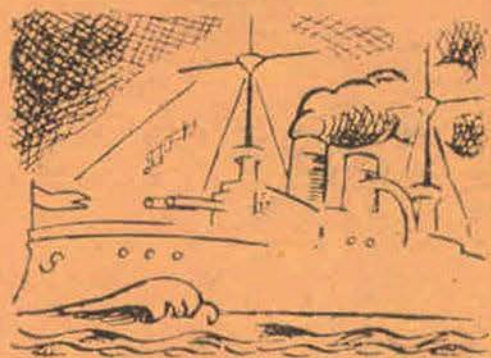


REVISTA
N A V A L
M I L I T A R



TOMO III. Nº 2

F E B R E R O D E 1 9 3 7

D ★ A ★ P ★ P

S U M A R I O

	Págs.
El Estado Mayor de la Marina. Por el Cap. de Corb. <i>Contrán J. Chapi- tal</i>	65
El Problema del Pacífico. Por el Tte. de Frag., D. E. M. <i>Antonio J. Aznar</i>	68
La Liga Naval del Japón. Por el Tte. <i>H. H. Smith Hutton</i>	79
Operaciones Combinadas. Por el Cap. de E. M., <i>José Angosto</i>	83
La Guerra de las Vedettes M. A. S. en el Adriático (1915-1918). Por el Tte. de Navío <i>Moullec</i>	90
Tabú. Por <i>Claude Farrere</i>	117
Información Nacional	120
Información Internacional	126
Información Gráfica	133

ATENTA CONSIDERACION

Esta publicación constituirá, evidentemente, un fiel registro de las actividades intelectuales y materiales que tengan lugar en el seno de nuestra Marina de Guerra. En sus páginas quedará la huella de las ideas y del espíritu más o menos progresista que caracterice a las diversas generaciones de la Armada; y siendo esto una base para los juicios que emitan futuros investigadores, es de esperarse que los miembros de tan digna institución se esmeren en sostener y mejorar este órgano de intercambio cultural. Por ello, y también por la difusión de hechos y de conocimientos que estas páginas representan, la Redacción invita formalmente al personal de la Armada para que, con su colaboración periódica, mantenga el carácter principalmente nacionalista que debe tener esta Revista y eleve constantemente su calidad y su importancia. Igual invitación se hace, en general, a los componentes de nuestras fuerzas armadas, y asimismo, a toda persona amante de los asuntos marítimo-militares.

REVISTA NAVAL MILITAR

Registrada como artículo de Segunda Clase, el 28 de julio de 1936

TOMO II

MEXICO, D. F., FEBRERO DE 1937

NUM. 2

EL ESTADO MAYOR DE LA MARINA

Por el Capitán de Corbeta
GONTRAN J. CHAPITAL.

Desde el principio del mundo, el hombre primitivo se impuso a los demás por la fuerza de sus músculos. En la Edad de Piedra dominó a sus semejantes por su fuerza física y por la destreza con que manejaba sus armas rudimentarias. Siguió el desenvolvimiento del hombre y, por consecuencia, comenzaron a germinar en su cerebro ideas que unidas a su fuerza y a su destreza en el manejo de las armas, lo hacían sentirse superior a aquéllos que no tenían esas cualidades.

No hubiera habido guerras entre los hombres si uno solo las hubiera poseído, pero fueron varios a los que la naturaleza dotó con ellas y entonces aquellos hombres elegidos por el destino comprendieron que no les bastaba para imponerse al adversario su fuerza, su destreza en manejar sus armas y su inteligencia, sino que necesitaban contar con la ayuda de otros hombres que poseyeran en mayor o menor grado sus mismas cualidades; y de allí nació el proverbio que dice "la unión hace la fuerza," y así fué como se crearon también los ejércitos.

Permítaseme que dé un salto muy grande, que pase por alto las guerras de los grandes capitanes que en siglos pasados fueron los maestros en el arte de pelear y que en su época llegaron a ser los genios protegidos por Minerva y Marte, toda vez que en nuestros días ya no pueden servirnos como verdaderos maestros, dado que las condiciones de la guerra han cambiado mucho y de que por lo regular, y sobre todo en la Marina, dependía muchas

veces del valor personal del jefe más que de sus ideas de táctica y estrategia, el vencer o ser derrotados.

Antes de continuar con el desenvolvimiento del cerebro humano en lo que se refiere al arte de organizarse para la guerra, quiero citar un pequeño juego infantil que se acostumbra en las escuelas de Inglaterra, juego que se llama "Follow the leader," que en nuestro idioma quiere decir: "Sigamos a la cabeza;" dicho juego consiste en que el alumno que se distingue más por sus cualidades intelectuales y aptitudes físicas es designado jefe de un grupo de alumnos, los que durante el juego deben seguir, sin variar en nada, el camino que recorre aquél. Ese camino presenta obstáculos de todas clases y el que no siga al "cabeza" es descalificado y a veces castigado; pues aunque parezca fácil dicho juego, el jefe escoge obstáculos que para salvarlos se necesitan aptitudes físicas; pero también se debe emplear el cerebro, para lograr pasarlos con el mínimo de esfuerzo y el máximo de seguridad.

Todo esto que he dicho antes quiere indicar que desde la más remota antigüedad hasta nuestros días, los hombres han sentido la necesidad de seguir a un jefe y también de unirse varios para ayudarle, en los momentos más difíciles de su gobierno.

El Estado Mayor de la Marina representa lo que acabo de decir: la unión de varios oficiales o jefes que trabajan bajo la dirección de un Jefe de Estado Mayor, los que deben colaborar con la persona que ocupe el puesto de Ministro de la Marina, o sea la cabeza dirigente; y de esta ayuda mutua se llega a la consecuencia de que las decisiones dictadas por dicho Ministro, llegan a tener la fuerza moral suficiente para que todos los componentes de una fuerza naval sigan un camino seguro y sin vacilaciones, en los momentos en que el destino de la Patria depende de su Armada.

No nos debe sorprender la creación de un Estado Mayor, puesto que, entre los postulados de este organismo el principal es que: "el Estado Mayor es un organismo impersonal," por lo tanto los que forman parte de él no deberán aspirar a mayor recompensa por sus trabajos, que la satisfacción de haber cumplido con su deber y de haber prestado lealmente su concurso para el cumplimiento de las órdenes dictadas por el Jefe de Estado Mayor.

El Jefe de Estado Mayor tampoco es absoluto, muy a pesar de que sus resoluciones son inapelables de parte del personal que le está subordinado, las que solamente pueden ser corregidas por el Ministro de la Marina, el que a su vez está subordinado a las decisiones del Gabinete de Gobierno, el que siempre toma en consideración además de la parte militar, la política internacional. Con lo dicho escuetamente creo haber hecho comprender a los que leyeren este artículo, que el Estado Mayor no tiene siempre la tendencia de imponer reglamentos ni órdenes, ni tampoco cambiar sin razón los caminos

trazados por nuestros jefes y oficiales, que en tiempos pasados han dirigido con acierto los destinos de la Marina.

En su oportunidad me permitiré publicar otro artículo, explicando cómo está formado el Estado Mayor de la Marina en otras naciones, limitándome por ahora a abogar por la formación de uno similar, de acuerdo con nuestras necesidades, el que creo llegará a ser un puntal más, agregado a la obra de engrandecimiento y adelanto de nuestra Patria, obra que tan atinadamente han emprendido nuestros mandatarios.

El Estado Mayor tampoco debe ser un organismo compuesto por oficiales protegidos, sino que sus componentes serán oficiales de Marina que representen las múltiples ramas en que está dividida y que tengan como único derecho para formar parte de él, las cualidades siguientes: competencia absoluta y justificados conocimientos, dirección, sinceridad y lealtad sin límites, y un gran concepto del deber y del honor militares.

Como este artículo no pretende ser una conferencia de Estado Mayor, no hablaré más de él por ahora, y me limitaré a invitar a todos los jefes y oficiales de la Marina de Guerra a que por todos los medios que tengan a su alcance, trabajen para lograr formar el Estado Mayor de la Marina que tanta falta nos hace, que representa un verdadero adelanto en la organización de ella y que servirá en el futuro de estímulo a los jóvenes oficiales, para llegar algún día a ocupar un puesto en él, lo que significará para ellos un alto honor y significará también que han adquirido gran cultura y que la Nación les tiene absoluta confianza.

No me queda más que dar las gracias por la atención que se sirvan prestar a mi petición y ponernos a la entera disposición de los jefes y oficiales que deseen alguna información que se refiera a la especialidad de Estado Mayor que hice en el extranjero, gracias a la bondad de mi buen amigo y exinto Jefe Comodoro Carlos Castillo Bretón, quien me designó para ello y no a mis méritos personales.

EL PROBLEMA DEL PACIFICO

Por el Teniente de Frag., D. E. M.,
ANTONIO J. AZNAR.

I

Entre las numerosas enseñanzas que la Guerra Europea ha dejado a la humanidad, hay una de política internacional que puede enunciarse de este modo: La guerra no es ya un buen negocio.

A pesar de que esta fórmula no puede aún tener carácter absoluto, resulta de un valor muy grande si se la relaciona con las ideas que, hasta antes de dicha guerra, dominaban en la política mundial.

En efecto, se había considerado siempre que la guerra era una empresa en la cual, tras de un esfuerzo extraordinario y un cierto gasto de dinero, de sangre y de material, el país victorioso lograba ventajas muy grandes que se traducían en el ensanchamiento de sus fronteras, la adquisición de nuevos territorios, el anodamiento definitivo o prolongado de sus enemigos y, en general, el aumento de su poder político. Junto a esas ganancias muy pocas eran, según ese criterio, las pérdidas que se hubieran sufrido.

Pero la Guerra de 1914-1918 ofreció un panorama completamente distinto. Tras la lucha titánica, en que los principales actores de ella echaron a la balanza todo lo que tenían y hasta lo que no tenían; en que casi al igual que los soldados sufrieron miserias y peligros los no combatientes y los neutrales; y en que la destrucción llegó al delirio arrasando en muchas partes las fuentes de producción, nadie salió ganando. Con excepción de algunos capitalistas que durante ella medraron, y de ciertos países, los menos comprometidos, que recogieron algunos despojos, todos los demás, principal-

mente las naciones que más rudamente lucharon por la victoria, nada encontraron que compensara medianamente sus enormes sacrificios. ¡La inmensa hoguera había consumido capitales y ganancias!...

Los resultados, pues, fueron negativos: muchos hombres, la mayoría jóvenes, desaparecidos; otros tantos lisiados; grandes pérdidas de riqueza material; enormes deudas que nadie quiso pagar; situaciones políticas más inestables aún que las anteriores; y, por encima de todo, una espantosa depresión económica que envolvió al mundo entero: a beligerantes y neutrales, a vencidos y victoriosos, a culpables y no culpables de la tragedia.

No es de extrañar entonces que el hombre, horrorizado de sus propias flaquezas, considere con espanto los síntomas de un nuevo conflicto y esté dispuesto a realizar verdaderos esfuerzos, renunciaciones deprimentes, por evitarlo. La Humanidad, o por lo menos la parte de ella que tiene idea de estas cosas, teme sinceramente a la guerra.

Y sin embargo, en los momentos actuales, nuevamente soplan sobre el mundo hálitos de tragedia. Signos inequívocos presagian la nueva tormenta, y no pocos profetas de nuevo cuño han creído ya leer un terrible "Mane, Thecel, Phares," sobre el impío banquete de la humanidad.

¿Cómo explicar esta paradoja sino por la vesania colectiva de algunos pueblos?...

II

Quienes sigan la marcha de los acontecimientos políticos del mundo, habránse dado cuenta de que hay dos regiones donde están generándose conflictos que amenazan proporciones muy grandes: una es la Europa Central; otra, la parte oriental de Asia. En ellas, dos pueblos se destacan por su inquietud, por su mayor decisión para enfrentarse con la dudosa alternativa de una guerra: Alemania y Japón.

Estos pueblos ¿se hallan poseídos de la locura que explica la paradoja antes planteada? Creemos que no. Creemos que las causas profundas que los empujan dentro de su ambiente particular, son determinantes de su conducta y, para no afirmar plenamente que ésta es racional, diremos que por lo menos es humana. Ambos pueblos, en efecto, se hallan constreñidos a una situación que choca contra la fuerza moral y material en ellos acumulada. Ambos tienen necesidad de expansión y creen que su fuerza les da derecho a buscársela. Los otros pueblos que a éstos se enfrentan juzgan, humanamente a su vez, que no deben reconocer ese derecho porque lesiona directamente sus intereses, algunos de los cuales son vitales.

No hay, pues, en casi todo esto, conculcación de derechos; pero tampoco hay posibilidad de un entendimiento amistoso que deje vivir felices a todas esas naciones. Hay tan sólo disyuntivas que únicamente la amenaza de una guerra, o la guerra misma, pueden resolver, y a tal evento se preparan todas, individualmente o en conjunto.

Contrastando con la actitud de estos dos pueblos, la de sus antagonistas es prudente, reservada. Ellos sí quisieran responder al deseo universal de evitar la guerra... pero sin ceder un ápice de sus ventajas actuales; y por consiguiente, al prolongar el "statu quo," se desentienden de las causas internas que soliviantan a sus oponentes.

La actitud de éstos, sin embargo, les intranquiliza, les inquieta; ellos temen verse lanzados a un guerra que habrá de costarles mucho dinero y mucha sangre. No temen a sus contrarios, porque están igualmente armados que ellos, o quizá mejor; pero sí a una guerra que, cualesquiera que fueren las ventajas, que llegara a ofrecer, no podría nunca compensar los enormes sacrificios que exigiría.

Las causas íntimas que originan estos dos focos de perturbación son distintas; muy diferentes son también las posibilidades de lucha que tienen Japón y Alemania. Si tuviéramos lugar para analizar el caso de ésta, tal vez llegaríamos a conclusiones tan interesantes como que no está en condiciones de resistir otra guerra, a pesar de las impresionantes noticias que de su rearme nos llegan.

En cuanto al Japón, ya es otra cosa, y tendremos ocasión de estudiarlo en las páginas que siguen. Pero aquí asentaremos de una vez, ya que más adelante puede faltar ocasión, que estamos exentos del prejuicio, muy común actualmente entre políticos y periodistas, de creer que el Japón desea una guerra y sistemáticamente la provoca; aunque tampoco dudamos que está dispuesto a afrontarla. He aquí lo que sobre el particular dice un publicista naval inglés de reconocido mérito, Sir Herbert Russel:

"He tenido bastante trato con los japoneses, y he procurado imparcialmente comprender no sólo sus puntos de vista, sino también sus causas e influencias originarias. Y he llegado a la conclusión de que no desean la guerra más que Inglaterra o los Estados Unidos; están dispuestos a hacer grandes concesiones para evitarla, aunque sin rebasar los límites que ellos mismos se han fijado. Se preparan para luchar por sus ideales, si fuera necesario, cosa de la que tampoco se recatan. Por otra parte, se ha generalizado demasiado en Inglaterra la moda de rechazar toda idea de lucha, y como consecuencia de este contraste se ha atribuído a los japoneses la fama de ser una raza belicosa. Yo preferiría la palabra viril."

Y podríamos agregar, como refuerzo a esta opinión, las palabras del Contralmirante Stirling, norteamericano:

“Tengo la firme creencia de que el Japón no está inclinado a la guerra. Lo que más necesita es tiempo para consolidar sus posesiones y crear recursos con qué salvar a sus súbditos de una larga depresión e incluso del hambre. Pueblan el Japón más de 60 millones y los nacimientos añaden anualmente más de un millón de bocas que alimentar. Ya sólo queda sitio para estar de pie.”

Así, pues, la conclusión que se impone es que la guerra, una guerra de proporciones descomunales como la anterior, no es deseada por nadie, sencillamente porque no ofrece compensaciones a su terrible voracidad. No queremos decir con esto que en el mundo deje de haber ambiciones, odios, ideas de venganza; que existan hombres y hasta pueblos enteros que deseen, y quizá aguarden pacientemente, una ocasión para lanzarse a conquistas productivas; pero sí que todos los pueblos temen y habrán de rehuir lo más posible una conflagración mundial.

¿Significa esto que la guerra ha sido por fin conjurada? De ningún modo; porque las causas que la engendran tienen carácter permanente, y porque su desarrollo es fatal. Pero significa que muchas cosas habrán de tolerarse mutuamente las potencias en pugna, antes de que una de ellas se resuelva a tomar la grave responsabilidad del agresor.

Antes de la Guerra Europea, incidentes como el de Shanghai-Manchuria de 1931 y el provocado recientemente por Alemania al romper con lo pactado en Versalles, hubieran podido ser la primera chispa de una conflagración. Actualmente sus repercusiones exteriores han parecido más bien escasas, y el primero de ellos ni siquiera alcanzó a definir las intenciones de algunos países.

Y es que, como antes decíamos, sin temerse quizá unos a otros, los pueblos de la tierra temen a la guerra. La guerra no es ya un buen negocio para las naciones, y una próxima mundial será capaz de arruinar el mundo y de trastocar los regímenes más bien cimentados, defraudando así hasta la codicia egoísta de quienes en ellas comerciaban.

INTRODUCCION

Uno de los temas que, en los últimos tiempos, ha dado más que hablar a políticos, militares y economistas, es, sin duda, el llamado Problema del Pacífico; y son tantas las opiniones que acerca de él se han vertido, que su definición misma, ya no digamos su estudio, resulta hoy difícil. Nosotros, sin detenernos en mayores consideraciones, lo enunciaremos aquí como el con-

junto de motivos de conflicto internacional, que están incubándose en el lejano Oriente, por el choque de intereses y tendencias de las naciones más poderosas del Globo.

Aunque la generación de este conflicto arranca de época bastante lejana ya, cuando la joven América y el moderno Japón echaron los cimientos de su transformación en grandes potencias, ha sido hasta después de la guerra 1914-1918, cuando ha tomado proporciones alarmantes que fatalmente van perfilando las características de un nuevo "casus belli."

En efecto, liquidado ya, siquiera temporalmente, el difícil problema que el desarrollo económico, político y militar de Alemania había planteado a la Europa Occidental, el mundo ve alzarse el fantasma de una nueva guerra enormemente crecido por los resultados de la anterior.

Autores de toda especie y tamaño, como antes ya señalamos, se han dado prisa para investigar en el nuevo conflicto las causas, el desarrollo, y su posible resultado, tamizándolo todo a través de su temperamento personal, que, desde el matiz prudente y reservado llega hasta el alarmismo de más subido tono. Pero, eso sí, todos se muestran pesimistas; y es que desde cualquier punto que se le quiera considerar, el problema en cuestión ofrece aspectos de fatal incremento, de los cuales no puede resultar otra cosa que la sumisión de uno de los bandos en conflicto; sumisión que casi no cabe concebirse de otro modo que mediante el choque armado.

Por otra parte, el problema en cuestión, aunque sencillo en su aspecto general, es de tal modo complicado en sus particularidades y ofrece combinaciones tan variadas, que resulta difícil tarea el llegar a conclusiones firmes que permitan prever su desarrollo futuro.

De ahí que las deducciones que de él se han hecho sean por demás divergentes, y de ahí también que todos los autores se hallen anuentes en dejar un gran margen a los hechos imprevisibles, que sólo el ondulante juego de la política mundial habrá de acomodar definitivamente.

