ocultarse en un bosquecillo inmediato a donde descenderían los paracaidistas. Tres de nuestros hombres, provistos de potentes linternas de luz roja, fueron a colocarse en los vértices de un extenso triángulo".

"Aguardamos por espacio de dos horas. ¿Habrían descubierto los ingleses nuestro juego? ¿Acudirían cargados de bombas al triángulo que marcaban nuestras linternas para destrozarnos?"

"Por fin, oímos el ronroneo de los motores y un avión pasó volando a menos de 200 metros de altura. De pronto y precisamente encima de nuestras cabezas y a la zaga del avión, flotaron en el espacio varios bultos oscuros. Cuatro pesados fardos pendientes de cuatro paracaídas, chocaron con sordo golpe contra el suelo y en otro paracaídas aterrizó el agente. El bombardero bimotor, tomó altura, saludó guiñando las luces y desapareció".

"El Teniente Heinrich y yo, nos congratulamos con silencioso apretón de manos".

A raíz de esto, se comunicó a Londres la feliz llegada de la expedición y del agente y la etapa de tranquilidad que siguió, tuvo a los alemanes por demás alarmados sobre el éxito de las transmisiones de R.L.S., ya que no les parecía normal semejante inactividad, pues los informes que tenían del servicio secreto anglo-holandés eran contrarios, puesto que las operaciones adelantaban independientemente. Se había oído funcionar una emisora clandestina que trabajaba en la región de Utrech y se había descubierto el cadáver de un paracaidista en Holtes, que al descender tuvo la desgracia de hacerlo sobre una roca a flor de agua, fracturándose el cráneo. ¿Habría sido descubierta por Londres la maniobra alemana?

La verdad es que la operación pasó por momentos de peligro que estuvieron a punto de hacerla fracasar; más una circunstancia accidental iba a poner bajo el control de los alemanes no solamente a la R.L.S., sino a todos los medios de comunicación que utilizaban los ingleses para controlar el servicio secreto anglo-holandés en Holanda.

Esta circunstancia fué la de la muerte del agente paracaidista, cuyo nombre resultó ser Marteens, así como el que él formara parte de una expedición de tres parejas de agentes provistos de sus correspondientes transmisores. Los aparatos en su descenso sufrieron igualmente serios percances, siendo uno solamente el

que quedó en buen estado y por ello y por la muerte acaecida, se dió la noticia a Londres por este único transmisor de que se disponía, y que se denominó "Trumpet". La contestación inglesa se recibió por la R.L.S. a la que dieron la comisión de ponerse al habla con el agente sobreviviente de la "Trumpet". Así pudieron los alemanes enterarse con todo lujo de detalles de toda la red angloholandesa de radiocomunicaciones y establecer con la "Trumpet" una segunda falsa, ya que pasaron a conocer sus claves y señales. Con esta nueva comunicación entre Nordpol y Londres, se propuso un nuevo sector de aterrizaje para "Trumpet", cuyo primer descenso tuvo lugar dos semanas más tarde. El plan de señales del difunto Marteens, estaba en poder de su compañero Adringa y por lo tanto ya, en manos del servicio secreto alemán. Por medio de "Trumpet", se comunicó a Londres que Adringa, había encontrado entre los agentes del movimiento clandestino alguien de suficiente confianza, que por ser también telegrafista, podía pasar a transmitir con el aparato y las características del desgraciado Marteens. Londres aprobó, realizó la comunicación, y no percibió el engaño del agente alemán que estaba realizando el juego, quedando así establecido el sistema.

Esta fué naturalmente la tercera falsa línea de comunicación entre Nordpol y Londres.

Así las cosas, se llegó a mediados de Mayo en que el Teniente Hein-

rich, albergó la sospecha de que Lauwers había agregado algunas letras a los mensajes últimamente retransmitidos. Ansiosamente se esperó el resultado y aunque no se percibió sospecha alguna sobre la realidad de semejante cosa, se decidió prescindir desde entonces de Lauwers, lo que significó proponer la utilización de los servicios de radiotelegrafistas de reserva, y sin vacilación fué aceptado esto por Londres, aunque parezca extraño.

Así fué adquiriendo la operación mayores proporciones a medida que nuevos agentes y aparatos eran capturados. Estos inmediatamente empezaban a trabajar bajo el control alemán lo que indudablemente resultaba en extremo arriesgado, ya que en Londres podían haber tomado nota del "toque", de sus agentes antes de haber sido enviados a Holanda. Si esto se había llevado a cabo, indudablemente luego se olvidaron de realizar la consabida confrontación, puesto que nada anómalo se produjo y hubo un momento en que eran 14 las líneas que integraban la "operación Nordpol" y en cambio los agentes que llevaban a cabo las transmisiones no eran sino seis, y alemanes.

A partir del mes de junio, es que la Nordpol empezó a tener envergadura increíble. Se sucedían con regularidad pasmosa los envíos en paracaídas y pasó a ser el más grave error cometido por los ingleses la determinación por ellos tomada, de uti-

lizar este medio como único sistema para el despacho de agentes. Una sola expedición "de callado", que para verificar las cosas hubieran realizado, habría sido suficiente para descubrir la maniobra.

Lejos de llegar a producirse nada por el estilo, cada día eran más importantes las misiones encomendadas y cuando se trató de inutilizar los medios de comunicación empleados por el Almirantazgo alemán con los submarinos del Atlántico, que se llevaba a cabo por medio del inalámbrico de Kootwijk; la R.L.S., recibió la comisión de averiguar si sería posible la voladura de las torres del citado inalámbrico.

Encomendaban el mando de semejante operación el agente Thijs. Fueron despachados por los alemanes una partida de reconocimiento y comunicados a Londres indicando que no resultaba dificultosas las gestiones para llevar a cabo semejante voladura.