Es indudable que únicamente el estudio profundo de los diversos factores que en el caso intervienen puede dar un panorama verídico de la situación actual. Ello es, sin embargo, de tal extensión, que muchos volúmenes serían necesarios para su análisis pormenorizado. Dentro de los modestos límites de este trabajo será suficiente el estudio sumario del problema, pero, eso sí, haciendo cuenta de todas sus circunstancias.

Como lo que aquí interesa es, principalmente, la medida en que nuestro país puede ser afectado a la hora de la lucha, lo más conveniente será fijar los alcances del conflicto en el hemisferio occidental y particularmente en nuestro territorio, caso éste en que podamos ser arrastrados por el maelfrom de la guerra, pese a nuestras buenas y sanas intenciones de neutralidad.

Este particular, sin embargo, habremos de dejarlo para la cuarta parte de nuestro estudio ya que nos ofrece un carácter especial.

ANTECEDENTES GENERALES

Desde época muy remota el Asia, y particularmente China y la India, han constituido una región de intenso tráfico para las naciones de Europa. En la época medioeval, las pingües utilidades del comercio con Asia despertaron la codicia de navegantes y aventureros, quienes realizaron extraordinarias proezas, con el fin de establecer las rutas marítimas por el cabo de Buena Esperanza y por el estrecho de Magallanes, que aunque largas y peligrosas resultaban acogedoras en comparación con las vías terrestres, materialmente intransitables.

Modernamente, los adelantos de la civilización han mejorado las comunicaciones marítimas haciéndolas seguras y breves, y el comercio con los países del lejano Oriente constituye un gran factor de la riqueza universal, del cual se benefician principalmente las naciones marítimas más destacadas de la tierra, quienes han formado un sistema económico entre sus metrópolis y sus posesiones o esferas de influencia en Asia y Oceanía, que es indispensable para el sostenimiento de su poderío. Así ha ido creándose una situación política que, por su aspecto internacional, da lugar a competencias y recelos que constituyen el fondo del problema que estudiamos.

Estas competencias o concurrencias tienen lugar principalmente en la China que, por las condiciones de riqueza de su suelo, alta densidad de población y falta de unidad nacional, viene a ser un excelente mercado para las grandes potencias. Lo que da carácter especial a este mercado asiático es que, habiéndose conservado independiente, o mejor dicho, no sometido en forma de colonia a una sola potencia, las principales de éstas buscan prevalecer en ella política y comercialmente para asegurar mayores beneficios.

De aquí viene que, aunque la China es un mercado propicio a casi todas las naciones comerciales del Globo, sólo unas cuantas de éstas tienen en ella intereses vitales, y son precisamente las que ameritan estudio, como factores del problema en cuestión. Necesario es, pues, examinarlas en particular.

LOS ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

A.—Japón

Uno de los hechos más asombrosos que registra la historia de la humanidad es la vertiginosa evolución de este país, que en el breve lapso de medio siglo logró adelantar desde un estado político verdaderamente feudal a una

japonés, si el aumento continúa, como es muy posible, en la misma proporción, el Imperio tendrá en 1955 unos 90 millones de almas. (Datos del Comandante Bigliardi, de la Marina Italiana.)

Pero el aumento de la población no puede constituir por sí solo el respaldo del imperialismo japonés. Ejemplos: hay dos países que, a pesar de su gran densidad, no pueden ni siquiera obtener su independencia política.

Al número de habitantes del Japón le dan fuerza el espíritu de su raza y sus costumbres. Considerándolo desde el exterior, o, mejor dicho, en comparación con los países occidentales, el pueblo japonés presenta un aspecto homogéneo, uniforme; sus individuos tienen iguales tendencias e iguales sentimientos. De aquí resulta que constituyen una nacionalidad poderosa, consciente de su valer, y optimista por su destino y por su elevado porvenir.

El sentimiento nacionalista del japonés tiene asiento en su patriotismo acendrado. Ningún egoísmo cabe en él cuando de la Patria se trata, y por ella ningún sacrificio es suficientemente grande. Y siendo el Estado la forma tangible de esa idea de Patria, para su beneficio, engrandecimiento y mejor vida futura, está dispuesto a laborar, cualquiera que sea la clase de actividades que le toque desarrollar. Todos los escritores que han examinado este aspecto del alma japonesa lo expresan así, y a ello atribuyen esa enorme fuerza moral que, en la guerra como en la paz, ha impulsado tan rápidamente a ese pueblo hacia la cima del engrandecimiento.

Un derivado de esto es el misticismo con que considera al Emperador; la fe que pone en los directores del Estado; la confianza inquebrantable que tiene en las fuerzas armadas del país, invictas hasta hoy.

Esta es una circunstancia interesante, porque las fuerzas armadas de cualquier época o país no son invencibles de por sí, sino por el buen manejo político y militar que de ellas se hace. De aquí que algunos consideran impropia esta desmedida fe del pueblo japonés, que puede orillar a arriesgadas situaciones militares en que la confianza de un pueblo constituya más un peligro que una ayuda.

(Algunos autores consideran que el espíritu religioso del japonés, tan desarrollado, es otro factor que lo predispone contra cualquier país de religión occidental, y que lo impulsaría con muy particulares bríos en el caso de una guerra. Hay razón en ello, pero conviene distinguir que, muy por arriba de tales preocupaciones, están sus ideas nacionalistas y patrióticas, y que por seguir éstas no habrá, seguramente, de detenerse a considerar si el enemigo es de una religión similar o de una opuesta. Pruebas de esto han sido los ataques vigorosos y despiadados de que ha hecho objeto a los chinos.)

Los únicos remedios que, dentro del radio de la política interior, cabe aplicar a este problema del exceso de habitantes son: el control de la natalidad, el mejoramiento de los sistemas agrícolas, y el desarrollo de la industria.

Pero una reducción artificial en el porcentaje de nacimientos es, desde luego, contraria a la ética de este pueblo; por otra parte, la agricultura se ha elevado a un nivel que sólo permite un pequeño margen a su aumento; queda, por último, el mejoramiento industrial que puede, eso sí, con su desenvolvimiento, dar sostén a una densidad de población mucho mayor.

Este último camino ha sido adoptado por el gobierno japonés, y así se explica el rápido aumento industrial de las últimas décadas. Sin embargo, el desarrollo industrial trae aparejado el problema de los mercados, y al lanzarse el Japón a la obtención de éstos, lesiona en su parte más viva los intereses de las grandes potencias, que con anterioridad tenían organizado ya su "modus vivendi."

Otros dos recursos han sido aplicados también: uno es la emigración hacia países vecinos; el otro, el dominio de nuevos territorios donde organizar otras fuentes de riqueza para el sostenimiento de su población excedente.

El segundo de estos recursos es, como fácilmente se comprende, el más peligroso para el equilibrio de la paz en el Oriente. Puede decirse que todas las luchas del Japón han tenido como resultado de su victoria el beneficio de nuevos territorios; y si, invirtiendo el procedimiento, dirige su política a otras conquistas territoriales, lo más probable será la iniciación de un conflicto armado.

La emigración japonesa, que en un principio fué admitida por los países vecinos, no tardó en recibir trabas y ser considerada como peligrosa a causa de que el emigrante japonés no se asimilaba a la nueva sociedad en que iba a vivir, constituía colonias que venían a formar grandes núcleos ajenos al país; por otra parte, el bajo precio de su trabajo hacía una competencia difícil de sostener por el trabajador blanco. Esta limitación a la inmigración japonesa que en algunos países, principalmente Estados Unidos, se agravaba con el característico desprecio de la gente blanca a la de color, es tomada por el pueblo japonés como una ofensa sangrienta, y, por su parte, constituye también un nuevo motivo de discordia entre los pueblos.

Pero es, de todos estos hechos, la disputa de los mercados mundiales lo que en las últimas épocas ha dado mayor motivo para la perturbación de la paz. Sería demasiado largo estudiar el conjunto de factores económicos que permiten al Japón luchar victoriosamente en este terreno; es menester, sin embargo, citar los principales que son: baratura excepcional de la mano de obra, adaptación de los trabajadores a las condiciones creadas por la industria moderna, habilidad en el manejo del comercio, protección de la in-

dustria por el Estado, y depreciación de su moneda. Todas estas circunstancias, que han resultado ventajosas aun a través de la última crisis mundial, presentan al Japón, junto a las principales naciones industriales de Occidente, como un competidor difícil de vencer en la repartición de los grandes mercados considerados ya como patrimonio de esas naciones. El Japón, llegado tarde al concierto de las grandes potencias para apropiarse de dominios coloniales, no se detiene en la conquista de éstos, apurado como está por el aumento enorme de su población e impulsado por el nacionalismo y la gran fe que en su triunfo final tiene el pueblo.

LA LIGA NAVAL DEL JAPON

Por el Teniente H. H. SMITH HUTTON.

Hace pocos años la cuestión de la revisión de los tratados firmados en Wáshington en 1922 y en Londres en 1930, atrajo la atención universal. Probablemente ningún otro problema internacional ha ocupado mayor espacio en la prensa del mundo, ni ha sido más apasionadamente discutido por los ciudadanos de todas las naciones, que la comparación de las Potencias Navales y la Limitación de Armamentos. Esto fué particularmente cierto en el Japón, sobre todo en el período anterior al momento en que este país diera la noticia a las Potencias de que, a partir del 31 de diciembre de 1936, no podría ser limitado en sus construcciones por los términos del Tratado de Wáshington.

En este país el interés por el problema naval es completamente nacional y la generalidad de los ciudadanos japoneses posee la información necesaria de la situación de su país, al lado de las otras potencias, como el ciudadano de cualquiera otra nación.

Esto se debe principalmente a los esfuerzos de la prensa oficialmente inspirada y a la influencia de una organización conocida con el nombre de "LIGA NAVAL DEL JAPON."

Las principales oficinas de la Liga Naval del Japón, organización fundada en 1917, se encuentran en Tokio en el corazón del distrito financiero. Es aquí donde la mayor parte de la información concerniente a la Armada y asuntos marítimos es recogida y diseminada a través del Imperio.

Las oficinas principales de la Liga Naval están en contacto continuo con la Sección de Publicidad del Almirantazgo Japonés, del cual reciben anualmente fuerte subvención.

Desde las oficinas directoras en Tokio se controla el trabajo de las 54 oficinas ramificadas en las provincias y ciudades importantes del Imperio. Es interesante notar que hay tres oficinas de la Liga Naval fuera del territorio. Estas se encuentran en Dairen, Tsingtoa y Shanghai. La oficina

en Dairen es llamada "Oficina Central para el Manchukuo," habiendo sido establecida en el año pasado. De este modo la Liga Naval del Japón no sólo se extiende en todo el territorio japonés, sino también en las áreas donde reside gran número de ciudadanos japoneses.

El número total de socios de la Liga Naval del Japón era aproximadamente de 80,000 al principio de 1935; pero éstos han aumentado notablemente, de modo que en la actualidad, una estimación de 100,000 sería bastante aproximada. Entre los socios se encuentran algunos miembros de la "Cámara de los Pares," muchos negociantes influyentes y oficiales retirados de la Armada. El Presidente de la Liga Naval del Japón fué, hasta el día de su asesinato en febrero de 1936, el Almirante Saito, Primer Ministro y Lord del Sello Privado. Al presente, el puesto de Presidente se encuentra vacante.

Hay cuatro clases de miembros de la Liga, divididos de acuerdo con el monto de la cuota que pagan. Cualquiera que contribuya con 100 yens (alrededor de 105 pesos), es hecho miembro vitalicio de la organización.

Los propósitos de la Liga Naval son los siguientes :

a).—Ayudar por todos los medios posibles al desarrollo y engrandecimiento de la Armada Nipona.

b).—Ayudar a mantener a la Flota Japonesa en el más alto estado posible de eficiencia.

c).—Recolectar y repartir información concerniente a la Armada Japonesa y a otras Armadas, problemas navales y asuntos marítimos, de tal manera que el público japonés pueda quedar bien informado en estos asuntos.

d).—Preparar visitas a Bases Navales y Buques de Guerra, de los miembros de la Liga y de otros ciudadanos japoneses.

e).—Planear y realizar conferencias, discursos, exhibiciones de películas, y representaciones sobre asuntos navales.

f).—Publicar libros, magazines, folletos y reportes.

Actualmente la mayor parte del trabajo realizado consiste en la publicación de magazines y folletos, así como lectura de conferencias y exhibiciones de películas. Se publican dos magazines mensuales, uno llamado "Umi No Nihon," con una circulación mensual de 25,000 números y el otro "Umi Yukaba," con un tiro mensual de 40,000 ejemplares. En el curso de un año 1,054 conferencias fueron escuchadas por 600,000 personas, las cuales fueron dadas bajo los auspicios de la Liga Naval y durante el mismo año se dieron 230 exhibiciones de películas, mapas y material histórico naval.

Durante los dos años pasados la Liga ha hecho esfuerzos especiales para aumentar el número de sus socios, y ha dirigido la labor de hacer comprender el caso japonés al público, tanto dentro del país como en el extranjero.

El día de la Armada Japonesa coincide con el aniversario de la Batalla de Tsushima, 27 de mayo, y en este día la Liga redobla sus esfuerzos de acuerdo con el Almirantazgo, para hacer comprender al pueblo japonés el importante papel que la Armada desempeña en la Defensa Nacional.

El papel que la Liga tomó, en el momento en que los principios comprendidos en la anulación del Tratado de Wáshington eran apasionadamente discutidos, se muestra a continuación en la interesante resolución tomada por la Junta de Gobernadores reunida en octubre de 1934.

Esta resolución también abarca algunas de las objeciones a los Tratados de Wáshington y Londres, las cuales fueron hechas por la Delegación Oficial Japonesa en la conferencia verificada en Londres en 1936.

“Considerando que la Defensa Nacional no puede ser descuidada ni por un solo momento, ya que ésta es de vital importancia a la existencia y seguridad del país, y por otra parte, que los Tratados Navales actualmente en vigor, desdeñando el principio de igualdad de los países independientes, clasifican a las Partes Contratantes por relaciones navales, haciendo que la parte inferior se sienta insegura; y además, que esos Tratados, al decidir un armamento uniforme para todos los países, hacen imposible para cada uno de ellos ajustar adecuadamente su tonelaje entre los diversos tipos de buques de guerra de su armada, obstruyendo por tanto, la libertad de construcción, según el método más efectivo y económico;

“Se ha resuelto que el Gobierno Imperial al participar en las conferencias de limitaciones navales, con objeto de alcanzar los fines de esta limitación por medios justos y razonables, en favor de la causa de la paz del mundo, firmemente se declare:

1).—“Contra el principio de las relaciones navales y se determina a establecer el principio de igualdad de armamentos.

2).—“Contra el principio de tonelaje clasificado y se determina a establecer un límite superior común, fijándose un tonelaje grueso común a todos los países, a fin de permitir a cada país construir buques de guerra libremente dentro de ese límite, siendo éste, por otra parte, el más bajo posible...

3).—“Por la limitación, tanto como sea posible, de la potencia naval como arma ofensiva.

“También se resuelve que como las anteriores resoluciones no pueden llevarse a cabo con los tratados presentes, el Tratado de Wáshington deberá

ser anulado antes del fin de diciembre de 1934, con objeto de que dicho Tratado deje de existir a fines de diciembre de 1936."

La Liga Naval del Japón.

No hay duda que en tanto la Liga Naval del Japón exista, el pueblo japonés se encontrará bien informado de los asuntos pertenecientes a su Marina. Es una agrupación activa y bien organizada que trabaja constantemente para orientar los fines e intereses de la Armada, y por tanto los del Imperio.

(De "U. S. Naval Inst. Proceedings.")

OPERACIONES COMBINADAS

Por el Capitán de E. Mayor
JOSE ANGOSTO.

LAS FUERZAS NAVALES EN OPERACIONES DE ALA

I.—*Medios que las fuerzas navales utilizan en las operaciones contra la costa.*—Los grandes navíos no deben utilizarse en esta clase de operaciones, pues a causa de su gran valor militar, resulta muy sensible su pérdida, fácil en las proximidades de la costa por la acción de la mina o del torpedo. Las mayores pérdidas sufridas en esta clase de operaciones lo han sido a causa de estas armas, más que de las baterías enemigas. El acorazado es vulnerable a la mina y al torpedo, que puede ser lanzado por baterías de torpedos instaladas en la costa, por submarinos o por unidades de superficie de pequeño desplazamiento, torpederos y motolanchas, en acción nocturna.

Citaremos algunos ejemplos de pérdida de acorazados por la acción de la mina o el torpedo.

En el forzamiento de los Estrechos de los Dardanelos, los acorazados "Bouvet," "Irresistible" y "Ocean" son hundidos por las minas.

En los mismos Dardanelos, un destructor turco hunde al acorazado "Goliath" y a un submarino alemán, a los acorazados "Triumph" y "Majestic."

En la noche del 9 de junio de 1918, en el Adriático una motolancha lanza dos torpedos contra el dreadnought "Szent Ivent" y lo echa a pique. La noche del 1 al 2 de noviembre entra en Pola una pequeña embarcación y coloca una mina con espoleta a tiempos al costado del dreadnought "Viribus Unitis," la que explota el día 2, hundiendo al buque.

La iniciativa de estas operaciones contra la costa tiene, pues, que quedar a cargo de material anticuado o de pequeñas embarcaciones de escaso calado, que vamos a examinar ligeramente:

Monitores, cuya misión es el actuar sobre la costa por medio de bombardeos. Están armados con piezas de gran potencia. El "Erebue" y el "Terror," principales ejecutantes de los bombardeos de 1917 sobre la costa belga, tenían un armamento principal de cañones de 37 cm. y un armamento secundario de dos cañones de 15 cm. de tiro rápido, siendo su velocidad normal de 12 nudos, y la máxima de 14. Al final de la guerra llegaron a instalarse sobre tres monitores cañones de 45 cm., con un alcance de 35,000 mts.

Destructores, cuya misión es la ejecución de los servicios de escolta y patrulla, protección de monitores y patrulleros, así como el obrar con sus fuegos contra la costa.

Cañoneros, que se utilizan en los bombardeos de la costa y en el servicio de sostén de los submarinos.

Submarinos, cuya principal función consiste en vigilar y proteger pasos estrechos de "raids" de cruceros enemigos.

Motolanchas. Embarcaciones pequeñas y rápidas, armadas con torpedos y cañones de pequeño calibre. Muy rápidas, son poco visibles gracias a sus pequeñas dimensiones, y es muy útil su empleo sobre todo en la noche. Sus misiones principales son: el servicio de patrulla en las proximidades de la costa enemiga; el ataque de los navíos enemigos, y la caza de submarinos.

Rastreadores. Rastrean las minas fondeadas por buques enemigos en la costa. En la última guerra se utilizaron para esta misión buques pesqueros con sus tripulaciones de tiempo de paz.

Patrulleros. Son pequeños barcos de pesca, de gran utilización para el tendido de redes antisubmarinas.

A la patrulla de Dover estaba afecto un viejo acorazado; pero éste, por su excesivo calado, resultaba poco apto para la navegación entre los bancos de arena y campos de minas.

II.—*Operaciones de ala.*—Reciben este nombre las efectuadas por fuerzas navales en apoyo del ala de un Ejército terrestre que opera a lo largo de la costa.

Este apoyo puede consistir en la defensa de las fuerzas terrestres contra todo ataque del mar y, en particular, contra un desembarco detrás de las líneas propias; en cooperar con sus fuegos a un avance del Ejército, y en fingir la preparación de desembarcos en otras partes de la costa, a fin de dividir las fuerzas enemigas y disminuir aquellas con las que el Ejército se tendrá que enfrentar en su avance.

A manera de ejemplo, citaremos las efectuadas en la costa de Flandes durante la última guerra.

La aparición de las tropas alemanas en la costa de Flandes fué seguida el 16 de octubre por un requerimiento de Joffre para que la Marina apoyase

a los belgas; esto es, a la extrema izquierda del frente aliado de Ipres, a fin de impedir durante la batalla del Iser la progresión de los alemanes a lo largo de la costa y la toma de Newport.

Esto no era cosa fácil, a causa del peligro representado por las minas y los submarinos; además, los bajos fondos y bancos de arena que bordean la costa belga impedían acercarse a tierra a los grandes buques. El 18 de octubre, el Contralmirante Hood fué encargado de esta misión, presentándose en la costa de Flandes con los monitores de escaso calado "Humber," "Marsey" y "Severn" y varios destructores; estas fuerzas se aumentaron más tarde con varios cañoneros y buques menores, pues el Mando Naval aliado no quería exponer a los buques modernos en esta clase de operaciones.

Durante quince días, los buques de Hood se mantuvieron casi constantemente en acción, y, según los mismos testimonios germánicos, el efecto moral producido en las tropas alemanas fué grande. (1)

Los días 17 y 18 de octubre, mientras se libran furiosos combates ante Newport, la flotilla de monitores y torpederos de Hood se empeña a fondo, y con sus fuegos impide el avance de una división alemana que seguía la ruta del litoral. Reforzada por cinco torpederos franceses, la flotilla vuelve a la carga hasta agotar sus municiones, durante las jornadas críticas de los días 20 y 21 de octubre, y juega un papel de primer orden en la consolidación de la extrema izquierda del frente. El día 27 de octubre, día crítico en que el frente belga estuvo a punto de ceder, el viejo acorazado "Venerable," tomando al enemigo de enfilada con el fuego de sus cañones, ayuda a rechazar el ataque alemán. Gracias a esta intervención naval, el sector costero resiste todos los ataques del enemigo, y Newport queda en manos de los aliados.

A fines de noviembre, los alemanes han organizado defensivamente la costa, y cuentan con numerosas baterías de gran potencia; los navíos no pueden ya empeñarse cerca de la costa sin exponerse a riesgos graves, y por ello no pueden acudir con la prontitud de antes a las peticiones de apoyo del Ejército. La intervención de los submarinos y de las minas contribuye a complicar aún más el problema.

Como dice el Almirante Castex en su obra "Théories Stratégiques," las operaciones de ala quedarán reducidas, desde el momento en que se organice defensivamente la costa, a simples bombardeos, caso ocurrido en la costa belga. "Si la estabilización de los Ejércitos se prolonga durante algún tiempo, el enemigo creará rápidamente en el flanco marítimo amenazado un frente de mar bastante potente para mantener a distancia los navíos del asaltante y dejar reducida a poca cosa la influencia de su artillería. Las obras podrán

(1) "Los acorazados en acción," Wilson.

ser establecidas con la suficiente solidez para resistir los ataques aéreos. Desde ese momento los navíos se verán casi obligados a la abstención."

Después de la batalla de Ipres, Churchill, apoyado por el Mariscal French, piensa en una ofensiva aliada, sostenida por una potente masa de artillería naval, que obraría con sus fuegos desde el mar. De los resultados de esta ayuda naval, Churchill, más rico de imaginación que de conocimientos técnicos, exagera los efectos. Un desembarco en Ostende, o en Zeebrugge, acompañaría a la ofensiva terrestre y se soldaría a ella.

El Almirante Fisher es contrario a Churchill, y piensa que la acción naval traería grandes pérdidas, que es preciso evitar. El proyecto tropieza con una serie de dificultades, y se abandona esta idea prematura en atención a la situación y a los medios de que disponía la coalición marítima.

Una importante ayuda, prestada al ejército en una forma indirecta, es la efectuada en el mes de septiembre de 1916, a petición del Mariscal Sir Douglas Haig, que solicita de las fuerzas navales que se esfuercen todo lo posible para contener a las fuerzas enemigas durante los primeros días de su avance en el Somme. Se hace creer al enemigo que se va a efectuar un desembarco; tropas y cañones de campaña son embarcados sobre monitores en Dunkerque, a la vista de los aviones enemigos, y se ejecutan diarios bombardeos entre Middlekerke y Ostende. La maniobra tiene éxito; el Almirantazgo interrumpe las comunicaciones con Holanda, y el Cónsul alemán en Rotterdam llega a informar a su Gobierno que un desembarco era inminente.

La ayuda prestada al Ejército se manifiesta en la siguiente carta del Mariscal Sir Douglas Haig al Almirante Bacon: "Me complace en expresar mi más cordial agradecimiento por la ayuda que me habéis prestado. Aunque no podemos aún saber con exactitud los resultados de nuestra acción —estos resultados no serán nunca por completo conocidos—, sabemos que han sido transportadas tropas a Brujas y a Gante, los días 14 y 15 de septiembre. No ofrece duda que el Alto Mando alemán ha experimentado incertidumbres y temores en un momento en que le era esencial obrar rápidamente. Estoy, pues, convencido, de que el éxito de los ataques realizados por mis tropas se deben mucho a vuestra cooperación." (1)

En 1917 se proyecta un avance de las fuerzas inglesas en Flandes, combinado con un desembarco en la costa belga. Este desembarco debía efectuarse entre Middlekerke y Ostende, y conjugarse con el ataque procedente de Newport. No debía realizarse hasta que el Ejército alcanzara Roulers. El Almirante Bacon prepara minuciosamente el proyecto de desembarco, el que constituye un verdadero modelo para esta clase de operaciones, y tanto las

(1) "The Dover Patrol," Bacon.

autoridades militares como las navales confían en el éxito. "Entre el punto de desembarco elegido en Ostende y la línea británica no había más que unos 2.5 kilómetros; se cogía a las principales baterías por su espalda, y los otros puntos de desembarco, estaban a retaguardia de la segunda línea de defensa. El ataque frontal, combinado con el desembarco, debería coger a los alemanes entre dos fuegos; el enemigo hubiera sido aplastado." (1) El Ejército no pudo alcanzar Roulers, y el proyecto no se llevó a cabo.

Es de suma importancia en esta clase de operaciones combinadas el precisar claramente la ayuda que puedan prestar las fuerzas navales al Ejército, para que éste no le pida una cooperación, que no sea posible efectuar. Veamos, pues, lo que nos dice sobre este particular el Almirante Bacon, cuya opinión es de un valor extraordinario por su prestigio y por la experiencia de dos años de actuación contra la parte de la costa belga, ocupada por los alemanes:

"Las opiniones, con respecto a la ayuda directa que una fuerza naval puede aportar a un ejército que opera a lo largo de la costa, son muy diversas. Evidentemente: puede proteger el flanco de este ejército de un ataque procedente del mar; puede también emplear su armamento en *bombardear las retaguardias del enemigo, alcanzar sus reservas y perturbar sus comunicaciones. En este aspecto, sus potentes cañones son casi tan útiles como si estuvieran instalados en tierra sobre vía férrea.* El tomar de enfilada las trincheras enemigas depende de cómo estén instaladas esas trincheras, de la naturaleza de la costa, y de la distancia; pero la ventaja que tiene el tomar las trincheras de enfilada consiste en que en esta forma el tiro es más preciso en dirección que en alcance. En el transcurso de un avance, eso es prácticamente imposible, a menos que se vea directamente a las tropas, pues las comunicaciones entre éstas y los buques, por intermedio de los cuarteles generales, son muy difíciles. En ciertos casos se puede reconocer a las tropas enemigas, pero esos casos son raros y no pueden tenerse en cuenta.

"Los navíos no deberán atacar a baterías terrestres de una fuerza igual o superior, a menos que se tenga para ello razones especiales. En los bombardeos es preciso tirar sobre el objeto que se quiera destruir, y no ocuparse de las baterías que lo protegen. La superficie vulnerable de un monitor, por ejemplo, es de 180 m² y puede ser hundido por una sola granada de espoleta con retardo que caiga con una inclinación de 45 grados y hiera un punto cualquiera de esta superficie. En una batería terrestre, los únicos puntos realmente vulnerables son el cañón y su afuste, que presentan un blanco de 20 m². Cada cañón está situado a tal distancia de sus vecinos, que éstos no

(1) "The Dover Patrol," Bacon.

peligran cuando aquél es tocado; todo lo más, se puede admitir que dos cañones vecinos forman un blanco de 45 m². Resulta, pues, que dos monitores que cuentan con dos cañones cada uno, tienen, por lo menos, cuatro probabilidades contra una de ser hundidos, antes de lograr poner fuera de combate una batería de cuatro cañones.

“Además, la determinación de la distancia es mucho más fácil para una batería que para un navío; la batería tiene más aviones a su disposición, la puntería es más precisa; el navío se desplaza, pero si las probabilidades de ser tocado disminuyen por ello, las que tiene de alcanzar el blanco se resienten en forma análoga. Es un gran error el usar cañones, empleándolos contra baterías terrestres, si no existen razones especiales para hacerlo.”

Deducimos, pues, de estas interesantes afirmaciones del Almirante Bacon que *el apoyo que pueden prestar las fuerzas navales con la actuación de sus cañones es el que le corresponde en tierra a la artillería del ejército*, siendo de una gran importancia el contar con esta ayuda, por tratarse de material difícil de transportar, y del cual no se podrá disponer siempre en suficiente número. Como dice el General alemán Von Sanders, “no hay artillería pesada terrestre que pueda desplazarse tan rápidamente como la artillería de gran potencia de la flota para tomar con sus fuegos eficazmente al enemigo de flanco y de revés.”

Claro es que en casos muy particulares, y si no dispone el ejército de artillería ligera y pesada de cuerpo de ejército en suficiente cantidad, pueden contribuir los navíos a la neutralización de la zona enemiga durante la preparación del ataque, teniendo siempre muy en cuenta que los navíos disponen de muy escaso número de municiones, y que las misiones de neutralización o contrabatería requieren un gran número de ellas. Durante el avance como dice Bacon— el apoyo se hará difícil por las dificultades grandes que ofrece el enlace con las fuerzas navales. No obstante, si fuere preciso, creemos podrían tratar de llenar las distintas misiones de la artillería terrestre, a excepción de la de apoyo directo. La posibilidad de realizar estas misiones por la artillería naval durante el avance de las tropas se deja para examinarlo detenidamente en otro artículo, en que se trate de las operaciones de desembarco.

Todo lo expuesto se ha visto confirmado en las prácticas combinadas realizadas por la Escuela de Guerra Naval y por la Escuela Superior de Guerra del Ejército, durante el pasado mes de mayo. El tema realizado consistió en una operación de ala, en que fuerzas navales apoyaban el avance del flanco izquierdo del ejército, en el que se encontraba una división de caballería, que sólo disponía para su avance del regimiento de artillería orgánico. Las unidades navales que se consideraron afectas a esta misión,

fueron los acorazados "Jaime I" y "España," los cruceros "Méndez Núñez" y "República," y una flotilla de cañoneros, compuesta de tres buques tipo "Cánovas."

En la ejecución del tema se comprobó lo manifestado anteriormente; es decir, que la misión de prohibición correspondiente a la artillería del ejército podía realizarse perfectamente por las piezas de 30.5 cms. de los acorazados, y que, en cambio, era difícil el efectuar las misiones de contra-batería y neutralización, pues para lograrlas —aun tomando por defecto los datos de consumo de municiones que se calculan precisos en una operación terrestre, y que en este caso hubieran tenido que ser mayores, por tratarse de un tiro menos preciso, cual es el efectuado por los barcos contra objetivos terrestres— se llegaron a agotar las municiones disponibles en los paños.

Es muy interesante la forma en que el Almirante Bacon adiestró y preparó sus fuerzas en el tiro a larga distancia. Para dificultar el tiro de las baterías alemanas, de un mayor alcance que las instaladas en los monitores, hace cubrirse a los buques con cortinas de humo durante el tiro. Para la observación utiliza unas plataformas metálicas, transportables, que, descansando sobre tripodes en los bajos fondos, permitían acondicionar los instrumentos para situar los puntos de caída de los proyectiles por el método topográfico de intersecciones, mediante dos estaciones suficientemente alejadas la una de la otra. Estos instrumentos, aunque poco visibles, fueron al fin descubiertos por los alemanes, y hubo que recurrir a los aviones para la observación, obteniendo de ellos excelentes resultados. Estos aparatos tenían que ir frecuentemente protegidos por "cazas," para defenderlos de los ataques de los aviones enemigos. Para proteger a los monitores contra los ataques submarinos durante el tiro de bombardeo, se les rodeaba con redes, que dejaban espacio suficiente para los movimientos de los buques.

(De "Revista de Est. Militares." España.)

LA GUERRA DE LAS VEDETTES M. A. S. EN EL ADRIATICO (1915-1918)

Por el Teniente de Navío MOULLEC.

VEDETTE.—Lancha automóvil rapidísima.

M. A. S.—Motocasfi Anti-Sommergibili. (Lanchas automóviles contra submarinos.)

El primer proyecto de lanchas automóviles rápidas, armadas de torpedos, vió la luz en 1906. La idea parecía interesante, visto el éxito que el año precedente habían obtenido los pequeños barcos japoneses en su ataque a los acorazados rusos, frente a Puerto Arturo. Sin embargo, en 1906, la técnica del motor de explosión estaba todavía en pañales y ningún constructor se atrevió a realizar un proyecto que entonces parecía demasiado quimérico.

Aparición de las vedettes M. A. S. en el Adriático

La idea fué estudiada nuevamente en 1914 por Atilio Bisio, director del astillero naval S. V. A. N. de Venecia, y a principios de 1915, este ingeniero construyó un primer ejemplar de vedette, que fué bautizado con el nombre de "M. A. S." (Motorbarca Armada Svan). Los ensayos no fueron muy brillantes; sin embargo, el Jefe del Estado Mayor de la Marina, Almirante Thaon di Revel, se dió cuenta de la utilidad que podía prestar esta máquina en la guerra que Italia debía comenzar muy pronto: muy económica, por razón de su escaso precio de costo y del pequeño número de marineros que necesitaban, siempre lista a zarpar a la primera señal, la Vedette M. A. S., armada con torpedos, podría prestar muy grandes servicios en la defensa de los puer-

tos del Adriático septentrional; estas consideraciones bastaron para que el Almirante di Revel ordenase a los astilleros S. V. A. N. que prosiguieran sus estudios y construyesen una serie de vedettes, cuyos motores debían ser proporcionados por la casa Isotta-Fraschini, la primera firma italiana en materia de motores de explosión.

Ensayos infructuosos de las dos primeras M. A. S. torpederas

Las M. A. S. Núms. 1 y 2 hicieron sus ensayos hacia fines de 1915. Satisfactorios, en cuanto al casco y a los motores, estos ensayos manifestaron que las instalaciones para el lanzamiento de los torpedos (lanzamiento por atrás y en sentido contrario a la marcha), eran bastante imperfectas. En consecuencia, estas dos embarcaciones fueron colocadas en reserva y se renunció provisionalmente a la idea de la vedette armada de torpedos.

Las primeras vedettes se utilizan en la patrulla contra los submarinos

Pero luego, cuando los submarinos alemanes mostraron una actividad creciente en el Mediterráneo, pareció útil armar para la guerra submarina las cinco M. A. S. que entonces estaban terminándose. Estas M. A. S. Nos. 3, 4, 5, 6 y 7 fueron dotadas de un cañón de 57 mm., de tres ametralladoras Colt y de algunas granadas. Desde principios de 1916 quedaron listas y fueron enviadas al Bajo Adriático, donde formaron la primera escuadrilla de M. A. S. bajo el comando del Teniente de Navío Berardinelli. En este nuevo empleo, las vedettes conservaron sus iniciales "M. A. S." con la nueva interpretación de "Motoscafi Anti-Sommergibili" (Motolanchas antisubmarinas).

Sin embargo, la primera escuadrilla de M. A. S. ejecutaba en esas aguas un trabajo de resistencia para el cual no había sido concebida: los largos períodos de patrullaje frente a los puertos fatigaban rápidamente los motores de características muy altas; siendo sus cascos demasiado livianos y delicados, estas lanchas rápidas soportaban mal el mar; hubo que darse cuenta muy pronto de la necesidad de construir unidades especiales para la escolta y para la caza de los submarinos. Se construyeron entonces vedettes de 40 toneladas, menos rápidas, pero dotadas de buenas cualidades náuticas y mejor armadas; este nuevo tipo fué adoptado en el acto por todas las marinas y se convirtió en el "cazador" bien conocido en todos los mares hacia el fin de la guerra.

Durante ese tiempo, volvieron a recomenzar los ensayos de las vedettes números 1 y 2, bajo la dirección del Comandante Ciano, que desempeñaba entonces el cargo de Superintendente de Torpedos; un viejo sistema de tenazas lanzatorpedos fué descubierto en los almacenes, y su instalación en los costados de las vedettes iba a abrir muy pronto un campo de actividad a los jóvenes Comandantes. Este primer tipo de vedette conservó también el nombre de "Motoscafi Anti-Sommergibili," aunque rara vez se le utilizaba contra los submarinos; recibió posteriormente numerosos perfeccionamientos y fué empleado en forma intensiva en el Adriático y casi exclusivamente por los italianos. Cuando en 1917-18, las brillantes acciones de estas lanchas las hicieron famosas en Italia, se pensó en darles un nombre más de acuerdo con su empleo real; pero D'Annunzio, en los momentos en que participaba en el ataque a Buccari, había dado a estas vedettes la divisa: *Memento Audere Semper* (acuérdate: atreverse siempre), que cuadraba perfectamente con su nombre primitivo y con su abreviatura M. A. S., que se hizo histórica y se les aplicó definitivamente.

*Las unidades de la primera escuadrilla de M. S. A. son armadas
como vedettes lanzatorpedos*

Apenas el Comandante Ciano hubo perfeccionado su sistema de tenazas lanzatorpedos, se dió orden al Comandante de la 1ª escuadrilla en Brindisi para que transformara el armamento de sus unidades. Un segundo oficial, el Teniente de Navío Pagano di Melito, fué designado para esta escuadrilla y se le encargó especialmente que vigilara estos trabajos, que se ejecutaron en abril de 1916.

Se les desembarcó el cañón de 57, dejándoles las tres ametralladoras. Los aparatos portatorpedos, instalados en sus costados, se componían cada uno de dos pares de tenazas, distantes entre sí más o menos dos metros, y fijadas al casco mediante brazos embisagrados: éstos permitían que los torpedos pudieran guardarse en el interior durante la navegación normal; poco antes del lanzamiento, bastaba con hacer ceder o aflojar las amarras de las tenazas para que, por su propio peso, los torpedos fueran a colocarse encima del agua, a una altura como de un metro. En el momento del lanzamiento, la acción de una palanca provocaba la apertura de las tenazas y hacía funcionar la válvula de admisión de aire del torpedo.

Los ensayos que comenzaron en mayo de 1916, mostraron que la transformación no había mejorado mucho las vedettes; la velocidad máxima ha-

bía caído a 11 nudos y su capacidad para resistir el mar se manifestaba francamente mala, desde el momento que el mar se encrespaba. En compensación, las nuevas instalaciones, provistas de torpedos de 450 mm. modelo B. 57 (torpedos de tipo antiguo), funcionaban perfectamente.