Todo estaba previsto para que al llegar la orden de realizarlo, el fracaso del plan estuviese debidamente justificado.

Recibida la orden, la contestación fué la siguiente: "Fallamos en Kootwijk, nuestra gente tropezó con terrenos minados. Cinco hombres perdidos y los restantes incluyéndose dos heridos, a salvo". Esto fué como primera noticia, ya que al día siguiente se comunicó: "Dos de los cinco hombres perdidos regresaron. Tres res-

tantes perdidos en acción. Enemigo ha reforzado Kooswijk y otros inalámbricos". Transcribimos también la contestación de Londres por lo que de confiada y completamente ajena del asunto estaba: "Deploramos profundamente las pérdidas. Sistema de defensa nuevo e imprescindible. Necesario extremar precauciones. Informen cualquier novedad".

Difundieron los alemanes, incluso por medio de la prensa los pormenores de los sucesos de Kooswijk y así se propagó la idea, de que una intenciona criminal de volar los inalámbricos había fracasado. Esto también llegaría a oídos de las naciones neutrales y se conseguiría así la difusión de ello hasta llevarlo a Londres.

Efectivamente todo salió tal y como los alemanes lo planearon y culminó con el mensaje de felicitación que la R. L. S. recibió para Thijk, y la concesión de una medalla por los servicios prestados.

Todo no fué fácil sin embargo, y particularmente empezaron a surgir dificultades en Junio de 1942. Desde esa fecha a la primavera del 43 se hubo de trabajar conjuntamente con Jambroes, jefe de la "Operación Marrow". La misión de ésta, era entablar comunicación con los Jefes de la "Ordendienst" para organizar 16 grupos saboteadores clandestinos y de resistencia, integrados por 100 hombres cada uno. De esto tuvieron noticia los alemanes en el momento que estaban haciendo prisionero al citado Jambroes cuando le estaban pre-

cisamente dando la bienvenida ciertos "representantes del movimiento clandestino".

Se recurrió al ardid de comunicarse a Londres que se había percibido cierta desmoralización en la directiva de la sociedad e incluso infiltraciones alemanas dentro de ella. Se insinuó la conveniencia de hacer que se entendieran con personas de más confianza y con esto se trataba de averiguar quiénes eran los jefes de la nombrada "Ordendienst" que los alemanes desconocían por completo.

Así llegaron en agosto de 1942 a organizar una "Marrow", pero de su exclusiva invención. El éxito que llegaron a alcanzar con ello superó todo lo ambicionado. Debieron en Londres de encontrar de óptimos resultados, la actuación de los 16 grupos de sabotaje y por ello en el mes de noviembre, habían enviado 17 agentes más, cinco de los cuales eran telegrafistas o mejor dicho radiotelegrafistas, portadores de sus correspondientes aparatos y frecuencias. Como se llegó a sugerir la idea de que habían 1.500 hombres en adiestramiento para el movimiento clandestino, antes que los ingleses pensasen en la necesidad que se iba a presentar de equiparlos de ropa, calzado, tabaco, etc., etc., los alemanes adelantándose, solicitaron el envío de todo ello, lo que rápidamente se recibió en varias remesas y en cantidad no menor de cinco toneladas.

En los tres primeros meses de 1943, fueron 17 los agentes que vi-

nieron a caer en manos alemanas, de ellos, 7 eran también radiotelegrafistas y su captura trajo naturalmente consigo nuevas claves que seguían facilitando las cosas. Ante el volumen alcanzado por la operación, ya que llegó un momento en que había que dar cuenta de los servicios de 50 agentes cuando se contaba únicamente con 6 radiotelegrafista para ello, se solicitó el permiso de Londres para suspender el servicio de varios radiotransmisores de la "Marrow" por razones de mayor seguridad. Resulta increíble que a esto también cándidamente dieran consentimiento, pero así fué.

La captura del agente Jongelie de distintivo bélico, "Arie", estuvo a punto de echar por tierra una labor tan bien planeada y que había proporcionado tantos éxitos. Aseguraba éste que era imprescindible para que los ingleses no sospechasen que había sido hecho prisionero, que él mismo transmitiese el siguiente mensaje: "El expreso salió a tiempo". Se sospechó de semejante cosa y después de un largo y minucioso interrogatorio se le hizo creer que se había llegado al convencimiento de la veracidad de sus palabras, más un relámpago de satisfacción que instantáneamente se reflejó en sus pupilas, dió la pauta a seguir. Debido a esto se tomó la determinación de transmitir en estos términos: "Ocurrió percance. Arie sin sentido consecuencia porrazo caída. Conmoción cerebral pronóstico grave". Tres días más tarde se volvió a comunicar: "Arie re-

cobró ayer conocimiento breve rato. Médico da esperanzas". Al día siguiente por fin se les dijo: "Arie murió repentinamente. Confiamos rendirle merecidos honores una vez alcancemos victoria".

Una vez más la suerte acompañó a los alemanes y si bien en Londres se tomaron ciertas precauciones, jamás se les llegó a ocurrir, que toda la red de comunicaciones con Holanda, así como cada uno de sus agentes, estuviera en poder de los alemanes.

A partir de este momento, la Dirección del Movimiento Angloholandés empezó a solicitar el envío a Londres del agente Jambroes Jefe de la Marrow, pues debían conferenciar con él. Siempre se recurrió a varias disculpas para ir soslayando este contratiempo, como la de aducir la dificultad y peligro del viaje obligado a través de España que para ello se precisaba. Para poder justificar debidamente estas demoras y temores, se solía comunicar esporádicamente, la salida de algún agente vía Francia, que desaparecía sin dejar rastro de él. Ante la solicitud de fijar un lugar para el aterrizaje de los aeroplanos que pretendían venir a recoger a Jambroes, nunca se lograba encontrar uno propicio para ello, y si alguna vez se fijó a última hora se comunicaba el peligro existente por haber perdido seguridad. Para acabar de una vez con este enojoso asunto que cada vez estaba más difícil de camuflar, se terminó por comunicar la desapa-

rición de Jambroes en "la última batalla alemana en Rotterdam".

Esta última circunstancia y el deseo de remediar las anomalías que ello hubiera podido provocar, hizo a Londres despachar a Holanda el "Grupo Golf" en paracaídas, cuya misión era establecer seguridad en las líneas de correos, así como organizar la fuga del personal, por Bélgica y Francia, hacia Suiza y España.

Se dió una tregua de unas semanas y entonces se comunicó por medio del nuevo servicio de "Golf", que se habían establecido líneas seguras hasta París, y que un experto en la materia había quedado encargado del correo, trabajando con el nombre de Arnaud. Era este Arnaud, el Interoficier Arno, que fingiéndose francés refugiado en Holanda, se había infiltrado en las líneas enemigas.

Para demostrar la seguridad y eficacia de la línea de fuga establecida, por Golf, se despacharon dos oficiales de la aviación inglesa que habían permanecido ocultos en Holanda. La feliz llegada de éstos, fué comunicada por Londres y naturalmente resultó buen baluarte para dar a Golf y Arnaud, crédito y confianza, pasando los ingleses en vista de ello a comunicarles pormenores de tres puestos del Servicio Secreto establecido en París, con el objeto de facilitar líneas de fuga.

Siguiendo la directiva ya probada y establecida de que, conseguir información es más importante que

eliminar grupos enemigos, los alemanes no tomaron medidas en contra de estos tres puestos de París.

Para más afianzar la confianza en las actuaciones, Golf prestó ciertos servicios a los aliados y así varias tripulaciones de aviones derribados en Holanda y Bélgica, fueron reexpedidas hacia España, ocultándoles naturalmente la intervención del contraespionaje alemán. De estas salidas, se daba buena cuenta a Londres, con lujo de detalles en cuanto a nombres y graduaciones se refería, para que así la feliz llegada de los integrantes viniera a servir de afianzamiento.

Estaba resultando tan satisfactorio y tan largo el trabajo sin que hubieran habido entorpecimientos, que ya era virtualmente imposible que no llegase a oídos del enemigo alguna reminiscencia de la doble cara que se estaba representando. Para salir al encuentro de lo que pudiera presentarse, se llevaron a cabo varias voladuras de líneas férreas, pero siempre éstas eran en circunstancias o momentos que no llegaban a causar verdaderos desastres. Muestra palpable de ingenio y espectacularidad es la voladura de una barcaza de 1.000 toneladas que navegaba por el Rin y que nos cuenta uno de sus dirigentes. Dice así: "Poco después de las 12 de un hermoso día de agosto, acabando de pasar la barcaza bajo el puente del Maas, ocurrió la explosión. Enorme nube de humo se elevó en la cubierta en tanto que la embarcación comenzó a zozobrar. Mis hom-

bres habían subido a bordo, fingiéndose ingenieros de la Luftwaffe; nadie receló de ellos e hicieron estallar la carga explosiva en el momento y el lugar preciso".

"El autobote del capitán del puerto, acertó a pasar por las cercanías", conmigo a bordo. Acudimos prontamente al lugar del siniestro y salvamos a los tripulantes de la barcaza. Flotó ésta, hundida a medias hacia la orilla, con su cargamento de alas de aeroplanos y fuselajes viejos. Miles de vecinos de Rotterdam agolpados en la ribera prorrumpieron en aplausos y exclamaciones de júbilo".

Por más que se trató de averiguar mediante minuciosos interrogatorios, quiénes eran los autores del sabotaje, no fué posible hacerlo en ningún momento.

La evasión de Ubbink y Dourlein agentes ingleses, que estaban prisioneros de los alemanes, junto con otros más, que hacían un número de 50; y el no haber podido conseguir su captura a pesar de las medidas tomadas al efecto, hizo a los alemanes pensar en que el fin de la "Operación Nordpol", decididamente había llegado. Satisfactorios por demás habían sido los resultados y larga su actuación por lo que no había que lamentarse mucho.

No obstante esto, se notificó a Londres que los dos fugitivos a que

se ha hecho mención, se habían pasado al Servicio de Información Alemana y que se sospechaba tratarían de llegar a Inglaterra por cuenta de este servicio.

En diciembre se empezaron a percibir los resultados de la llegada de los nombrados agentes, pues los mensajes pasaron a perder interés. Los alemanes continuaron comunicándose con Londres indiferentemente hasta marzo de 1944 en que se decidió el envío del último mensaje que se redactó así: "Señores Blunt, Bingham y Cía., sucesores, Ltda., Londres. Entendemos que de algún tiempo a esta parte han estado ustedes tratando de negociar en Holanda sin nuestra cooperación. Deploramos que así sea, ya que hemos sido por tan largo espacio de tiempo, y para satisfacción mutua, sus únicos agentes en este país. Podemos asegurarles sin embargo, que de proponerse Uds. efectuar una visita en gran escala al Continente, sus enviados nos merecerán las mismas atenciones que hasta ahora, y les haremos objeto de un recibimiento no menos caluroso".

Esto se transmitió en lenguaje corriente y precisamente en la fecha del 1º de abril, día en Inglaterra equivalente al de Inocentes, y por las 10 líneas establecidas, dando así por terminada, la que pasaría a ser mundialmente conocida "Operación Nordpol".