Esto decidió a las autoridades navales a ensayar las vedettes, en una acción de guerra.

1916.—Primeras acciones en la costa de Albania

La primera ocasión se presentó el 5 de junio de 1916. Durante un reconocimiento a lo largo de la costa albanesa, un hidroavión señaló un gran transporte anclado en la rada de Durazzo. Desde principios del mes las M. A. S. estaban listas para partir al primer aviso. Estaban en un período de noches sin luna. La orden de partir se dió el 5 de junio hacia el mediodía; poco después las vedettes números 3 y 7, comandadas por los Tenientes de Navío Beardinelli y Pagano Di Melite, zarparon de Brindisi. A la salida del puerto, dos torpederos P. N. las tomaron a remolque. Ya entrada la noche, los remolques fueron soltados frente a Durazzo; los dos vedettes se dirigieron a pequeña velocidad hacia el fondeadero de los transportes. Para atenuar el ruido de los motores, se colocaron los tubos de escape al mar, mientras que las puertas de las cámaras de las máquinas fueron cerradas cuidadosamente. Luego Pagano divisó las luces del canal de seguridad; las vedettes siguieron esa línea y penetraron en la bahía. Al cabo de veinte minutos de búsqueda, descubrieron al transporte "Lokrum" en su fondeadero. Las dos vedettes lanzaron cada una un torpedo; éstos estallaron como en la mitad del "Lokrum," que desapareció rápidamente.

Las vedettes salieron de la bahía de Durazzo y en alta mar se reunieron con los torpederos, que las esperaban para remolcarlas nuevamente a Brindisi. Mientras tanto, los austriacos, que habían oído solamente un ruido de motores, investigaban la causa de la explosión. Unos creían que el "Lokrum" había sido alcanzado por bombas de algún avión; otros opinaban que el hundimiento era obra de un submarino. La verdad exacta no la conocieron sino muchos días después.

Desde entonces protegieron sus puertos con obstrucciones flotantes, destinadas a detener a los M. A. S. y redoblaron la vigilancia de las costas y las guardias nocturnas.

La expedición que siguió a ésta, fué dirigida contra San Juan de Medua, la noche del 15 al 16 de junio de 1916; pero esta no había sido precedida de reconocimiento alguno, tanto que las vedettes no encontraron ningún bar-

co en el fondeadero. En cambio, fueron descubiertas y cañoneadas por las baterías de San Juan de Medua y del Drin. Los torpederos también fueron cañoneados; pero lograron esconderse detrás de las cortinas de humo, hasta que llegaron las vedettes, y juntos se replegaron al grupo de cazatorpederos que había apoyado la expedición y que, durante ese tiempo, también se había trabado en una breve acción contra el cazatorpedero "Wildfang," que patrullaba frente a San Juan de Medua.

Al alba del 16 de junio, las vedettes entraron a Brindisi con escasos resultados de caza, pero con buen caudal de enseñanzas recogidas esa noche.

Se supo que los austriacos estaban en guardia y que en adelante habría que tomar muchas precauciones para acercarse a sus costas.

Las cortinas de humo, producidas por aparatos fumígenos instalados sobre los flotadores, se mostraron perfectamente eficaces como protección contra el tiro enemigo; en adelante podrán emplear con ventaja esas cortinas, tanto las M. A. S. como los torpederos remolcadores.

Ante un enemigo prevenido, hay que tener la posibilidad de lanzar desde más lejos; *por esto se decidió entonces dotar a las M. A. S. con torpedos más modernos.* Los B. 57 fueron desembarcados y reemplazados por los A. 63, torpedos provistos de mecanismos de dirección más precisos, con un peso de explosivo superior, y un alcance de 6,000 metros. Este cambio obligó a ejecutar algunas modificaciones en los aparatos de lanzamiento; pero los trabajos se terminaron con rapidez y el 20 de junio los M. A. S. estaban listos para un nuevo ataque.

Nueva hazaña en Durazzo

El 24 de junio de 1916, las intercepciones radiogoniométricas indicaron una actividad anormal en la dirección de Durazzo; inmediatamente se destacó una escuadrilla de tres hidroaviones en reconocimiento, la que señaló la presencia de dos vapores en la rada. La noche siguiente, las vedettes de Berardinelli y Pagano di Melito fueron remolcadas a Durazzo y penetraron en la rada. Esta vez los vigías montaban guardia; pero los proyectores, que de cuando en cuando barrían el mar, no descubrieron las dos M. A. S., sino cuando éstas, llegadas a buena distancia, lanzaban sus torpedos. Los vapores "Galitzia" y "Sarajevo," heridos en el centro, se hunden rápidamente, mientras que las vedettes iluminadas por los proyectores y perseguidas por el tiro de las baterías, hacen rumbo a toda máquina, zigzagueando hacia alta mar.

Desde esa fecha, en cada ocasión favorable, se intentó una expedición; pero la suerte no volvió a sonreír a los asaltantes.

Serie de ataques fracasados

En la noche del 3 al 4 de julio, las vedettes números 5 y 7 se dirigen hacia Durazzo. El mar estaba encrespado y las M. A. S. sufrían mucho. Pronto un golpe de mar hizo salir un torpedo de las tenazas y las vedettes tuvieron que regresar a Brindisi.

El 24 de julio una nueva tentativa fracasa debido a una avería del motor de la M. A. S. número 7: en los momentos en que llegaban frente a Durazzo, y después de largar el remolque del torpedero, no se logró hacer arrancar el motor.

El 2 de agosto la M. A. S. número 6 intenta una nueva incursión, pero los enemigos vigilaban atentos; la M. A. S. fué descubierta y tuvo que replegarse.

La rada de Durazzo parecía bien vigilada; el comando decidió entonces esperar algunos meses para que los vigilantes austriacos llegaran a olvidarse de las M. A. S.

Durante los meses de septiembre y octubre de 1916, la primera escuadrilla de M. A. S., con su base en Brindisi, se empleó en patrullar ese puerto; pero a principios de noviembre se decidió volver a atacar nuevamente la costa albanesa.

En la noche del 3 al 4 de noviembre, las vedettes números 6 y 7 penetran en la rada de Durazzo y descubren allí el vapor "Goritzia" anclado detrás de las obstrucciones flotantes. El Teniente de Navío Pagano, con la M. A. S. número 7, se acerca y procura hacer pasar la parte delantera de su embarcación por encima de los palos que formaban la barrera, de modo que pudiese lanzar sus torpedos del otro lado de las redes. La operación era delicada; había que tener cuidado de no atravesar completamente la barrera, porque en tal caso la retirada podría resultar imposible. Pagano logró lanzar sus torpedos; pero estando en posición tan incómoda, la puntería era difícil y no dió en el blanco.

El lanzamiento puso sobre aviso al enemigo, que abrió el fuego sobre las dos vedettes: éstas debieron replegarse rápidamente hacia los torpederos de apoyo. Al ir a tomar el remolque, la M. A. S. 7 fué abordada por su remolque y hundida con un hombre de la tripulación.

Una última expedición se intentó en la noche de Navidad de 1916, con las vedettes números 3 y 6. Al atravesar la barrera, la M. A. S. número 6, en-

redó su hélice y tuvo que hacerse socorrer por su acompañante, la que logró por fin desprenderla. Pero ya era muy tarde para intentar un ataque y tuvieron que regresar a Brindisi.

Perfeccionamientos introducidos en las vedettes durante el 2º semestre de 1916. La propulsión eléctrica auxiliar

Estas primeras acciones en el Bajo Adriático demostraron la necesidad de que las vedettes operasen con mucho menor ruido, de modo que se retardara lo más posible la entrada en acción de la defensa.

Durante todo el año de 1916, en los astilleros S. V. A. N. de Venecia, se prosiguieron los estudios en las embarcaciones que se estaban ensayando, con el objeto de reducir el ruido de los motores. Se probaron diversos silenciadores, pero sin gran éxito. Para obviar esta contrariedad, se decidió dotar las vedettes con una batería de acumuladores y con un motor auxiliar eléctrico. Esta solución, a pesar de su sencillez aparente, es de una ejecución delicada, a causa del importante suplemento de peso introducido por la batería, y de las dificultades que se encuentran para ajustar exactamente los embragues.

Por fin los ensayos se vieron coronados de éxito y el comando dispuso de una embarcación perfectamente silenciosa, a motor eléctrico, y con un radio de acción de unas cuatro horas a tres nudos.

Este nuevo material permitió nuevas audacias.

Hasta ese momento las hazañas de las vedettes se habían desarrollado en el Bajo Adriático, a lo largo de la costa albanesa, costa abierta y de acceso relativamente fácil. El estado mayor italiano quiere hacer algo que valga más la pena: desea atacar al enemigo en sus bases mismas, perseguir sus buques hasta en sus refugios, a través de los meandros de las islas dálmatas.

Numerosos oficiales se muestran escépticos, creen que esta empresa es imposible en razón de la estrechez de los canales que habrá que atravesar y de los medios de defensa que allí se han acumulado. Pero el Almirante Thaon di Revel, que era entonces Comandante en Jefe de las Fuerzas del Alto Adriático, tenía la mayor confianza en el valor de la nueva arma; a sus órdenes había oficiales activos y emprendedores, como el Comandante Ciano, que estaban dispuestos, ya que el enemigo se escondía, a ir a buscarlo hasta en Trieste y en Pola. El Almirante Revel ordenó entonces que se intentara una experiencia que, al tener éxito, revelaría todas las posibilidades de las Vedettes M. A. S.; esta experiencia se realizó el 2 de noviembre de 1916 y tuvo por teatro el canal de Fasana.

Vimos más arriba que las primeras vedettes salidas de los astilleros S. V. A. N., fueron destinadas a Brindisi. Las vedettes siguientes, armadas en el curso del verano de 1916, fueron dejadas en el Alto Adriático y repartidas entre Venecia y Grado; Venecia era la base principal, y Grado un punto de apoyo avanzado, inmediato al frente terrestre.

Al principio las vedettes de Venecia y Grado se emplearon en misiones secundarias, en particular en la vigilancia a lo largo de las costas, con el fin de evitar toda tentativa de desembarco enemigo a retaguardia del puerto italiano.

En septiembre de 1916 el Almirante Thaon di Revel decidió llevar la guerra a las bases enemigas.

En esa época varios reconocimientos de hidroaviones sobre Pola, hicieron ver que los buques austriacos salían frecuentemente de la rada interior e iban a fondear en el canal de Fasana, donde ejecutaban sus tiros y lanzamientos de adiestramiento.

El Comando resolvió hacerlos atacar en ese fondeadero por un destacamento de vedettes; los preparativos de la expedición se iniciaron en Venecia y se terminaron hacia fines de octubre; por última vez, el 28 de octubre, un hidroavión fué a explorar el canal de Fasana y descubrió allí a dos buques de guerra. Como las condiciones atmosféricas eran favorables, el 1º de noviembre de 1916, se ordenó la partida de la expedición para la noche del 1º al 2. Los barcos que tomaron parte fueron los siguientes: el cazatorpedero "Zeffiro," comandado por el Capitán de Corbeta Constanzao Ciano; el torpedero costero "9 P. N.," Capitán de Corbeta Cavagnari; y el "M. A. S. N° 20" con el Teniente de Navío Goiran.

Hacia la medianoche, la escuadrilla llega a la entrada del canal de Fasana. El "Zeffiro" se queda allí de apoyo, mientras que el "9. P. N.," remolcando la vedette, se interna entre la isla Brioni Minore y la Punta Mertolin, hasta el punto más estrecho del canal, donde se encuentran las obstrucciones. El torpedero, que había hecho parar sus ventiladores de calentamiento, se acerca a la barrera y deja caer encima y a caballo de los maderos, un sistema de cadenas y masas metálicas de un peso aproximado de dos toneladas. La obstrucción se va al fondo y una brecha se abre; la vedette la pasa y penetra en el canal. Los vigías enemigos no han oído nada; un proyector se enciende, pero observando la manera como barre las aguas, los asaltantes comprenden que no han sido divisados. El Teniente de Navío Goiran, emprende entonces un reconocimiento completo del canal y a la altura de Fasana, descubre al

"Mars," barco de 7,400 toneladas, contra el cual lanza sucesivamente sus dos torpedos. Ambos parecen haber dado en el blanco, pero, debido a una causa indeterminada, ninguno de ellos explotó. La "M. A. S.," desprovista ya de todo medio ofensivo, tuvo que dar media vuelta; franqueó de nuevo el canal de entrada, y se hizo tomar a remolque por el "9. P. N." para regresar a Venecia.

(El Teniente Goiran creyó que el "Mars" estaba protegido por redes. Sin embargo, según informes austriacos, no era así; precisamente el ataque al canal de Fasana fué lo que determinó a los austriacos a proteger con redes todos sus buques en el fondeadero.)

Como se ve, la fortuna no quiso coronar la audacia de los asaltantes. Sin embargo, la expedición es digna de anotarse: las vedettes habían logrado entrar al canal de Fasana y este éxito determinó al comando italiano a proseguir su esfuerzo de ataque contra las bases enemigas. Se puede decir que Fasana anuncia las hazañas de Rizzo en Trieste, y de Rossetti en Pola.

Contra las estacadas

En el curso de diciembre de 1916, los reconocimientos aéreos sobre Pola y Trieste, dieron cuenta de que a la entrada de esos puertos se divisaban embarcaciones que estaban trabajando en reforzar las antiguas obstrucciones, colocando allí nuevas estacadas.

Luego se construyeron barreras análogas para ensayo en la laguna de Venecia y las vedettes se adiestraron en franquearlas. Esta experiencia demostró que el material en servicio era insuficiente para las misiones que se proyectaba confiarle; ante el perfeccionamiento de la defensa, era preciso encontrar una mejora correspondiente en los medios de ataque. Los ingenieros italianos se pusieron a estudiar entonces, aparatos livianos que fueran capaces de cortar los cables de acero de las obstrucciones, de modo que abriera una brecha.

Buscaron al mismo tiempo los medios adecuados para franquear una barrera sin tener que cortarla. El problema no era fácil y no sería resuelto sino un año más tarde, por la construcción de M. A. S. especiales, que se llamaron tanques-marinos.

Durante ese tiempo las escuadrillas no permanecieron inactivas.

Las principales misiones ejecutadas en el curso de este primer semestre de 1917, fueron:

La escolta a los hidroaviones y la indicación u orientación de la ruta seguida por los grupos bombardeadores.

La colocación de minas frente a la boca de los canales enemigos, como también el acecho frente a esos mismos pasajes.

Las misiones especiales.

Misiones especiales

Las M. A. S. puestos a la disposición del "Servicio de Informaciones," tenían que ir a dejar en tierra, y después a traer, a agentes italianos, en la costa enemiga. En ese rincón del Adriático Norte, las vedettes ejecutaban un trabajo análogo al que hacían algunos de nuestros aviones sobre el frente francés. Para tales expediciones se designaban generalmente dos torpederos costeros y una vedette, que salían de Venecia en las primeras horas de una noche sin luna. Uno de los torpederos tomaba la vedette a remolque y el grupo se dirigía a quince nudos hacia el punto designado (generalmente una pequeña bahía situada al sur de Parenzo). A dos millas de la costa, se largaba el remolque y la vedette empezaba a navegar con su motor eléctrico; luego, a cien metros de la playa, se botaba al agua un bote metálico para terminar la operación del desembarque. Se había convenido una cita con el informador y, algunos días más tarde, una vez terminada su misión, el agente era traído nuevamente a Venecia por los mismos medios.

Estas operaciones no eran siempre fáciles, a causa de los cambios de tiempo, de las dificultades de reconocer el punto de cita, y también por la constante vigilancia de los enemigos. Sin embargo, estas misiones fueron llevadas siempre a buen término y el "Servicio de Informaciones" nunca tuvo que anotar la pérdida de alguno de sus agentes por causa de las vedettes.

Colocación de minas

Las misiones de colocar minas, desempeñadas por las M. A. S. en el curso de 1917, fueron numerosas. La escuadrilla de Venecia trabajó principalmente en las regiones de la Punta Peneda, San Gerolamo, Cosuda, punta Cristo y a la entrada del canal de Lema (entrada Lussimpiccolo). La escuadrilla de Brindisi efectuó sus trabajos frente a Durazzo y San Juan de Medua. Las operaciones se desarrollaban según el modo habitual para las misiones de las vedettes, a saber: partida de la base al comienzo de una noche obscura, remolque a quince millas por un torpedero costero, colocación de las minas, realizada silenciosamente, gracias a los motores eléctricos, y regreso a remolque hacia la base.

Por lo general, cada M. A. S. llevaba y colocaba cuatro minas. Como las vedettes no eran las únicas que se ocupaban en preparar estos campos mina-

dos, es difícil apreciar el resultado obtenido; sin embargo, hay sólidas razones para creer que el 16 de mayo de 1917, en que el submarino austriaco "U-5" al hacer un ejercicio al Noroeste al canal de Fasana voló por una mina, la causa de su pérdida fué una mina de las que dos meses antes había colocado allí una vedette.

Hacia la misma época las M. A. S. fueron empleadas, también, para buscar y recoger las minas colocadas por el enemigo a la entrada de los puertos italianos. A pesar de las ventajas de movilidad y rapidez que presentaban las vedettes, su poco peso y su fragilidad aconsejaban que no se les destinara a semejante empleo y, en efecto, se renunció a utilizarlas en esa forma tan pronto como el número de remolcadores equipados como dragaminas fué suficiente.

Por último, en el curso de ese primer semestre de 1917 fué cuando las vedettes empezaron a hacer la guerra en los canales de Dalmacia y en los alrededores de las bases enemigas. Una primera expedición de acecho nocturno frente a los molos de Trieste no tuvo el resultado que se esperaba, a causa de la claridad demasiado grande de la noche. Sin embargo, demostró que las vedettes eran aptas para ese nuevo trabajo y que esos ataques efectuados de noche, y aun de día en ciertas circunstancias favorables, tenían grandes probabilidades de éxito, a condición de proceder por sorpresa.

M. A. S. Contra hidroaviones

En la noche del 21 al 22 de mayo de 1917, la "M. A. S. N° 19" de la escuadrilla de Grado, se hallaba al acecho frente a los molos de Trieste. Esa misma noche, la escuadrilla de hidroaviones de Trieste hizo incursión sobre Venecia; pero al regreso, uno de los aparatos tuvo que acuatizar en alta mar frente a Pirano. La vedette "Leni" salió de Trieste para socorrerlo; fué divisada por la "M. A. S." número 19 que atacó inmediatamente con su ametralladora y con su cañón de 57. El patrón del "Leni" quedó gravemente herido y su embarcación fué apresada por los italianos; en este preciso momento el hidroavión "L. 64" llegó al sitio de la contienda y abrió el fuego contra la M. A. S. Esta se vió obligada a soltar su presa y a retirarse bajo el fuego del hidroavión y de las baterías del fuerte Olmi. En alta mar fué perseguido todavía por el hidroavión "L. 98", pilotado por el Teniente de Navío Banfield, pero logró finalmente regresar a Grado, sin avería grave.