(Transcripción "Revista de las Fuerzas Armadas", Venezuela).



# Notas Profesionales

## ESTADOS UNIDOS

### West Point intenta tener más Cadetes.—

Se está haciendo una campaña de propaganda para incrementar el número de ingresos de Cadetes a la Academia Militar de West Point, que ahora está disminuyendo. Esto ha sido manifestado por Joe L. Evins representante demócrata por el estado de Tennessee y miembro de la junta de visitantes de West Point. Dijo que había 500 vacantes según el presupuesto autorizado; que esta campaña sería ilustrada por televisión; con películas cortas y por medio de prospectos más atractivos. También manifestó Mr. Evins que el Ministerio ha dado autorización al Superintendente de la Academia para hacer algunos nombramientos de Cadetes, a fin de llenar las vacantes.

Dijo que para hacer estos nombramientos se tomaría los nombres de los jóvenes que estaban en las listas secundarias de los designados por los miembros del Congreso. Agregó que gran parte de la dificultad que hay para llenar las vacantes reside en la demanda que existe para conseguir "los mejores cerebros del país que necesitamos para la futura defensa de nuestra nación". Dijo que

esa demanda proviene de la competencia que hacen las Academias Naval y Aérea, las instituciones que ofrecen becas para los jóvenes que desean dedicar su vida a la ciencia y los colegios particulares y universidades que buscan estudiantes que hayan tenido notas altas.

---

### Buques especiales para el Océano Artico.—

Están actualmente en construcción cuatro nuevos tipos de buques especiales para las operaciones de reaprovisionamiento de las bases avanzadas en el Océano Artico.

Se trata primeramente de un buque de carga cuyo casco está reforzado para la navegación entre los hielos. Está provisto de plataformas inclinadas especiales en el interior de sus bodegas, a los costados y a popa por medio de las cuales podrá desembarcar toda clase de máquinas inclusive carros de combate en las regiones en donde las facilidades portuarias son limitadas o inexistentes. Este buque desplazará 14,100 toneladas.

El segundo tipo de buque es una especie de L.S.D. buque-muelle de desembarco de 9,000 toneladas provisto también de un casco reforzado

para resistir la presión de los hielos. Puede sumergir su popa a fin de hacer flotar las lanchas de desembarco que trasporte. Podrá ser utilizado tanto para desembarco de mercaderías como para servir de muelle flotante. Transportará un helicóptero.

El tercer tipo de buque es un petrolero. Llevará en la cofa del trinquete un puesto de navegación que permite vigilar más fácilmente los hielos. Está también preparado para recibir y transportar un helicóptero. Dos petroleros de este tipo están en construcción.

Finalmente, el cuarto tipo construido en cuatro ejemplares; es un pequeño buque de carga de 3,800 toneladas, dotado de doble número de aparatos para levar, que los de un buque corriente de su mismo tonelaje.

---

### **La Marina de atrás a los portaviones de escolta "jeeps".—**

Por John Bunker

Los famosos portaviones de escolta tipo "jeep" de la Segunda Guerra Mundial han pasado al retiro — víctimas de la era actual de los aviones a chorro y de las superarmas.

El último viaje de un "jeep" o portaviones de escolta CVE en operaciones con la Flota en el Pacífico Occidental acaba de terminar con el regreso del "Point Cruz" CVE 119, de una gira de seis meses por el Japón y Formosa.

Más de 60 de estos portaviones de escolta CVE entraron en servicio entre 1942 y el día V-J en 1945. Casi todos los que sobrevivieron de esta guerra han sido pasados a las flotas de reserva en Boston, y Bremerton, Washington.

Después que el "Point Cruz" zarpe de San Diego para salir del servicio activo y ser desarmado en el Arsenal Naval de Puget Sound en Bremerton, el único portaviones de escolta Badoeng Strait conocido en toda la Marina como el pequeño "Bing-Din", será mantenido en la Flota del Pacífico. Esta unidad también está en la lista de los buques que han de pasar al retiro en la próxima primavera.

### **Convoys protegidos.—**

Parte del trabajo efectuado por los portaviones jeeps en la Segunda Guerra Mundial consistió en la protección de las rutas de los convoys que cruzaban el Atlántico, en las cuales, antes de mediados de 1943, los submarinos alemanes habían hundido cientos de buques.

Cuando los CVE empezaron a navegar con los convoys, sus aviones de patrulla antisubmarina barrieron una gran extensión alrededor de la ruta de los convoys y hundieron a muchos submarinos alemanes, y además impidieron a muchos otros que se acercasen a los convoys y que lanzasen ataques.

Según los partes alemanes la eficacia de los submarinos UB decre-

ció notablemente después de que los portaviones de escolta entraron en servicio.

En el Pacífico los portaviones jeeps sirvieron tanto para escoltar convoys como para operar con fuerzas de tarea explorando, y atacando objetivos.

Según el cuartel general de las Fuerzas Aéreas del Pacífico, el retiro de los portaviones jeeps se ha hecho necesario a causa del aumento del tamaño y del peso de los aviones y por la necesidad de tener buques más veloces capaces de adelantarse a las fuerzas de tarea.

Los portaviones jeeps tienen 537 pies (163 metros) de eslora, comparados con los 888 pies (270 metros) de eslora de los de la clase Essex, muchos de los cuales han sido recientemente arreglados para operar con aviones a chorro, con cubierta de vuelo sesgada, catapultas de vapor y otras modificaciones.

Además, los portaviones Essex más veloces pueden llevar el triple de aviones que los pequeños portaviones de escolta CVE.

---

### Los centinelas de Radar pueden marcar la ruta que siguen las armas dirigidas.—

Una cadena de 21 enormes instalaciones de radar que cuesta diez millones de dólares entrará en servicio en ocho islas que se extienden desde Florida hacia el Atlántico Sur

para vigilar y registrar el tránsito o trayectoria de los cohetes supersónicos y de las armas dirigidas de la Fuerza Aérea, dirigidas sobre el Océano .

El anuncio dice que los centinelas de radar mantendrán un ojo electrónico tal sobre las armas disparadas desde el puesto de lanzamiento de las Fuerzas Aéreas de Cocoa Beach, Fla, que cualquier arma dirigida que se apartase de su trayectoria marcada será destruída apretando un botón, antes de que pudiese caer sobre alguna región habitada.

La Dynamics Corporation of América que es la compañía constructora, la llama a ésta "el mayor conjunto de estaciones de radar del mundo". El Departamento de Defensa oculta con reserva la distancia hasta la cual se extenderá esta cadena de estaciones en el océano, pero se cree que será de más de 3000 millas.

Las islas eslabonadas en el alcance son las de la Gran Bahama, Eleuthera, San Salvador, Mayaguana, Gran Turco, República Dominicana, Puerto Rico y Santa Lucía.

Una estación de radar alcanzará hasta Cabo Cañaveral, Fla, cerca del alcance de las armas dirigidas del Comando Aéreo de Investigaciones y Desarrollos.

Las estaciones de radar registrarán el vuelo de las armas dirigidas y de los cohetes y se lo avisarán al control de vuelos, centro de pruebas que

está cerca de Cocoa Beach. Las localizaciones estarán dadas con una aproximación de un centésimo de grado.

Esta información será de vital importancia para el uso de los Oficiales de Seguridad que tienen la responsabilidad de que ninguna área habitada que se encuentre dentro del recorrido y alcance del arma dirigida, está en peligro en estas pruebas de armas. Si un arma dirigida se apartase un poco de su ruta trazada o anduviese erróneamente, será destruida inmediatamente por control remoto.

Un Oficial dijo que las estaciones de radar suministrarán también las informaciones exactas que necesitan los Oficiales de la Fuerza Aérea, los científicos y los Ingenieros que diseñan las armas dirigidas. Estos datos los capacitarán para hacer valuaciones técnicas y estudios sobre la eficiencia y el empleo posible de las armas que se está probando.

Además de las 21 instalaciones de radar en los edificios con aire acondicionado, habrá otras cinco instalaciones montadas en furgones móviles para operaciones especiales. Se necesitará sólo un hombre para el manejo de cada una de estas unidades electrónicas controladas.

La primera instalación se hizo cerca de Cocoa Beach en Enero de 1955, y la estación de la Gran Bahama fué terminada poco después. La cadena ya está terminada hoy, ex-

cepto las dos estaciones de Santa Lucía.

---

### **Pruebas de un nuevo vehículo anfibia de ocho toneladas.—**

En la fuerte rompiente de Monterey, Calif. fué expuesto por la Artillería del Ejército durante sus pruebas de recepción el "Drake", un nuevo vehículo anfibia de ocho toneladas.

Este vehículo, hecho por el Comando de Tanques Motorizados de la Artillería, es más grande, más veloz y más económico que cualquier otro vehículo que navegue. Esta nueva unidad, portadora de carga y de personal, mide 42 X 10 pies, tiene ocho ruedas retráctiles, un aparato automático para inflar las llantas, y transmisión automática para la propulsión y la dirección.

---

### **Los Estados Unidos toman una posición firme en la libertad de los mares.—**

Por James E. Warner

Aún contra un bloque de Repúblicas Americanas hermanas, los Estados Unidos están preparados para pararse firmes en su principio cardinal la libertad de los Mares. En los salones de mármol del Edificio de la Unión Panamericana en donde 21 embajadores, incluyendo uno de

los Estados Unidos, se reunieron en el Consejo de la Organización de los Estados Americanos, el tema no será discutido tan acaloradamente, pero es el siguiente: (sic) ¿Está preparada la Organización de los Estados Americanos para tirar por la borda la antigua ley internacional de que tres millas mar afuera es la distancia adecuada para la jurisdicción territorial pacífica?

### **Los Estados Unidos por las tres millas.—**

Por una votación de 15 contra 1 y 5 abstenciones, el Consejo de juristas de la Organización de los Estados Americanos votó el permitir que cada nación determine la extensión de sus propias aguas territoriales hacia el mar. Los Estados Unidos afirmaron, como todavía lo siguen afirmando, que este grupo (¿de Juristas o de Embajadores?) no tenía poder para actuar, e insistió en el límite de las tres millas.

Los Diplomáticos están llevando la pelota (sic), pero la Marina y las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos están atisbando por encima de sus hombros.

Los Militares se estremecen al pensar en un traslado de 200 millas del límite territorial en el *Mar Caribe* desde las costas de las pequeñas repúblicas "empaquetadas apretadamente" con complicaciones de territorios británicos, holandeses y franceses in-

tercalados como buena medida en las cercanías del Canal de Panamá.

Si se aboliese el límite de las tres millas y se adoptase el límite de las 200, 100 o aún de 5 millas en todo el mundo, los expertos militares se estremecerían todavía mucho más.

Los cañones noruegos dispararon sobre los barcos de pesca soviéticos que se aventuraron dentro del límite de las 10 millas que Noruega reclama para sí. Los Militares clavan la mirada en el Estrecho de Bering de seis millas de ancho entre Alaska y Siberia.

Esta controversia (o desacuerdo) no tiene nada que hacer con las obligaciones de los Estados Unidos y de las otras veinte repúblicas americanas, según el Tratado de Río de Janeiro que exige una acción militar en caso necesario contra cualquier acto de agresión en cualquier parte de las aguas del hemisferio, aún a más de 200 millas mar afuera en algunas regiones.