Así, durante todo el verano de 1917, las M. A. S. esperaron en vano a un enemigo empeñado en permanecer inactivo; los "Masistas" comenzaban a desesperarse, cuando se les presentó la ocasión de actuar, por la guerra de cos-

tas en el Golfo de Trieste. Fué el día en que el más antiguo de sus Comandantes, Constanzo Ciano, con una sección de vedettes, realizó en pleno día un ataque contra una división de acorazados que bombardeaba a Cortellazzo.

Cortellazzo. (16 de noviembre de 1917.)

Estamos a fines de octubre de 1917, poco tiempo después de Caporetto. Los italianos organizan la resistencia sobre el Piave; los austriacos, ebrios por su avance rápido, creen que luego podrán apoderarse de Venecia, donde proyectan establecer una base Naval. Por lo tanto, sus esfuerzos se acentúan más sobre el ala izquierda de su frente, acercándose al mar. Este sector es defendido por contingentes de la marina italiana, que oponen una viva resistencia; baterías flotantes y algunos cañoneros toman parte en la defensa, impidiendo con sus tiros la construcción de puentes sobre el Piave, mientras las M. A. S. penetran por los distintos brazos del río para participar en varios golpes de mano.

El Comando austriaco pide entonces a su marina que intervenga. Los acorazados "Wien" y "Budapest," acuden a establecerse en Trieste, y durante la primera quincena de noviembre emprenden algunas operaciones a lo largo de la costa. El 12 de noviembre el "Aspern" llega a reforzarlos. Estas fuerzas navales bombardearon desde el día 13 las posiciones italianas. El 15 de noviembre, unidades de la flotilla austriaca, informadas por una escuadrilla de hidroaviones, procuran en vano destruir las baterías de 152 mm. que los marinos italianos habían instalado en Cortellazzo.

El 16, al mismo tiempo que las tropas austriacas lanzaban un ataque, la división "Wien"- "Budapest," escoltada por los cazatorpederos equipados como barreminas, prosigue el bombardeo de la misma batería.

El 15, los italianos fueron sorprendidos por el ataque, porque, efectivamente, no disponían ya de la base aeronaval de Grado, que era para ellos como un centinela avanzado en dirección de las bases austriacas. Sin embargo, la defensa prevé la vuelta de los austriacos para el día siguiente; en consecuencia, el 16 por la mañana, cinco cazatorpederos tipo "Orsini," dos submarinos y una escuadrilla de M. A. S. se hallan prontos en el mar, mientras que una escuadrilla de hidroaviones está lista para zarpar desde Venecia. Tan pronto como la división austriaca ha sido señalada, estas fuerzas ligeras intervienen: los hidroaviones son los primeros en llegar y dejan caer sus bombas; luego los "Orsini" amagan un ataque, que pronto es interrumpido por el fuego enemigo. Los submarinos "F-11" y "F-13" procuran acercarse, pero son descubiertos por los hidroaviones austriacos, que señalan su presencia a la escolta. Sin

embargo, el Comandante Ciano, con sus escuadrillas de M. A. S., siguiendo la costa, ha llegado hasta Cortellazzo. Dispone de tres vedettes (números 13, 15 y 9), pero una de éstas, la número 9, queda averiada del motor. El Comandante Ciano sigue en su camino; hacia las 13.30 horas, juzga que la situación es favorable y parte al ataque; tiene el sol a su espalda y se encuentra bajo el viento que le viene del lado de los austriacos los que combaten al mismo tiempo contra tierra y contra los torpederos; el humo de los cañones de los austriacos es arrastrado hacia las M. A. S. que, a media velocidad, van acercándose a su posición de lanzamiento. Así se acercaron hasta una distancia de 1,600 metros, sin ser descubiertas. El Comandante Ciano se lanza entonces a toda velocidad y las dos vedettes se colocan en línea de fila a 50 metros. Los acorazados las divisan, cesan entonces el fuego contra tierra y abren el fuego en contra de ellas. Los torpederos de escolta hacen lo mismo y con su máxima velocidad se dirigen contra las M. A. S. Estas logran por fin lanzar cada una sus dos torpedos a una distancia de 800 a 900 metros, y mientras que los acorazados austriacos evitan los torpedos con una guiñada, las dos M. A. S. se repliegan hacia Cortellazzo, perseguidas por los torpederos. La proximidad de los bajos fondos las libra, luego, de una persecución directa, pero los austriacos continúan el fuego siguiendo una ruta paralela a la costa. Las vedettes se ven rodeadas de una lluvia de proyectiles y la M. A. S. N° 15 es tocada dos veces, pero sin gravedad.

En ese momento la batería de Cortellazzo abre el fuego contra los torpederos austriacos y los obliga a alejarse. La división acorazada austro-húngara, renuncia a proseguir su acción y regresa a Trieste.

Así, el Comandante Ciano, con un ataque de vedettes que los austriacos mismos calificaron de "muy atrevido," si no tuvo la suerte de tocar a los acorazados con sus torpedos, por lo menos distrajo la atención de los austriacos, obligándolos a interrumpir su acción contra Cortellazzo, cuando los torpederos submarinos e hidroaviones, se habían mostrado impotentes ante la maniobra enemiga.

En esos días los italianos tuvieron la impresión de que el Comando austriaco quería impedir que se estabilizara el frente italiano en el Piave, y que con tal objeto prepararía un desembarque en la costa de las lagunas. Se decidieron, entonces, a tomar la iniciativa mediante una acción de sorpresa contra las fuerzas navales de Trieste. Esta operación fué confiada a la segunda escuadrilla de M. A. S. comandada por Luis Rizzo.

Torpedeo del "Wien" y del "Budapest" en el puerto de Trieste

El Capitán de Navegación de Altura Luis Rizzo, había sido llamado al servicio hacia fines de 1914, como oficial de reserva. Durante el primer año de la guerra se le empleó como observador de hidroavión, luego como piloto de torpedero, y siempre se hizo notar por su sangre fría y arrojo, tanto que a fines de 1916 se le designó para tomar el mando de la 2ª escuadrilla de M. A. S., en formación en Grado.

El primer semestre de 1917 se ocupó en diferentes misiones secundarias, que permitieron al Comandante de la 2ª escuadrilla familiarizarse bien con sus unidades.

Rizzo es de carácter concentrado y tenaz; tiene el espíritu de iniciativa en alto grado; los seis meses de comando de las vedettes le han infundido gran confianza en su material; en consecuencia, proyecta dar un golpe de mano contra los buques anclados en Trieste. En comunicación constante con sus camaradas de la aviación, se informa de cuanto sucede en ese puerto, conoce los puntos débiles de la defensa, y en particular, la falta de vigilancia en los molos de Muggia.

En agosto de 1917, comienza a reconocer con sus M. A. S. los alrededores de la bahía de Trieste; en septiembre y octubre explora los pasos y desembarca en los molos para darse perfecta cuenta de la colocación de los obstáculos. Por último, en noviembre, habiendo dotado a sus M. A. S., de tijeras hidráulicas capaces de abrir unas brechas en las barreras, Rizzo se declara listo para entrar en acción.

Luego el Estado Mayor italiano decide intentar un golpe de mano, y Rizzo no espera ya más que el momento favorable, que se presentó en la noche del 9 al 10 de diciembre. Después de varios días de viento fuerte, la noche se presenta en calma, la atmósfera dificulta la visibilidad.

En su informe el Comandante Rizzo cuenta la expedición en frases de gran sobriedad.

"El 9 de diciembre de 1917, a las 17.10 hs., con las M. A. S. números 9 y 13 remolcadas respectivamente por los torpederos costeros "9. P. N." y "11. P. N.," zarpé de Venecia y me dirigí hacia el golfo de Trieste con el propósito de torpedear allí los buques enemigos tipo "Monarch," que estaban anclados en la bahía de Muggia, entre Servola y San Saba."

A medianoche los remolcadores largan las dos M. A. S., que no tardan en llegar a la punta del molo. Allí Rizzo se hace desembarcar para asegurarse del estado de la defensa.

“No habiendo encontrado a nadie en los molos, me acerqué con la “M. A. S. número 9,” a las obstrucciones y me dediqué a contar los cables de las barreras; después de dos horas de esfuerzos, logré cortarlos, gracias a la tijera hidráulica. Durante esta operación oíamos hablar sobre la punta Sur del molo pequeño, donde se divisaba una casita alumbrada.”

(Las obstrucciones se componían de: un cable de acero de 7 cm. doble, que amarraba las vigas de pino; un cable submarino de 10 cm. tendido entre los molos y apoyado sobre boyas, y cinco cables submarinos de 4 cm. unidos por cadenas. Estos últimos fueron mascados por la cisalla hidráulica y el corte se terminó a fuerza de lima.)

“A las 1.30 hs., terminamos de abrir el paso; entré en la bahía de Muggia, seguido por la “M. A. S. N° 13.” En ese momento el proyector de San Rocco exploró la zona exterior de los diques y casi en seguida se apagó. Veinte minutos más tarde divisé la masa sombría de uno de los buques y ordené a la “M. A. S. N° 13” que se colocara como a 200 metros de este buque y se mantuviera lista para lanzar, apenas oyera la explosión de mis torpedos o cualquiera otra señal de alarma. Con la “M. A. S. N° 9,” me acerqué a unos 50 metros del Guardacostas para cerciorarme de que no estaba protegido por una cortina de redes; y habiendo constatado la falta de defensa, me alejé hacia San Saba en busca de otro buque, pero no pude hallarlo.

“Volví entonces, hacia la “M. A. S. N° 13” y en el trayecto me dí cuenta de que el segundo acorazado estaba anclado a unos 600 metros al noroeste del primero, pues divisé la silueta del buque en esa dirección. Mientras tanto, la “M. A. S. N° 13” se había abatido ligeramente al Norte, llevada por la corriente; bastante lejana, al paso que yo me disponía a torpedear el más próximo. No creí oportuno hacer que la “M. A. S. N° 13,” se acercase a menor distancia, dada la posición relativa de los buques y la necesidad de obtener un ángulo de impacto favorable. Para acercarse más, la vedette habría tenido que pasar a poquísima distancia de la popa del primer buque e indudablemente se habría hecho descubrir.”

“Cuando la “M. A. S. N° 13” me avisó que estaba lista, dí la orden de lanzamiento a las 2.32 hs. Los torpedos de la “M. A. S. N° 9,” lanzados simultáneamente, dieron en el blanco casi al mismo tiempo, pues, mientras las columnas de agua se confundían, oí dos explosiones distintas. En ese momento se encendió un proyector en el puente del buque torpedeado, pero se apagó en seguida juntamente con todas las luces de a bordo. Oyéronse gritos de “¡Auxilio!” a los que nuestros marineros contestaron gritando, “¡Viva el Rey!” En el intervalo, oí las explosiones de los dos torpedos lanzados por la “M. A. S. N° 13;” pero no pude precisar si habían dado en el blanco.”

Terminado el lanzamiento, las dos vedettes salieron del puerto sin que nadie las inquietara, pues, la mala visibilidad era para ellas la mejor protección. El resultado de la expedición se conoció algunos días más tarde: el "Wien," alcanzado por los dos torpedos de Rizzo, se había ido a pique en poco tiempo ocasionando una pérdida de 46 hombres y 17 heridos; los dos torpedos de la "M. A. S. N° 13," no habían dado en el "Budapest" y habían hecho explosión cerca del muelle.

La pérdida del "Wien" fué vivamente sentida por la Marina austriaca, que pagó muy cara su vigilancia insuficiente del puerto de Trieste. El "Wien" fué reemplazado por el "Admiral Spaun" y, hacia fines de diciembre, con el objeto de no dejar a las tripulaciones bajo la impresión de una derrota, esta fuerza naval hizo dos incursiones a la costa de las lagunas, emprendiendo de nuevo, pero sin grandes resultados, el bombardeo de la batería de Cortellazzo. Más adelante, el 22 de diciembre, el Estado Mayor austriaco juzgó conveniente no exponer más esos buques y los hizo volver a ponerse al abrigo en el puerto de Pola.

Del lado italiano, el Comando vió por fin recompensada su tenacidad en la guerrilla naval del Adriático. Como se estaba en un momento crítico de la guerra, este éxito elevó el ánimo de todos e inflamó más que nunca el coraje y la osadía de los "Masistas." Desde ese instante hasta la celebración del armisticio, la acción de las "M. A. S." se prosiguió incansablemente.

La "Beffa" de Buccari

En enero de 1918 los reconocimientos aéreos hicieron ver que numerosos vapores austriacos que practicaban el cabotaje a lo largo de la costa de Dalmacia, iban a fondear frecuentemente en la bahía de Buccari, donde se creían al abrigo de todo ataque italiano.

En efecto, Buccari está situado en el fondo mismo del Quarnaro, a unas 20 millas del mar libre, de modo que una incursión de vedettes parecía poco menos que irrealizable. Estas dificultades no arredraron al Comandante Ciano, que preparó con cuidado el raid, y el 10 de febrero de 1918 dió la orden de partida. La expedición comprendía además de los torpederos remolcadores, las "M. A. S. 94, 95 y 96," conducidas por el Capitán Rizzo, el Teniente de Navío de Sanctis y el Oficial de Tripulaciones Ferrari, bajo la dirección superior del Comandante Ciano. Participó también en este raid, en calidad de marinero voluntario, el Capitán aviador Gabriel d'Annunzio.

Cerca de las 23.00 hs., las vedettes fueron largadas a la entrada del Quarnaro. La noche era sin luna y la atmósfera brumosa. Navegando a motor eléctrico en los pasos muy estrechos, y con motor a explosión cuando el canal se

ensanchaba, las M. A. S. llegaron a la bahía de Bucari, hacia la una de la mañana. Había cuatro vapores al ancla. Las M. A. S. se repartieron los blancos y lanzaron sus seis torpedos; mas, por una coincidencia poco común, los seis torpedos describieron trayectorias defectuosas. Dada la alarma, las vedettes se replegaron hacia el Quarnaro.

Al alba se juntaron a los torpederos de escolta, que las remolcaron a Ancona.

Una vez más la mala suerte había perseguido a las vedettes, que a pesar de su audacia, volvían al puerto sin haber causado daños al enemigo.

Pero, el solo hecho de haber llegado hasta Buccari, después de haber recorrido un trayecto de 40 millas en aguas enemigas, constituía una verdadera hazaña.

Las vedettes habían sido preparadas minuciosamente para esta incursión. Las cámaras de los motores habían recibido un revestimiento especial para amortiguar los ruidos; un material apropiado (cizalla hidráulica y sierra circular) había sido embarcado, con el objeto de cortar los cables de las obstrucciones que se pensaba encontrar. Pero los austriacos no creían en las posibilidades de una incursión tan lejana y, en consecuencia, no habían instalado barrera ninguna en el Quarnaro.

En las aguas de Buccari, el poeta d'Annunzio lanzó al agua varias botellas que contenían una proclama en que reprochaba a los austriacos que evitaran siempre el combate y se burlaba de ellos al mismo tiempo que les anunciaba la visita de las tres M. A. S. Este gesto de d'Annunzio fué lo que hizo dar a esta expedición el nombre de "Beffa" de Buccari, con que se conoce en Italia este hecho de armas.

Tentativa del "Grillo" para forzar el Puerto de Pola

Después del torpedeamiento del "Wien" en la bahía de Muggia, los austriacos habían reforzado considerablemente las obstrucciones que defendían las entradas de sus puertos. Por consiguiente, no podía pensarse en repetir la hazaña de Rizzo, a no ser que se contara con medios nuevos que permitieran asegurar un nuevo efecto de sorpresa.

Ya hemos visto que los italianos habían imaginado una vedette especial para entrar a los puertos y que, después de diversos ensayos, los ingenieros se habían lanzado a construir "barchini saltatori" (barquichuelos saltadores.) Estos "botes saltadores," verdaderos tanques-marinos, se movían eléctricamente y poseían en cada banda una cadena plana provista de garfios, que

embragada con el motor eléctrico, permitía a la embarcación franquear las barreras.

En febrero de 1918, los tanques-marinos no estaban terminados; por eso el Comandante Ciano desvió su acción de las bases principales y preparó la expedición de Buccari, que podía realizarse con las M. A. S. corrientes.

Dos meses después de Buccari, cuatro tanques-marinos estuvieron listos; en los ensayos franquearon silenciosamente en menos de dos minutos una barra de cinco metros de ancho; fueron armados cada uno con dos torpedos, y se les bautizó con los nombres de "Grillo," "Locusta," "Cavalletta" y "Pulce" (Grillo, Langosta, Saltamontes y Pulga).

El 8 de abril se dió una partida falsa; lo mismo ocurrió el día 12 de abril.

Por cinco veces se repitió el intento, y otras tantas hubo que abandonar la operación por diversas razones; sólo el 13 de mayo la suerte se presentó sonriente para llevar a cabo la aventura. En la noche del 13 al 14, como a las 2 hs., el tanque "Grillo," mandado por el Teniente de Navío Pellegrini, fue largado por su remolcador frente a Pola. Cinco cazatorpederos, dos torpederos costeros y dos M. A. S. permanecen en alta mar para apoyar la expedición. El "Grillo" hace rumbo a Pola zigzagueando, porque ya con intermitencias se encienden proyectores, demostrando que la defensa está en guardia. El tanque-marino, llega a las obstrucciones sin haber sido alumbrado, pero, un pequeño barco de guardia lo divisa en los momentos en que la tripulación embraga las cadenas con ganchos para franquear la barrera. Pellegrini no responde al "¿quién va?," del barco indagador, confiando en tener tiempo suficiente para saltar la obstrucción; pero un proyector se enciende y alumbra al "Grillo." Los vigías del extremo del molo lanzan voladores de luces blancas y toda la defensa se pone en efervescencia. Durante este tiempo, Pellegrini pasa la primera barrera formada por cinco filas de vigas flotantes y de cables, separados por intervalos de dos metros. Espera alcanzar a pasar la segunda barrera y poder torpedear alguno de los buques anclados en la rada, los que igualmente han encendido sus proyectores. Pero llega un segundo patrullero; luego el "Grillo" recibe un cañonazo y se hunde, mientras que la embarcación de ronda llega a tiempo para salvar a los cuatro hombres de la tripulación.

Durante esta operación, los cazatorpederos italianos, que habían quedado afuera, oyeron dos explosiones y divisaron los voladores de luces austriacas, que, por coincidencia, tenían la significación siguiente convenida con Pellegrini: "Mis torpedos hicieron blanco en un acorazado y he abierto las válvulas del "Grillo" para hundirlo." Los torpederos se alejaron entonces hacia Venecia, dejando a Pellegrini prisionero, pero vencedor, según creían.

Al despuntar el alba, torpederos y M. A. S. fueron atacados por una escuadrilla de hidroaviones; pero el Comandante Ciano alcanzó a dar aviso a las escuadrillas de Venecia, las que vinieron en su auxilio, terminándose el combate con la destrucción de un hidroavión austríaco, el "L.85." Al entrar a los canales de Venecia, se declaró un incendio a bordo de la "M. A. S. 96," que se fué a pique.

Ataque a un transporte en la costa de Albania

A principios de mayo de 1918, la exploración aérea señaló que había varios barcos en el fondeadero de Durazzo; las M. A. S. 99 y 100 hicieron una incursión a dicho puerto en la noche del 12 al 13 de mayo. El convoy de transportes había zarpado en ese intervalo y las dos M. A. S. regresaban chasqueadas de Durazzo, cuando encontraron, a poco de salir de la rada, al transporte "Bregenz," que llevaba mil soldados e iba protegido por tres torpederos. Uno de éstos abre el fuego contra las vedettes; pero la "M. A. S. 99" al mando del Teniente de Navío Azzi, se lanza a toda velocidad, se acerca al "Bregenz" y le dispara sus torpedos. El "Bregenz," tocado a la altura de las calderas, se inclina hasta invertirse, quedando quilla arriba, en el espacio de tres minutos; entretanto, las M. A. S. se escapan. El torpedero austríaco no tuvo tiempo suficiente para obtener presión en sus calderas y no pudo perseguirlas.

Incursiones contra Antivari

El 18 de mayo de 1918, un reconocimiento fotográfico, mostró la presencia de dos transportes austríacos en la rada de Antivari. Las M. A. S. 98 y 100 zarpan la noche del 15 al 16, para atacar esos barcos; pero, al acercarse al puerto, las descubre un submarino que rondaba de guardia y que señaló su llegada a la defensa.

Así, una hora más tarde, cuando las M. A. S. tratan de salvar la barrera para penetrar en el puerto de Antivari, tres proyectores las iluminan, mientras que una batería de 76 abre sobre ellas un violento fuego. Las dos vedettes lanzan al agua bombas fumígenas y emprenden la retirada al abrigo de la nube de humo artificial.

El 18 de julio siguiente, el Capitán de Fragata Bertonelli, con la "M. A. S. 97," trata de realizar una segunda expedición contra Antivari; ahorquillado por el fuego enemigo, también debió su salvación a que se protegió tras una cortina de humo.

Premuda

Este episodio ocurrió en ocasión de la gran salida de la flota austro-húngara, en los días 9 y 10 de junio de 1918. Sin haber tenido la menor noticia de esta salida, las M. A. S., actuaron fortuitamente.

El 10 de junio de 1918, las dos M. A. S. números 15 y 21 se hallaban al acecho en el canal de Selva. Durante la noche habían efectuado un rastreo en busca de una barrera de minas enemigas, y el Comandante Rizzo, Jefe de Sección, había decidido esperar el día en ese canal. Hacia las 3.15 hs., la sección iba a emprender su regreso a la base, cuando el Comandante Rizzo divisó a la cuadra una nube de humo. Creyó al principio que las M. A. S., habían sido vistas por los vigías de la estación de Gruiza y que, algunos torpederos austriacos, partidos de Lussin, vinieren a perseguirlas. Dadas las condiciones meteorológicas favorables (noche, calma y mala visibilidad). Rizzo decidió acercarse a los austriacos para torpedearlos. Avanzando silenciosamente, a pequeña velocidad, divisó luego, en vez de la patrulla esperada, dos grandes acorazados, a los que escoltaba una numerosa flotilla. En su parte oficial, Rizzo se expresa en la siguiente forma:

“Como mis torpedos estaban regulados a 1.5 m., de inmersión normal, cuando se trata de pequeños barcos, temí que al momento de lanzarlos, alguno de los buques de la escolta acudiera a interponerse entre el acorazado y yo, impidiéndome tocar el “Szent-Itsvan.” Entonces decidí lanzar a la menor distancia posible, después de haberme deslizado por entre los dos torpederos que flanqueaban al acorazado. De nueve nudos, aumenté a 12 nudos, y, sin ser visto, logré pasar hasta unos cien metros más adentro de la línea de los escoltas y en seguida lancé mis torpedos a una distancia de más o menos 300 metros; éstos dieron en el acorazado y explotaron; el de la derecha entre la primera y la segunda chimeneas, y el de la izquierda entre la chimenea posterior y la popa. El acorazado no hizo ninguna maniobra para esquivar los torpedos.

“Uno de las escoltas se colocó entonces en mi estela, a una distancia de 100 a 150 metros y abrió el fuego. Los tiros, buenos en cuanto a dirección, cayeron largos por delante de mí.

“Para evitar que regulasen el tiro, estando el torpedero exactamente a popa, le lancé una granada, que no estalló, pero, una segunda hizo explosión cerca de la proa del torpedero. Este viró inmediatamente, como para ir a colocarse a 90°; mientras tanto me alejé mediante una batida hacia la izquierda y bien luego perdí de vista a mi perseguidor. Al mismo tiempo, con cohetes Very, indiqué a mi compañero que se retirase a Ancona. Este (la “M. A. S. 21.”), había atacado al segundo acorazado lanzándole sus dos

torpedos. Estos ataques se llevaron a cabo a las 3.25 hs., en un punto situado a unas 10 millas de Gruiza. La división enemigo navegaba hacia el Sur."

El "Szent-Istvan," se hundió a las 6 de la mañana, arrastrando consigo 80 hombres de su tripulación. El segundo acorazado, el "Tegethoff," no fué alcanzado por los torpedos de la "M. A. S. 21."

El éxito brillante del ataque del Comandante Rizzo, tuvo un efecto moral muy grande en uno y otro bando. Ese torpedeo de un buque de línea enemigo, era el mejor aliento para la marina italiana, en ese período decisivo del fin de la guerra.

Entre los austriacos, al contrario, esta severa pérdida asestaba un golpe grave en los proyectos del Almirante Horthy. En efecto, este joven Almirante estaba preparando una acción de gran estilo contra la barrera de Otranto y contra las bases italianas del Sur del Adriático; quería realizar en mayor escala una expedición, como la que con tanto brío había realizado un año antes, siendo Comandante del "Novara." Con este objeto, precisamente, había enviado la división del "Szent-Istvan" a Cattaro. La acción de Premuda, hizo abortar el plan de Horthy, y las fuerzas austriacas regresaron a Pola. Se ve, pues, que las M. A. S. desempeñaron un papel decisivo en este caso.

Ataque a Durazzo

El 2 de octubre de 1918, una fuerza naval, compuesta por buques ingleses e italianos, emprende el bombardeo de Durazzo. La operación es apoyada por una escuadrilla de aviones de bombardeo y por dos escuadrillas de vedettes (M. A. S. números 92, 97, 98, 102, 202 y 203).

Varios vapores se encuentran anclados en la rada y defendidos por los destructores "Dinara," "Scharfschütze" y "T. B. 87." Las seis M. A. S. se lanzan al ataque; pero, los buques austriacos, por un tiro de barrera, les impiden acercarse a los vapores; las M. A. S. tienen que renunciar a llevar su ataque a fondo y lanzan a una distancia de 2,000 metros, más o menos. Varios torpedos son detenidos por las redes; sin embargo, uno de éstos toca al "T. B. 87" y le abre el revestimiento del casco sin hacer explosión.

Las M. A. S. reciben algunos cascos de obús, pero se retiran sin avería seria.

El torpedo humano o la "sanguijuela." El "Viribus Unites" echado a pique en Pola

Las tentativas del Comandante Pellegrini contra Pola (abril y mayo de 1918), habían demostrado la excelencia de la vigilancia austriaca y la

poca probabilidad de éxito que presentaba una nueva incursión realizada con los tanque-marinos. En el curso de abril de 1918, el Mayor de Ingeniería Marítima Rossetti, inventó un aparato especial, que permitiría considerar la expedición bajo un aspecto nuevo.

Se trataba de una especie de torpedo que encerraba un depósito de aire cargado a 205 kilos de presión y provisto, en su parte delantera, con un travesaño, al que estaban fijos dos recipientes móviles; éstos contenían cada uno 200 kilos de explosivo. Este aparato debía ser remolcado por una M. A. S., hasta la entrada de los pasos de Pola; dos hombres, provistos de escafandras autónomas y manteniéndose a caballo del torpedo, debían penetrar enseguida al puerto y conducir el aparato hasta el costado de un acorazado. Los recipientes que contenían el explosivo serían fijados entonces al casco de ese buque; la adherencia estaba asegurada por buenos imanes y el encendido para la explosión, por un movimiento de relojería. Hacia la misma época, el Teniente Médico Paolucci, vino a ofrecerse al Comandante Ciano; siendo nadador de gran resistencia, se ofrecía para entrar a nado al puerto de Pola remolcando una mina.

El Comando decidió entonces construir el aparato en cuestión y confiarlo al equipo Rossetti-Paolucci.

La construcción se terminó hacia mediados de octubre, y el aparato fué bautizado con el nombre de "Mignatta" (sanguijuela).

Durante el verano de 1918, Rossetti y Paolucci, se entrenan a recorrer largas distancias a nado y a permanecer en el agua durante varias horas.

Después de un ensayo ejecutado en la laguna de Venecia, la acción quedó decidida para el 20 de octubre. Sin embargo, no pudo emprenderse sino hasta el 31 de octubre, a causa del mal tiempo que reinó en esa época en el Norte del Adriático.

El 31 de octubre, a las 14 horas, la expedición salió del Lido en dirección a Pola. Se componía de dos torpederos costeros, 65 y 66 P. N., que remolcaban a las M. A. S. 94 y 95. El "66 P.N.", en que iban embarcados los Comandantes Ciano y Scapin, llevaba la "Mignatta;" ésta fué echada al agua, hacia las 20.45 hs., frente a Pola. Después de un período de remolque por la vedette 95, la "Mignatta" y su equipo fueron abandonados hacia las 21.45 hs., a 400 metros del dique. El proyector del Cabo Compare se encendía cada cuarto de hora; esto permitió a los asaltantes reconocer su posición y distinguir en el interior de las dársenas dos buques, tipo "Radetzky," como asimismo, dos embarcaciones que hacían la vigilancia cerca de las obstrucciones.

A las 22.30 hs., la "Mignatta" llega a la barrera exterior formada por toneles metálicos vacíos y sujetos por cables de acero; no pudiendo fran-

quearla, Rossetti y Paulocci, procuran rodearla toda para ir a penetrar por la brecha; esto los lleva muy cerca del molo, porque la brecha se encuentra allí a los pies de un centinela que va y viene. Paulocci fué a reconocer el sitio a nado. Descubre, entonces, que la brecha está formada por una barrera móvil de maderos y que será imposible franquearla sin ser visto por el centinela. Regresa e informa a su compañero y ambos se quedan esperando una ocasión; ésta se presentó bajo forma de un ligero chubasco; el centinela se puso al abrigo en su garita, y los dos hombres, aprovechando la oportunidad que se les ofrece, hacen pasar la "Mignatta" y pasan ellos por encima de las vigas de la barrera móvil. Se encuentran ya en el interior de la rada, pero, deben franquear todavía dos barreras de redes. Hecho esto, el Ingeniero Rossetti, constata que la presión en el depósito ha disminuído en más de la mitad. Esto les priva de golpe de toda esperanza de regreso. En vista de esto, los dos hombres, en vez de atacar los acorazados tipo "Radetzky" que se encuentran cerca de los molos, se dirigen hacia el "Prinz Eugen" y el "Viribus Unites," los dos acorazados más modernos, anclados en el fondo de la bahía. Al atravesar la rada, la "Mignatta," casi se fué a pique por haberse abierto accidentalmente la válvula de inmersión; pero Rossetti, se dió cuenta a tiempo y en el acto remedió el defecto.

A las 4.15 hs., la "Mignatta" llega al costado del "Viribus Unites." Rossetti desprende una de las minas de la "Mignatta" y va a fijarla en el casco del acorazado. Son las 5.35 hs., cuando la operación queda terminada. A esa hora, cuando el día ya estaba más claro, Paolucci y Rossetti, son descubiertos. Pero antes, a fin de destruir la "Mignatta," Paolucci arma la segunda mina y pone en marcha el torpedo. El conjunto va a embarrancarse en un pequeño brazo, donde está anclado el vapor "Wien." Este se irá a pique cuando se produzca la explosión de la mina.

Una embarcación del "Viribus Unitis" viene a recoger a los dos oficiales que son conducidos a bordo y llevados ante el Comandante. Los italianos supieron entonces, que el Almirantazgo austríaco no existía ya y que desde hacía varias horas el buque había enarbolado el pabellón yugoeslavo; y advirtieron al Comandante de que su buque estaba minado y que muy pronto se produciría la explosión. Después de varias falsas maniobras, se dió el sálvese quien pueda. A las 6.30 hs., la mina hizo explosión, y diez minutos más tarde el "Viribus Unitis" se fué a pique.

Los oficiales italianos, que han pasado ocho horas en el agua, están agotados. Se les llevó a bordo del buque-hospital "Hansburg," donde fueron cuidados y después encarcelados. (Su cautividad no duró más que cinco días, por haberse firmado el Armisticio italo-austríaco, el 4 de noviembre.)

Desde que aparecieron las vedettes italianas en el Adriático, el Comando Austriaco pensó en construir unidades análogas; pero no disponía de un astillero, como los establecimientos S. V. A. N. de Venecia, para la construcción de los cascos, ni de una fábrica como la de Isotta-Fraschini, especializada en el ajuste de motores marinos. La situación se complicaba más todavía con grandes dificultades para el aprovisionamiento de materias primas, a tal punto que la industria austriaca, fué incapaz de ejecutar las instrucciones del Comando, antes de los últimos meses de la guerra. Sólo hacia fines del verano de 1918, se logró poner en servicio una vedette de 7.5 toneladas, provista de cuatro motores de avión, que le aseguraban una velocidad de 32 nudos. Esta única vedette, fué anexada a una flotilla de submarinos. A la fecha del armisticio, había en construcción varias embarcaciones semejantes, que debían ir armadas con un cañón de 70 mm. A.A. y con un TLT. de 350 mm.

Mientras tanto, el Comando austriaco pidió a la industria alemana la construcción de 20 vedettes rápidas, semejantes a las que se empleaban en Flandes; pero este pedido no fué ejecutado a tiempo.

Se comprende que el Comando austriaco se sintiera en estado de grave inferioridad ante el gran número de vedettes que poseía Italia en 1918: alrededor de 300, de las cuales un centenar actuaba en el Adriático, al final de las hostilidades.

En todo esto, vino a mezclarse también la leyenda. Después del torpedeo del acorazado "Wien," en particular, circularon rumores entre los marineros austriacos, que atribuían a las vedettes italianas, características extravagantes.

Entonces, para no quedar atrás ante los audaces golpes de mano del adversario, el Almirantazgo austriaco decidió tentar una expedición, no menos audaz, con el objeto de apoderarse de algunas vedettes M. A. S., que estaban amarradas en el puerto de Ancona. En la noche del 4 al 5 de abril de 1918, un destacamento de 60 voluntarios, dirigido por un teniente, fué desembarcado en la costa, en las cercanías de Ancona. Después de una marcha de 20 kilómetros, el destacamento llegó al puerto; pero las vedettes habían salido a patrullar y los austriacos no pudieron apoderarse más que de una sola M. A. S., que se encontraba en reparación. La guarnición de Ancona advertida entonces, probablemente, por algún marinero austriaco de origen italiano, reaccionó e hizo prisionero el destacamento.

Es digno de anotarse que, si el Almirantazgo austriaco no pudo combatir a las M. S. A. con unidades análogas, por falta de medios, supo orga-

nizar una excelente defensa de sus puertos, dificultando enormemente la tarea de los italianos, por la colocación de numerosas obstrucciones, por instalaciones muy completas de alumbrado y especialmente por la calidad de la vigilancia establecida en los pasos y canales principales.

Proyecto de utilizar las M. A. S. en masa

Para completar el cuadro de la actividad de las M. A. S., conviene recordar brevemente algunos proyectos, cuya preparación se emprendió, pero que, por diversas circunstancias, no pudieron realizarse.

Proyecto de emplear una vedette eléctrica especial, provista de una dirección giroscópica, para llevar una mina de 1,000 kilos, a la base del molo de Trieste.

Proyecto de emplear una M. A. S. cargada, al máximo, de explosivos, transformándola así en un enorme torpedo.

Proyecto de emplear los veleros "Bella Venezia" y "Tre Frutell" que, movidos eléctricamente, debían lanzar 12 torpedos contra el rompeolas de Trieste.

Proyecto de ataque del puerto de Pola por el viejo acorazado "Re Umberto," transformado en ariete marino (octubre de 1918).

En todas estas operaciones, se trataba de abrir un paso a una o varias escuadrillas de M. A. S. torpederas. En particular, el lanzamiento del "Re Umberto" debía ir seguido de un ataque en masa de 40 vedettes contra la flota austriaca reunida en Pola.

Proyecto de dar un golpe de mano contra Spalato, por una escuadrilla de M. A. S. Proyecto de desembarcar en el Golfo de Trieste, etc.

Es indudable que varios de estos proyectos se habrían llevado a la práctica, si el armisticio no hubiese venido a poner un punto final a la actividad guerrera de los dos adversarios.

CONCLUSION

A las vedettes italianas se debió, en gran parte, que la guerra naval en el Adriático tomara el carácter de una guerrilla. Su intervención fué considerable y debe apreciarse en su justo valor. ¿Podrá calificarse de "operaciones menores" una acción cuyo resultado, para la Marina austro-húngara, termina con la pérdida de tres grandes buques ("Wien," Szent-Itsvan" y "Viribus Unitis") y de varios transportes y buques de carga?

Las vedettes son esencialmente maquinitas para mares estrechos. Forman una "Mosquito Fleet." Son el polvillo naval, de que habla el Almirante Aube.

En una guerra futura, estas unidades rápidas están llamadas a desempeñar un papel considerable en las zonas marítimas cerradas. Su escaso tamaño y su gran movilidad, las harán difíciles de descubrir y de atacar. Su calado ínfimo les permitirá pasar por dondequiera. Las vedettes serán un arma económica, en razón del personal poco numeroso que emplean, y de la rapidez con que pueden ponerse en marcha. Los mayores servicios los prestarán en las acciones de sorpresa contra las flotas ancladas. Se emplearán, también, para muy diversas misiones en las zonas minadas o de poco fondo. Estas acciones se efectuarán de preferencia en la noche; igualmente, podrán realizarse de día, habiendo cerrazón, o bien contra un enemigo que ya se halle trabado en combate, con su adversario.

De 1916 a 1918, el ataque a los buques austro-húngaros anclados en sus bases, se presenta como una lucha ardiente de la ingeniosidad y de la audacia italianas contra los progresos de la vigilancia y de la defensa de los austriacos.

Después de las primeras incursiones de las M. A. S. a la costa de Albania, los puertos austriacos se vieron obligados a protegerse con obstrucciones flotantes, y para vencerlas, los italianos tuvieron que crear la vedette eléctrica, cuyos movimientos silenciosos permiten el trabajo de las tijeras y de otros útiles destinados a cortar los cables de las obstrucciones. Gracias a estos perfeccionamientos, Rizzo pudo entrar al puerto de Trieste y hundir el "Wian."

Luego, las barreras reforzadas imposibilitaron la acción de las tijeras; la vedette se transforma, entonces, en tanque marino, y con el "Grillo," uno de los "barchini saltatori," Pellegrini estuvo a punto de lograr el forzamiento de Pola.

La vigilancia se hizo más atenta; los proyectores se multiplicaron; los artilleros, siempre alerta, montaban guardia en los pasos de los puertos de Istria, a tal punto, que el éxito siguiente, el torpedeo del "Viribus Unitis," no se obtuvo sino gracias al invento de un nuevo mecanismo, especie de torpedo humano: la "Mignatta" de Rossetti y Paolucci.

Se concibe que en un conflicto futuro el ataque a las bases enemigas no podrá efectuarse con tal o cual elemento previsto con anticipación, sino que exigirá un esfuerzo siempre renovado de investigación, con el propósito de inventar mecanismos nuevos, que serán los únicos que permitirán la sorpresa técnica, indispensable para esas expediciones.