### **El petróleo puede ser el factor.—**

Finalmente, en realidad desde el punto de vista de algunos países latinos (latino-americanos), esta soberanía reclamada sobre el mar está más relacionada con la lucha (el derecho) sobre las tierras petrolíferas del litoral de este país, —en algunas regiones puede ser que el petróleo sea el factor.

## FRANCIA

### Las nuevas armas dirigidas francesas.—

Según los Oficiales norteamericanos relacionados con la investigación militar y desarrollo en Francia, el desarrollo y progreso de las armas dirigidas anti-tanques llevado a cabo por los científicos franceses, está obligando a una reconsideración del concepto del desarrollo del blindaje.

Al declarar su alto concepto sobre la inventiva de los ingenieros franceses, tanto en el servicio militar como en la vida civil, los norteamericanos expertos en investigaciones y desarrollos dicen que la construcción del SS 10 ha hecho a la Francia "preeminente en el campo de la guerra contra los tanques".

Los Oficiales norteamericanos explicaron que la precisión y potencia de fuego del arma dirigida suelo-a-suelo, plantea la cuestión del final del tanque pesado. Dicen que ya no es práctico poner más blindaje en los tanques cada vez que el enemigo aumenta la potencia de sus cañones anti-tanques.

Los Oficiales norteamericanos dijeron que gracias al desarrollo francés del SS 10 y a su terrible poder destructor, el tanque del futuro bien podrá ser comparado a un vehículo de peso ligero cuya defensa principal consista en su velocidad y en su facilidad de maniobra.

Después de haber observado que el tanque "ratón" tendría tanta po-

tencia de fuego como capacidad para correr, los norteamericanos consideraron que la Francia era el único miembro europeo de la NATO, inclusive la Gran Bretaña, que producía proyectiles dirigidos vuelo-a-vuelo.

Se dice que la esperanza de un *Panzer Schrecken*, o lo que los alemanes conocen como una invasión de tanques destinados a desmoralizar a las fuerzas enemigas, es la segunda, en importancia en la lista de las preocupaciones de la NATO, inmediata inferior a un ataque aéreo enemigo con armas nucleares.

Teniendo esto en cuenta, las autoridades norteamericanas también están contentas de que la Francia, cuya artillería en el tiempo de Napoleón alteró la táctica, y cuyo invento del cañón sin retroceso hizo historia estratégica en la Primera Guerra Mundial, esté también a la vanguardia de la defensa antiaérea.

A propósito de esto, los expertos norteamericanos dicen que las fuerzas armadas francesas son "extraordinarias en ciertos aspectos del radar y de las perturbaciones al radar que todavía son secretos máximos".

Sin embargo se ha descubierto el velo del secreto de otros aspectos de las armas protectoras de Francia. Uno de éstos es la única arma dirigida vuelo-a-vuelo, —que es una arma lanzada desde un avión para destruir a otro,— que se fabrica ahora en cualquier país europeo miembro de la NATO, inclusive en la Gran Bretaña.

Entre los "éxitos muy importantes" con los cuales los expertos norteamericanos acreditan a los ingenieros militares franceses están además las armas dirigidas vuelo-a-vuelo para la defensa anti-aérea tales como la "Parca" de 1000 millas por hora para destruir bombarderos entre 30.000 y 60.000 pies de altitud.

Otro producto Colomb-Bechar probado en Norte de Africa incidentalmente el único alcance de arma dirigida conveniente para el Oeste de Europa, es el *Sudeste 4300*. Su acción está clasificada junto con la del *American Nike*, que vuela a 1500 millas por hora y que tiene un alcance aéreo de sesenta millas.

La Francia ha desarrollado y producido el *Sudeste 4200*, un cohete dirigido semejante al "Corporal" norteamericano. Esta arma suelo-a-suelo tiene una velocidad de 650 millas por hora y un alcance de cerca de sesenta millas.

## GRAN BRETAÑA

### Construcción de un submarino atómico.—

El Almirantazgo ha anunciado recientemente su intención de poner en gradas un submarino de propulsión atómica. Según la prensa, el proyecto habría estado en estudio desde hace meses en Harwell. Se hizo pruebas hidrodinámicas de modelos reducidos del casco en las que se logró velocidades de 90 nudos.

### El futuro de cinco acorazados británicos.—

No se puede posponer por más tiempo la decisión sobre los cinco acorazados que quedan de la Real Marina Británica. Los cuatro buques de la clase King George V están todos en la Flota de Reserva y están preparando al "Vanguard" para desarmarlo en Devonport.

Los acorazados presentan un serio problema en los preparativos para poner a la Flota de Reserva en buen estado y lista para hacerse a la mar; y dispersar sus buques lo más posible como medida de defensa contra ataques atómicos.

El "King George V", el "Duke of York" y el "Anson" en Gareloch y el "Howe" en Devonport están todos ellos en mal estado de alistamiento y preparación, y necesitan muchos meses de dique antes de estar listos para efectuar operaciones. Ninguno de estos buques ha sido modernizado, de modo que su valor militar es muy bajo, aún el "Vanguard" que entró en servicio en 1946 necesita un tiempo considerable para quedar apto para el combate.

### Protección de Convoys.—

Suponiendo que se sacase de la Reserva a estos acorazados solo en el caso de una guerra mundial, resultaría que la probabilidad de que se encontrase en este país un arsenal listo y capaz de prepararlos para hacerse a la mar después de un bombar-

deo atómico, es extremadamente pequeña.

El único rol estratégico de importancia que les queda a estos acorazados es la protección de los convoyes contra ataques de cruceros pesados tales como los de la clase Sverdloy, y contra esta clase de ataques hay en la actualidad la mayor seguridad posible.