Por lo que toca al armamento, fuera del torpedo, los fumígenos en flotadores serán, en el momento de las retiradas, la mejor defensa de las vedettes contra la artillería (Antivari), mientras que las grandes granadas serán, a la vez, un arma ofensiva contra los submarinos enemigos y un excelente

medio de defensa contra los torpederos perseguidores (Premuda). Por último, será preciso prever un armamento de ametralladoras AA. (22 de mayo de 1917, frente a Trieste.)

Se deberá tener en cuenta que las vedettes serán siempre un arma frágil, sujeta a numerosas averías y poco resistente contra el mal tiempo. El número de incursiones interrumpidas en el curso de 1917-1918, por causa imputable al material, muestra que el empleo de las vedettes exigirá un gran esfuerzo para poner a punto armas y motores y, por consiguiente, contar con equipos hábiles para reparaciones, rápidos y entrenados.

Pero si el material reclama cuidados atentos, hay algo que el Comando debe cuidar aún más, si quiere obtener un rendimiento elevado de sus vedettes: es la cuestión del personal.

(De "Revue Maritime.")

T A B U

Por CLAUDE FARRERE.

En el corredor de calderas número 3 se hacía un fuego de infierno; eran dieciséis fogoneros, casi en cueros, enzarzados con las cuatro Belleville de hornos herméticamente cerrados y ceniceros abiertos de par en par.

Encima, el reloj movía la aguja cada minuto con sacudidas bruscas. Y cada ciento veinte segundos el primer fogonero daba una voz de mando, breve como un estacazo:

—¡Abrir los hornos!

Inmediatamente los ocho hornos se abrían cual ocho bocas de infierno, y los dieciséis fogoneros, distendiendo de golpe los bíceps, vigorosamente arrojaban en los ocho hornos encendidos al rojo blanco, dieciséis paladas de carbón dispuestas de antemano.

Luego, las ocho portezuelas caían secamente como otros tantos resortes de guillotina y las chimeneas vomitaban en seguida torrentes de humo espeso.

Juan Diquelou, marinero de 1^a clase, fogonero con diploma, estaba en su puesto. Mientras tanto pensaba en su rubia, dándosele un ardite las operaciones militares en que tomaba parte.

El "Bouvet" cañoneaba los fuertes turcos del estrecho de los Dardanelos y cumplía las órdenes del comandante superior, hombre buenísimo, pero muy viejo, como son todos los almirantes de Francia, y que no se daba bastante cuenta de lo que es un retorno de corriente. Y precisamente los retornos de corriente de los Dardanelos traen indefectiblemente los torpedos a la deriva de la costa norte hacia la costa sur. Esto lo sabe mucha gente. Algunos lo habían olvidado, sin duda.

Y ocurrió lo que ocurrió. El "Bouvet," maniobrando, como tenía orden de maniobrar, estrictamente, costó de cerca la orilla sur la costa peligrosa; luego viró de bordo en el punto de más riesgo, y el costado de estribor tropezó

con una mina a la deriva, que estalló al chocar bajo la torrecilla mayor de 274.7 mm.

A través de la torrecilla viose una leve humareda rojiza. En el acto el acorazado dio treinta grados de la banda. Hubo una pausa breve. El acorazado dio noventa grados de la banda, se vio entrar el agua en las chimeneas, en las que se estrangulaba el humo en remolinos horribles. Hubo otra pausa. La cosa ocurrió tan de prisa, que el buque, completamente acostado, seguía adelante. Finalmente, dio la vuelta, zozobró. Un instante se le vio flotar con la quilla al aire, el espolón algo levantado y hundiéndose por la popa. Entonces se paró del todo y bogó hacia atrás, oblicuo. Por último, se hundió lentamente en la dirección del eje, por la popa, con rumbo a la eternidad. Después no se vio nada más. El "Bouvet" se había ido a pique, arrastrando al abismo los setecientos veinticinco tripulantes, incluso el comandante, un capitán de navío que se llamaba Rageot de la Touche, el cual, sencillamente, se sentó en el banco de cuarto, diciendo a los oficiales:

"Habrá demasiados muertos. Para el buen ejemplo, será mejor que el comandante se vaya con ellos."

Y se fue con los muertos, el primero de todos.

Honor a su memoria.

* * *

Juan Diquelou, marineró de 1^ª clase, fogonero con diploma, primer fogonero en la tercera cámara de calderas, no tenía el menor motivo para emplear arranques tan denodados. Pensaba en su rubia, como ya he dicho, cuando el torpedo alemán estalló precisamente contra el costado de las calderas. El choque fue brutal; las planchas exteriores estallaron como la cáscara de una castaña; las interiores no aguantaron mejor; el carbón, a guisa de *cofferdam*, se había quemado hacía ya un buen rato. El agua penetró como una tromba. El "Bouvet" no era, ni con mucho, un acorazado modernísimo: no tenía ninguna protección entre el doble fodo y las calderas. El agua se precipitó en ellas como una invasión boche en país neutral.

Los hornos, inundados, rugieron, silbaron, se extinguieron. El agua, arremolinándose horriblemente de estribor a babor y de babor a estribor, acompañada de chorros de vapor. Algunos hombres, abrasados vivos, aullaron; luego, anegados, callaron. Juan Diquelou, anegado antes de ser abrasado, no aulló. Y ocurrió el prodigio siguiente: el torbellino barrió a Juan Diquelou de estribor a babor, luego de babor a estribor; de un compartimiento a otro; del compartimiento reventado al compartimiento intacto, y viceversa. Al dar

contra el último, Juan Diquelou perdió el sentido. Un simple desvanecimiento. Creo que no era para menos.

El agua volvió a salir, pues había de sobra. Juan Diquelou salió con el agua. De un golpe franqueó las planchas interiores, el pañol vacío, el blindaje exterior. Salió impelido fuera del buque sin sentido, pero vivo. Fue un milagro.

Y como el cuerpo humano, específicamente, pesa menos que el agua de mar, Juan Diquelou subió hasta la superficie. Flotó un instante. El instante que bastó a una falúa inglesa, llegada al lugar del siniestro, para pescar a Juan Diquelou, vivo. Olvidaba un detalle: Juan Diquelou no sabía nadar.

Podéis preguntarle cómo salió del paso. Os contestará sinceramente que no lo sabe. Es la pura verdad.

Era tabú, y nada más.

Hay gentes que son tabús.

INFORMACION NACIONAL

NACIONAL

Visita del "Gotland"

El 5 de febrero actual arribó al puerto de Veracruz el Crucero Porta-aviones "Gotland," de la marina sueca. Este buque permaneció en aguas mexicanas hasta el día 12 del propio mes, en que zarpó de Veracruz con rumbo a La Habana, y entretanto su Comandante, el señor Capitán de Fragata Stromback, y sus Oficiales, Cadetes y Tripulación, disfrutaron de la estancia en nuestro país, viniendo por grupos a la ciudad de México, donde hicieron cumplimientos y recibieron agasajos de parte de las autoridades, que verificaron las cordiales relaciones existentes entre el lejano país nórdico y el nuestro. La unidad naval sueca fué muy visitada y admirada por el pueblo de Veracruz.

Accidente de Aviación.

El Almirante de la Marina Norteamericana, J. E. King, en unión de ocho personas más, estuvo en inminente peligro de perecer ahogado en la bahía del puerto de Acapulco, la mañana del 7 de febrero, al caer en ella el hidroavión en que emprendía un vuelo a Panamá. El portaviones "Wright," de la marina de guerra norteamericana, había llegado el 6 de febrero por la tarde a dicho puerto, con objeto de proveer de combustible a los aviones que harían el recorrido a Panamá; y al elevarse al día siguiente la primera de estas máquinas, sufrió una descompostura, cayendo al agua y sumergiéndose inmediatamente. El Comandante del "Wright," al darse cuenta del peligro que corrían el Almirante King y sus acompañantes, ordenó que una lancha del buque procediera al salvamento de los tripulantes del avión, que se mantenían a nado cerca del lugar del hundimiento, asiéndose a un salvavidas

neumático. El Hidroavión quedó perdido en la bahía, no pudiendo ser localizado a pesar de los esfuerzos que para ello se hicieron.

Pescadores apresados.

El Guardacostas 24 apresó el día 8 de febrero actual, a cuatro veleros de bandera cubana, sospechosos de ejercer la pesca clandestina en nuestras aguas. Habiéndose encontrado responsabilidades a dos de estos buques, quedaron a disposición de la Capitanía de Puerto de Progreso, Yuc.

La Aduana de Manzanillo, Col.

Del primero de enero de este año a la fecha (febrero 10), se ha venido notando un extraordinario movimiento en la aduana marítima del puerto de Manzanillo, hasta el punto de que los almacenes fiscales han resultado insuficientes para dar cabida a las mercancías procedentes del extranjero, para el comercio interior del país. Informes oficiales aseguran que durante el mes de enero anterior, se recaudó en dicha oficina la cantidad de quinientos treinticinco mil pesos, en numeros redondos, suma a que no se había llegado en varios años atrás.

Comunicaciones marítimas de los territorios federales.

Un informe reciente del Departamento de Marina de la Secretaría de Comunicaciones dice, respecto a las vías marítimas existentes en los Territorios de Baja California y de Quintana Roo, lo siguiente:

En el Territorio Norte de la Baja California: Comunicación marítima irregular con los buques-motores nacionales "Cedros" y "Ensenada" entre puertos de Mazatlán, Sin., La Paz, San José del Cabo y Ensenada, con tonelaje de 439.19 el primero, y de 411 el segundo, que hacen servicio de pasajeros.

En el Territorio Sur hay otras comunicaciones, también irregulares, que efectúan los buques motores nacionales "Blanco," de 35 toneladas, y "Edna Rosa," de 50 toneladas, y que conectan los puertos de Guaymas, Santa Rosalía, Mulegé, Loreto, La Paz, Mazatlán y Manzanillo. Con el vapor nacional "Korrigan III," de 962 toneladas, entre Santa Rosalía y Guaymas; La Paz, y Manzanillo; servicio directo entre Topolobampo y La Paz. Con el buque "Viosca," de 128 toneladas, entre La Paz, Mazatlán y Manzanillo. Todos estos barcos hacen servicio de pasajeros.

En Quintana Roo se comunican, con el puerto de Progreso, Yuc., los de Holbox, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel, Xcalak y Payo Obispo, por

diversos buque-motores nacionales de pequeño tonelaje sin itinerario, eventualmente, según necesidades de carga y pasaje que haya. Además, se efectúan, en los primeros días de cada mes, las comunicaciones de los faros y señales marítimas de la región, con los buque-motores nacionales "Alberto," de 61 toneladas, y "Fénix," de 14 toneladas.

Además de las comunicaciones que se han citado, con permisos especiales se hacen comunicaciones de cabotaje con buques-motores hondureños en los casos que las necesidades lo requieren.

El desarrollo que se ha dado a las vías generales de comunicación, ha hecho que se presentara a la consideración de las autoridades, el establecimiento en el Pacífico y en el Atlántico de nuevas líneas marítimas con embarcaciones para el tráfico, tanto de altura como de cabotaje, con buques de tipo especial y apropiados; con moderno confort para pasajeros de primera clase y buenas velocidades, y con tonelaje según el servicio de carga que deban transportar.

Estas líneas de navegación establecerán una comunicación regular con itinerarios fijos:

En el Pacífico, la navegación de altura comunicará los puertos de Los Angeles, Cal., San Diego, Cal., Ensenada, San José del Cabo, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Champerico y San José (Guatemala), y Acajutla (Salvador), regresando por los mismos. Línea de cabotaje al Norte, que saliendo de Mazatlán conecte los puertos de Topolobampo, Yávaros, Guaymas, Río Colorado, Santa Rosalía, Mulegé, Loreto, La Paz, San José del Cabo, Bahía Magdalena y Ensenada, regresando por los mismos. Línea de cabotaje al Sur, que partiendo también de Mazatlán, comunique San Blas, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, Puerto Angel, Salina Cruz y San Benito, regresando por los mismos.

En el Atlántico, la línea de servicio de altura entre los puertos de Tampico, Veracruz, Progreso y New Orleans; una línea de cabotaje en el Golfo de México, entre Tampico, Veracruz y Progreso; una segunda entre Tampico, Tuxpan, Tecolutla, Nautla, Alvarado, Puerto México, Puerto Obregón, Villahermosa, C. del Carmen, y Progreso, regresando por los mismos; y la tercera en el Mar Caribe que saliendo de Progreso toque Holbox, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel y Xcalak, regresando por los mismos.

Por reciente Acuerdo Presidencial, en el que se subvencionan a las líneas de navegación que anteceden, las comunicaciones marítimas se efectuarán con toda regularidad.

Se construirá un parque junto a la Estación Inalámbrica que, por su situación sobre una de las eminencias de más admirable perspectiva en la localidad, será un lugar verdaderamente atrayente. En el seno del fraccionamiento Las Playas se construirá también otro parque.

Se dotará con un molino de maíz a la cooperativa femenil del mercado, y con otro a la cooperativa que se organizará entre los habitantes del pequeño barrio de Tlacopanocha.

El actual campamento de la Comisión de Caminos, existente en la Playa de Manzanillo, será trasladado a un punto de Playa Larga; y en su lugar se construirá un hermoso parque infantil, con tribunas talladas en las rocas del cerro, cubiertas con una marquesina de concreto armado, que le dará el aspecto de un pequeño estadio donde podrán celebrarse los actos cívicos y los juegos deportivos.

Se construirán tres escuelas primarias y una secundaria para una población escolar de dos mil educandos. La escuela secundaria comenzará a funcionar desde luego, a reserva de que pase a ocupar su local especial cuando sea éste terminado. Una de las escuelas primarias se erigirá sobre un terreno que el señor General Juan Andreu Almazán ha cedido, en la extremidad de la zona del Fraccionamiento de Hornos, quedando dicho lote frente al mar.

Por último, es muy posible que la carretera México-Acapulco quede pavimentada hasta Chilpancingo, durante el presente año, y hasta el mismo Acapulco en el curso del año entrante.

Nos felicitamos de estos acuerdos, que tan directamente atañen a uno de los lugares de estancia probable que tiene el personal de la Armada, y deseamos que lleguen a realizarse pronta y completamente.

Viaje del C. Presidente.

El C. General de División Lázaro Cárdenas, Presidente de la República, ha hecho su primer viaje marítimo, en la activa política que sigue de investigar y constatar personalmente las necesidades del pueblo y del país en general.

El buque destinado para este servicio fué el cañonero "Guanajuato" (Comandante Lagos), el cual arribó al puerto de Acapulco, procedente del de Manzanillo, en la noche del 25 de enero.

En la noche del 27 salió, llevando a bordo al C. Presidente y a los funcionarios que le acompañaban, haciendo rumbo a Zihuatanejo, donde arribó a la madrugada siguiente. Se hizo de nuevo a la mar al anochecer del 28, con rumbo a Chacahua, adonde llegó el día 29. De este último lugar salió el

día 30, y su arribada a Acapulco, sin novedad alguna, la hizo el 1º de febrero, a las 6 horas.

La prensa diaria ha comentado ampliamente este interesante viaje, pródigo en buenos resultados para las regiones visitadas por el Primer Mandatario, y ha hecho mención especial de las dificultades y hasta peligros que ofrecía el desembarque en Zihuatanejo y Chacahua que, por cierto, en nada acortaron el vigoroso entusiasmo que el General Cárdenas pone en esta clase de viajes de estudio.

Terminada esta importante comisión, el "Guanajuato" salió nuevamente el día 1º, arribando a Manzanillo el 2 de febrero.

Movimiento de buques.

El guardacostas "Acapulco" salió de Manzanillo el día 2, llevando aprovisionamiento al penal de Islas Mariás. Más tarde salió con rumbo a su apostadero de Acapulco, adonde llegó el día 22.

El Guardacostas 24 salió de Cozumel en viaje de vigilancia, que rindió en Ciudad del Carmen el 19 de febrero.

El transporte "Durango" llegó a Veracruz el 12 de febrero, procedente de Mobila (E. U. A.), puerto éste en que fué sometido a importantes reparaciones.

El guardacostas "Mazatlán" salió de Guaymas el día 22, en viaje a Manzanillo.

El cañonero "Potosí" salió de Manzanillo el día 26, llegando a Acapulco al día siguiente, donde quedará para recibir algunas reparaciones necesarias.

El dique de Ulúa fué desocupado el 28 de febrero, por el Guardacostas 25, entrando a continuación, al mismo dique, el Guardacostas 26.

INFORMACION INTERNACIONAL

ESPAÑA

Bloqueo a las costas de España.

El Comité de Neutralidad decidió ya la forma en que va a ser aplicado en las costas de España el bloqueo que impedirá el aprovisionamiento exterior de los bandos contendientes en la guerra civil. Según el plan formulado con fecha 26 de febrero actual, la escuadrilla italiana vigilará la zona entre la frontera francesa, por el lado del Mediterráneo, hasta Alicante y Málaga, y una flotilla inglesa el resto de ese litoral. Los barcos franceses e ingleses vigilarán el Cantábrico. La escuadra francesa, combinada con la inglesa, vigilará, además, la costa de Africa. Barcos franceses exclusivamente vigilarán las Baleares. En cuanto a Rusia, que había antes exigido tomar parte en esta vigilancia, renunció a ella en la fecha arriba citada, sin duda por no resultar conveniente a sus intereses mantener una flotilla en mares tan alejados de sus bases.

ALEMANIA

Botadura de un crucero. (Febrero 6 de 1937.)

Grandes festejos se han hecho en Hamburgo con motivo de la botadura del nuevo crucero de 10,000 toneladas. En el acto de su botadura, el Almirante Raeder pronunció un discurso muy elogioso para la personalidad del Vicealmirante Hipper, el valeroso Jefe de la Escuadra de Exploración germana en la batalla de Jutlandia, y cuyo nombre lleva la nueva unidad.

CHINA

La Situación Actual. (De "Revue Maritime.")

La complicación de los asuntos en China deja muy por detrás todo lo que ocurre en Europa. No obstante, es bien difícil para un europeo no iniciado ver con claridad en medio de la confusión que en dicho país existe.

Para averiguar algo de lo que allí pasa, es necesario, en primer lugar, compenetrarse de lo que llamaremos la insularidad de China. Esta inmensa nación vive en un completo aislamiento, ocasionado por el bloque intangible de su lengua, de su xenofobia, de su orgullo que rodea todo límite y cuya consecuencia es ese temor continuo de "perdre la face," que es el móvil de sus actos.

La China, se halla, sin embargo, bien dividida. Por fuera de las veintiocho provincias que la constituyen, hay dos países, el Tibet y la Mongolia exterior, que no forman ya parte del antiguo imperio. El Tibet, o "Techo del Cielo," se encuentra bajo la influencia inglesa que ha hecho ahí un bastión avanzado contra la influencia rusa; y en cuanto a la Mongolia exterior, ésta se halla completamente soviética desde 1931, bajo el nombre de "República del pueblo de Mongolia." Entre las veintiocho provincias, la Manchuria ha venido a ser el "Manchukuo," controlada por los japoneses; y el Sinkiang y el Sikang son prácticamente independientes de Nankin. El resto de China se divide en tres partes:

1º—La China del Norte, dirigida por el Consejo político de Pekín, bajo la autoridad suprema del General Huang-Fu: reconoce la autoridad de Nankin.