Sin embargo, como esta forma de guerra marítima resultaría muy peligrosa solamente después que haya pasado la primera furia del bombardeo nuclear mutuo, parece que el valor estratégico de los cinco acorazados es, en las condiciones actuales, completamente nulo.

Sin tomar en cuenta el gran poderío naval de los Estados Unidos, el único oponente naval británico para los cruceros pesados rusos es en la actualidad, el portaviones-a-chorro ligero "Sea Hawk", el submarino y el acorazado, puesto que los cruceros que ahora están en servicio ya están envejeciendo. No se puede esperar que los tres cruceros de la clase Tiger estén en servicio por varios años más, no hay ningún avión de ataque en servicio de escuadrilla, y antes de 1960 no habrá en la Escuadra ningún crucero con proyectiles dirigidos. Por consiguiente, a los acorazados les queda un rol de operaciones definido.

A menos que los acorazados vayan a ser descartados, es inminente que han de ser dispersados en ultra-

mar, ya sea en el Canadá o en las aguas de Australia, donde existen los arsenales y recursos necesarios, o bien bajo los auspicios de la NATO en los Estados Unidos. Esto crearía los problemas del pago para el mantenimiento y posibles reparaciones de los buques y para el pago de sus tripulaciones. Si la Royal Navy no va a tener buques grandes de superficie durante la próxima década, hay que resolver estos problemas.

#### **Costo de la Conversión.—**

No es probable que ninguno de estos cinco buques sean adecuados para ser convertidos en buques lanzadores de proyectiles dirigidos, a causa de que el gasto de quitarles su armamento de cañones pesados, pañoles, y conjuntos de aprovisionamiento de municiones, sería prohibitivo. Sería más barato construir especialmente un buque para este propósito, aunque los acorazados podrían ser sencillamente dispuestos para montar unos pocos lanzadores de proyectiles antiaéreos dirigidos.

El "Vanguard" que desplaza 44.500 toneladas, tiene ocho cañones de 15", dieciseis de 5"25 y armas más pequeñas. Los cuatro buques de la clase King George V, todos ellos puestos en servicio entre 1940 y 1942, desplazan 35.000 toneladas y tienen diez cañones de 14", dieciseis cañones de 5"25 y armas más pequeñas.

Hasta que entren en servicio los aviones de la nueva "Fleet Air Arm"

y hasta que los submarinos y los cruceros atómicos que montan lanzadores de proyectiles dirigidos se incorporen a la Flota, los cañones pesados seguirán siendo la defensa más segura contra los buques de superficie en los océanos una vez que hayan pasado las fuerzas aéreas. Al considerar la utilidad de mantener a los acorazados en la reserva, hay que recordar ante todo, que a causa del costo de su mantenimiento en la reserva, se ha incluido en la lista para la venta cuatro portaviones grandes. Aunque estos buques no podrían llevar, manejar ni lanzar aviones modernos de gran acción desde sus cubiertas, habrían sido de gran utilidad como portadores de aviones, de helicópteros, de aviones tanques para reaprovisionamiento, y como tales podrían acompañar a la Flota de ataque, permitiendo de ese modo que los portaviones modernos llevaran un mayor número de aviones de primera línea.

---

### Fragatas rápidas para la ROYAL NAVY.—

H.M.S. "Dundas" un buque gemelo del H.M.S. "Hardy" y el segundo de la clase Blackwood de fragatas antisubmarinas que van a entrar en servicio, ha sido aceptado provisionalmente por el Almirantazgo británico.

Después de terminar sus pruebas generales el buque entrará en servicio y se unirá a la Segunda Escuadri-

lla de Instrucción de la HOME FLEET, Portsmouth.

A pesar de que estas pequeñas fragatas antisubmarinas son del "tipo de servicio", se ha tenido cuidado de proporcionar el mejor alojamiento posible en ellas. Las mejoras comprenden muebles especiales, camas plegadizas interiores, alumbrado fluorescente en los alojamientos.

Las fragatas de la clase Blackwood están todas soldadas y prefabricadas de modo de que su construcción sea rápida; son muy manejables y la forma del casco les permite mantener altas velocidades con mar gruesa al tiempo de buscar y perseguir a los submarinos.

Su armamento consiste en tres cañones Bofors de 40 m/m. y dos morteros antisubmarinos de tres cañones tipo "squid". Cada mortero puede disparar con gran precisión un modelo de proyectil grande: se puede graduar los proyectiles para que estallen a una profundidad determinada, y pueden ser disparados con un ángulo de tiro más grande que el de cualquier otro tipo anterior de mortero antisubmarino.

En el "Dundas", que tiene un desplazamiento de 1300 toneladas, se ha instalado también dos tubos dobles para lanzar torpedos.

El buque está movido por una sola hélice accionada por turbinas con engranajes de reducción de un nuevo diseño.

los datos estadísticos que se han publicado...  
En el presente artículo se trata de...  
El problema de la distribución de...  
los recursos económicos en el país...

El primer aspecto que se debe considerar...  
es el de la estructura de la producción...  
y su relación con el consumo interno...  
y externo.

En segundo lugar, es necesario...  
analizar el comportamiento de...  
los precios y salarios en el mercado...  
de bienes y servicios.

Por último, conviene...  
estudiar el papel del Estado...  
en la regulación de...  
la actividad económica.

En conclusión, se puede...  
afirmar que...  
la política económica...  
debe estar basada en...

los datos estadísticos que se han publicado...  
En el presente artículo se trata de...  
El problema de la distribución de...  
los recursos económicos en el país...

El primer aspecto que se debe considerar...  
es el de la estructura de la producción...  
y su relación con el consumo interno...  
y externo.

En segundo lugar, es necesario...  
analizar el comportamiento de...  
los precios y salarios en el mercado...  
de bienes y servicios.

Por último, conviene...  
estudiar el papel del Estado...  
en la regulación de...  
la actividad económica.

En conclusión, se puede...  
afirmar que...  
la política económica...  
debe estar basada en...

## Crónica Nacional

### Llegada del Buque Escuela "Bahía Thetis" de la Armada Argentina.—

En las primeras horas de la mañana del martes 15 de mayo, acodó al Terminal Marítimo del Callao, el Buque Escuela A.R.A. "Bahía Thetis", que llega a este puerto cumpliendo su itinerario de instrucción anual.

Al entrar a la bahía el "Thetis" hizo las respectivas salvas de cañón saludando a la Plaza y a la Insignia del Comandante General de la Escuadra, saludo que fué contestado por las baterías de la Escuela Naval del Perú y por el Buque Insignia B.A.P. "Almirante Grau".

A su llegada el barco fué recibido por los Agregados Naval y Militar de la Argentina, Capitán de Fragata Guillermo Lessa y Teniente Coronel Gustavo Martínez Subiría, respectivamente y una delegación de Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

Posteriormente el Comandante de la nave argentina Capitán de Fragata Alberto M. de Marotte, descendió a tierra para efectuar las visitas de cortesía a las autoridades del primer puerto, siendo acompañado por su ayudante peruano, Teniente Primero A.P. Luis Penny Donayre.

En primer término el Comandante Marotte se dirigió a la Capitanía para saludar al Capitán de Puerto, Capitán de Navío Juan L. Krugger, luego en la Prefectura departió por breves minutos con el Prefecto del Callao, señor Jorge Angell P. y finalmente visitó al Alcalde de la Ciudad, Ingeniero Juan Andrés Arata.

En la tarde el Comandante del "Bahía Thetis" acompañado de su comitiva se dirigió a la Capital para presentar sus saludos al Jefe del Estado Mayor de Marina, Contralmirante Francisco Tudela Salmón; al Ministro de Marina, Contralmirante Alfredo Sousa Almandoz; al Ministro de Relaciones Exteriores, Contralmirante Edgardo Llosa G.P. y al Alcalde de Lima, señor Carlos Acuña Rey, con quienes el distinguido marino argentino departió cordialmente.

A las 7 de la noche en la Escuela Naval del Perú, los Cadetes peruanos ofrecieron una recepción y baile a los Cadetes argentinos, transcurriendo la fiesta en un grato ambiente de animación y cordialidad.

El día jueves 17 tuvo lugar en la Plaza Grau de Lima el homenaje de los marinos Argentinos al Almirante Miguel Grau, ceremonia que fué pre-

— sidida por el Contralmirante Francisco Tudela, Jefe del Estado Mayor General de Marina, a esta ceremonia asistió una compañía de Cadetes Navales Argentinos así como una compañía de Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

Durante su permanencia en el Callao los Marineros Argentinos fueron objeto de múltiples agasajos de parte de las autoridades peruanas en las que cabe destacar el Almuerzo ofrecido por el Comandante General de la Escuadra Contralmirante Luis E. Llosa G. P. así como la recepción ofrecida en el Club de Oficiales por el Presidente del Club, Capitán de Navío Alejandro Martínez C.

El día 18 el Comandante del Buque Escuela ofreció una recepción a bordo para retribuir atenciones, zarpando con rumbo al Norte el día Sábado 19 a 1600 horas.

### **Instalación de la nueva Junta Directiva del Centro Naval.—**

El día Jueves 5 de Junio tuvo lugar en el Centro Naval del Perú la Instalación de la Nueva Junta Directiva para el período 1956 - 1957 la que está presidida por el Contralmirante Luis E. Llosa G. P.

La nómina de la nueva Junta Directiva es la siguiente:

Presidente, Contralmirante Luis E. Llosa G. P.

Vice-Presidente, Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara.

Secretario, Capitán de Fragata Carlos Salmón Caveró.

Pro-Secretario Capitán de Corbeta Jorge Mazuré Gamboa.

Tesorero, Capitán de Fragata Víctor Arenas Thorne.

Pro-Tesorero, Capitán de Corbeta Enrique Fernández Dávila.

Bibliotecario, Capitán de Corbeta Gerardo Heller Rodríguez.

Pro-Bibliotecario, Teniente Primero Alejandro de la Puente León.

Vocales: Capitanes de Fragata Germán Castillo Zapata y Alfonso Navarro Romero.

Capitanes de Corbeta, Carlos Tirado Alcorta y Edmundo Deville Poirier.

Tenientes Primeros, Miguel Colina Marie y Antonio Forcelledo Demutti.

Tenientes Segundos, Gerónimo Cafferata Marazzi y Rómulo Aste Baptista.

Capitán de Fragata (D.) Miguel Flores Nohessell.

Teniente Segundo (D.) Adolfo León León.

Vocales Civiles: Señores, Luis Rojas Gallo y Raúl Sánchez Maúrtua.

Junta Revisora de Cuentas: Capitanes de Fragata, Fernando Rojas Guerrero, Luis Rivero Romainville y Raúl Ríos Pardo de Zela.

---

## *Necrológica*

**Capitán de Navío (R)**  
**Don MANUEL V. GALDO MADRIGAL**

† **22 Mayo 1956**

El 22 de Mayo falleció en nuestra Capital el Capitán de Navío (R) Manuel V. Galdo M.— El Batallón de Desembarco al Mando del Capitán de Fragata César Gonzales le rindió los honores correspondientes.

La "Revista de Marina", hace llegar a sus deudos su más sentida condolencia.