2º—La China Central, del Valle del Yang-Tse-Kiang, feudo del Gobierno oficial de Nankin, y que abarca dos millones de kilómetros cuadrados con 260 millones de habitantes.

3º—La China del Sur, con 1,200,000 kilómetros cuadrados y 88 millones de habitantes; prácticamente independiente de Nankin, y hostil a su influencia.

Sobre estos inmensos territorios reinan dos hombres, dos rivales. El que domina el gobierno central de Nankin es el generalísimo Chiang-Kai-Shek, Jefe del Consejo Militar; el objeto de su política es hacerse elegir Presidente de la República con plenos poderes otorgados por una reforma de la Constitución. Su adversario es Hu-Han-Min, ex Presidente del Yuan legislativo, exiliado en Cantón, quien se opone, a nombre de la ortodoxia de los principios de Sun-Yat-Sen, a la dictadura de Chiang-Kai-Shek. Sobre la rivalidad de estos dos hombres toman cuerpo todas las rivalidades de los generales chinos que dominan la vida política de este país.

El examen del presupuesto chino pone en evidencia los nefastos resultados de este dualismo. El rendimiento de los impuestos es deplorable. Así el general Chiang-Kai-Shek quiere que se ejerciten con la debida honorabilidad las virtudes enseñadas por Confucio.

Pero al lado de estos dos jefes, la China sufre poderosas influencias exteriores: del Japón, de Rusia, de Estados Unidos, de Europa. Diremos algunas palabras acerca de cada una de ellas:

El Japón.—“Las relaciones chino-japonesas dominan de lejos la política china.” Entre los gobernantes chinos hay dos clases: los intransigentes que se apoyan en la Sociedad de las Naciones y los conciliadores que son partidarios de las pláticas directas con el Japón. Esto viene a dar las siguientes condiciones al continuarse las relaciones:

a).—Una alianza económica y política entre el Japón, la China y el Manchukuo.

b).—El derecho, para las tropas japonesas y manchúes, de atravesar libremente el Chahar en caso de necesidad estratégica.

c).—China deberá construir, ya por sus propios medios o ya con el concurso del Japón, vías férreas en la China del Norte, debiendo estar algunas de estas vías ligadas con las del Manchukuo.

Las negociaciones quedan ahí, y en ellas estriba el desconocimiento de las relaciones ruso-japonesas.

La U. R. S. S.—Este país continúa en China la política de los Zares: los Soviets se valen del misticismo creado por la Tercera Internacional para alcanzar sus fines. Ellos han separado a la Mongolia exterior de China; su influencia política y económica es preponderante en el Sinkiang, y sobre todo mantienen ejércitos comunistas que han evacuado el centro de China y se hallan actualmente en Sechuan, el granero de China.

Los Estados Unidos.—Estos tienen una influencia preponderante en Nankin, pues son los campeones del principio de la “Puerta Abierta,” violado por el Japón. El conflicto del Pacífico, que flota en el ambiente, vendrá precisamente de la rivalidad nipo-americana por la explotación económica de China. “El porvenir de China se jugará, pues, entre el Japón y los Estados Unidos, en la década próxima.”

Europa.—La solidaridad de las potencias europeas no existe en China, a pesar de la orientación más o menos idéntica de sus intereses. El gobierno chino reclama la denuncia de los tratados llamados desiguales. Pero la ausencia de seguridad y la anarquía que reinan en China, incitan la desconfianza de las naciones europeas; y también los europeos, más aún que los americanos y que los japoneses, no se deciden a abandonar las garantías de su seguridad, detrás de la cual continúan manteniendo la actividad comercial de que ellos viven, y vive también la China.

Y para concluir, transcribiremos lo que escribía M. Roger Wittzel en un artículo ya antiguo de la “Revista de Francia,” artículo del cual hemos extraído los informes que preceden.

“China espera al hombre que la salvará de la anarquía y del desmembramiento exterior. Si este hombre no llega a imponerse, toda la paz del Pacífico quedará comprometida; pues las ambiciones que la debilidad china despierta son exacerbadas por la maravillosa presa que se brinda, y sobre todo, por el temor a llegar demasiado tarde para la repartición de las influencias.

“Será entonces cuando este país muestre la verdadera fuerza de resistencia que posee, por su facultad de absorción; él ofrecerá entonces la imagen de la bola de caucho, a la cual los golpes no hacen perder su fuerza, y que agota el empuje de sus adversarios, quienesquiera que éstos sean.”

ESTADOS UNIDOS

Nueva Legislación en el Canal de Panamá.

En un mensaje que con fecha 26 de febrero envió el Presidente Roosevelt al Congreso, recomienda que se aprueben medidas legislativas que supriman el actual sistema de dobles tarifas para los barcos que atraviesen el Canal de Panamá, y que se reduzcan los cargos que se cobran por el tránsito en el Canal.

Recomienda que para la medida de los barcos se tomen en consideración reglas fijas, y que las cuotas que se cobren por el tránsito se reduzcan de un dólar y veinticinco centavos por tonelada, a un máximo de un dólar y un mínimo de setenta y cinco centavos por tonelada neta, cuando los barcos estén cargados.

Lanzamiento de nueva unidad. (“Herald Tribune.” N. Y. Diciembre 1º)

El U. S. S. “Brooklyn,” con un costo de 15 millones de dólares, fué botado ayer a las 9.45 a. m. en el New York Navy Yard de Brooklyn.

El casco gris se deslizó en minuto y medio a través de una distancia de 650 pies, ayudado por 2,000 libras de grasa.

Miss Kathryn Jane Lackey, hija del Comodoro F. R. Lackey, bautizó el buque rompiendo una botella de champaña sobre la proa.

Después del lanzamiento, el Almirante Laning anunció que la quilla del “Helena,” gemelo del “Brooklyn, será puesta en grada el 9 de diciembre.

Plan de movilización industrial. (“Herald,” 13 de diciembre, Wáshington.)

La nueva Unión del Ejército y la Armada en Plan de Movilización industrial, eleva el Acta de Defensa de 1920 a la categoría de Documento Fundamental, en los planes de guerra nacional, de acuerdo con la opinión de los expertos militares.

La declaración del Plan fué hecha por el Secretario de Guerra, H. H. Woodring, y por el Secretario de Marina, C. A. Swanson.

Se cree que habrá poca dificultad para obtener el apoyo del Congreso en el control de precios de abastos, utilidades, conservación, comandos, y otras facultades extraordinarias en tiempo de guerra. Varias de estas cuestiones fueron incluídas en notas reportadas favorablemente por las Delegaciones del Congreso y del Senado durante la última sesión.

La mayor parte del programa fué desarrollado por la Escuela Superior de Guerra del Ejército, el Colegio de Industrias del Ejército y el Estado Mayor General, y además el Consejo General de la Armada ha dado su aprobación al plan y se obliga a apoyar su establecimiento.

En general, el Plan tiene dos subdivisiones:

1).—Realización del Proyecto que será dirigido por un Consejo del Ejército y de la Armada, dotándose a éste, jurídicamente, de las siguientes divisiones: programa político, administración, facilidades, comodidades, transportes, energía y combustible.

La política fijada por los Consejos será: eliminar la competencia de adquisición de las Agencias de Compras del Gobierno; establecer una Junta de Expertos sobre todos los problemas de realización; conseguir facilidades industriales para el Ejército y la Armada, de acuerdo con las necesidades, y evitar los disturbios del tenor económico de la población civil tanto como sea posible.

Los Subsecretarios de Guerra y Marina dirigirán un Comité Ejecutivo de los servicios, análogo al "Consejo de Amunicionamiento del Ejército y la Armada."

La finalidad de este Consejo es llevar al industrial a que facilite a la Nación todo aquello que pueda ser necesario a la Defensa Nacional. Más de 12,000 corporaciones industriales han sido enlistadas con este fin.

2).—Control de recursos económicos y movilización de la industria. Con objeto de utilizar los recursos de las 12,000 corporaciones enlistadas, se han tomado minuciosos datos relativos al costo de la mano de obra, costo de producción, capacidad de producción, potencialidad financiera, etc., etc. El Plan prevé un Administrador de Recursos de Guerra.

Este funcionario será nombrado por el Presidente de la República y solamente será responsable ante él; será también miembro del "Consejo Consultivo Presidencial de la Defensa." Su administración estará dotada jurídicamente de las siguientes divisiones: plan político, administración, enlaces, facilidades, comodidades, transportes, energía y combustibles, y quedarán bajo su jurisdicción todos los servicios de los Comités de Guerra que sean necesarios.

Específicamente operará para impedir especulaciones y evitar colapsos de las industrias necesarias a la guerra. Para este último propósito, se operará un crédito por ciclos de 500.000,000 de dólares.

Las más importantes medidas que serán aplicadas a las industrias, se dirigirán con antelación a éstas, en demanda de los suministros y servicios nacionales, control de precios, dirección de cualquier negocio necesario, material de emergencia, control del mercado extranjero de municiones, y organización de corporaciones del Gobierno, tales como: Compañías de Finanzas de Guerra, Empresas Constructoras de Barcos y Corporaciones de Comercio en Materiales Nuevos.

El Plan se dirigirá al Presidente Roosevelt para su aprobación, y expedición de las órdenes ejecutivas necesarias. A continuación el Ministerio de Guerra someterá sus propósitos legislativos al Congreso, con objeto de obtener la mayor capacidad en el control de precios y en la labor industrial.

INGLATERRA

Barco averiado por una mina.

El vapor mercante inglés "Llandovery Castle" sufrió, a principios de este mes, un grave accidente al chocar con una mina cuando navegaba por las costas mediterráneas de España. Después de haber conjurado el peligro inminente de hundirse, el barco pudo llegar con grandes esfuerzos a Port Vendres, donde desembarcó sus pasajeros. Se opina que la mina que ocasionó este accidente perteneció a las barreras que en el puerto de Barcelona han puesto tanto los gobiernistas como los rebeldes; también se cree que varias otras han de haberse desgarrado a causa de las corrientes, por lo cual la navegación en dicho litoral resulta hoy peligrosa.

Conservación de Cruceros. (Tribune," Chicago, 18 de diciembre de 1936.)

Con la aprobación del Gobierno de los Estados Unidos, Inglaterra ha decidido conservar cinco cruceros destinados a ser desmantelados al final de este mes, de acuerdo con el Tratado Naval de Londres. Sir Samuel Hoare, Primer Lord del Almirantazgo, anunció esta decisión hoy por la noche en la Cámara de los Comunes. Se espera también la aquiescencia del Japón como signatario del Tratado.

Se ha dado, como razón de esta acción gubernamental, la seriedad de la situación internacional. La reciente tensión italo-británica en el Mediterráneo y la crítica situación española, son los principales factores que han contribuido a que el Primer Lord declarara: "Dadas las presentes circunstancias, es obvio que no es el instante de desmantelar barcos útiles."

Hoare reveló que recientemente la Gran Bretaña ha cambiado impresiones con los Estados Unidos y el Japón para hacer uso de una exclusión en la Cláusula 21 del Tratado de Londres, a fin de retener los cruceros viejos como "esenciales a la seguridad naval británica."

El Primer Lord expresó el más alto aprecio por "la actitud saludable y de simpatía," de los Estados Unidos. También incluyó al Japón en el homenaje, confirmando la creencia de que Tokio seguirá la línea de conducta de los Estados Unidos.

"La decisión británica no afectará las construcciones navales del Japón y los Estados Unidos, pero podría afectar los planes de desmantelamiento," dijo Hoare, contestando a las preguntas de los laboristas. Hubo ligeras voces en los bancos de la oposición cuando Winston Churchill, a nombre de un gran grupo de la Armada, formalmente congratuló a Hoare y al Gobierno "por esta considerable proeza."

Los cruceros afectados son el "Cardiff" y el "Ceres" (4,190 toneladas), y el "Caledon," "Calypso" y "Caradoc" (4,120 toneladas), todos ellos construidos en 1917, según el programa de la guerra. El "Cardiff" y el "Ceres" tienen una velocidad de 29 nudos y están armados con cinco cañones de 152 milímetros, 16 más pequeños y 8 tubos lanza-torpedos. Los otros buques están similarmente armados.

Actualmente la Gran Bretaña tiene un tonelaje en cruceros de 359,000 toneladas; 20,000 en exceso de las previstas en el Tratado de Londres.

JAPON

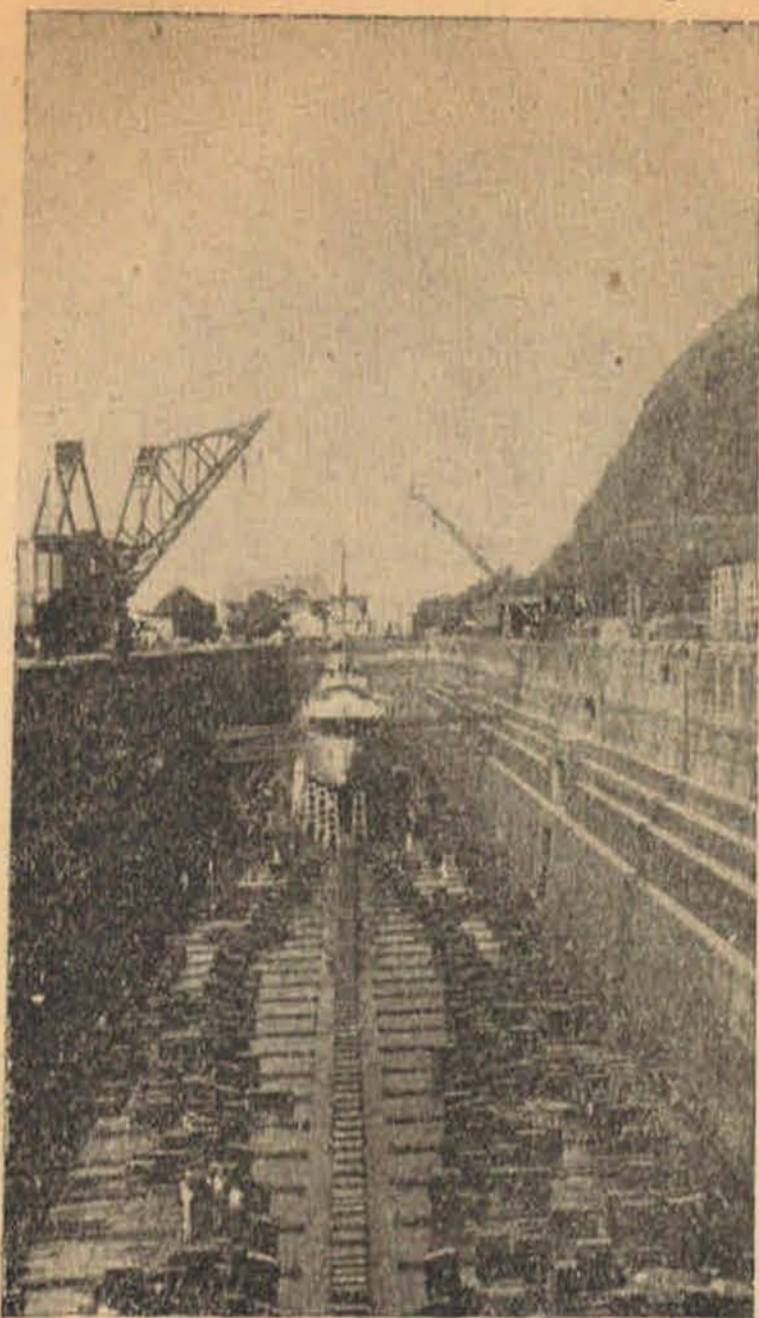
Aprobación de nuevo Presupuesto. (Febrero 12 de 1937.)

El Gabinete japonés aprobó hoy un nuevo Presupuesto que asciende a un total de 2,769.400,000 de yens. De éste, corresponde al Ministerio de la Guerra, la cantidad de 704.000,000 de yens, en comparación con los 727.000,000 del año anterior. A la Marina corresponden 658.000,000 de yens en comparación con los 681.000,000 que tenía el año anterior.

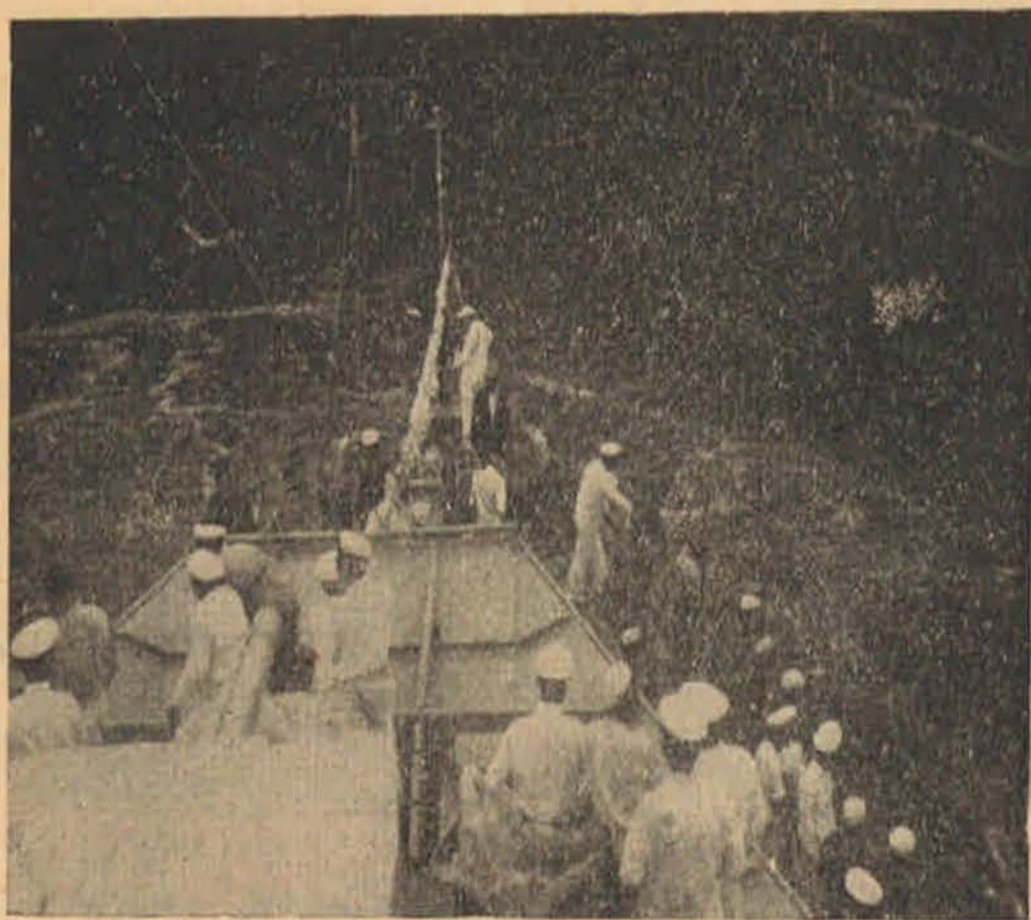
Discurso sensacional. (Febrero 17 de 1937.)

En la sesión de la Dieta, el anciano líder liberal Yukio Osaki, al pronunciar un discurso que causó sensación, declaró que el Japón no tiene una población y una riqueza que puedan competir con las grandes potencias, tales como los Estados Unidos, Rusia y China, que tienen inmensos recursos y millones de habitantes. Denunció también los intentos del ejército de llevar a cabo el control japonés con "una fuerte política en China y en el resto del mundo."

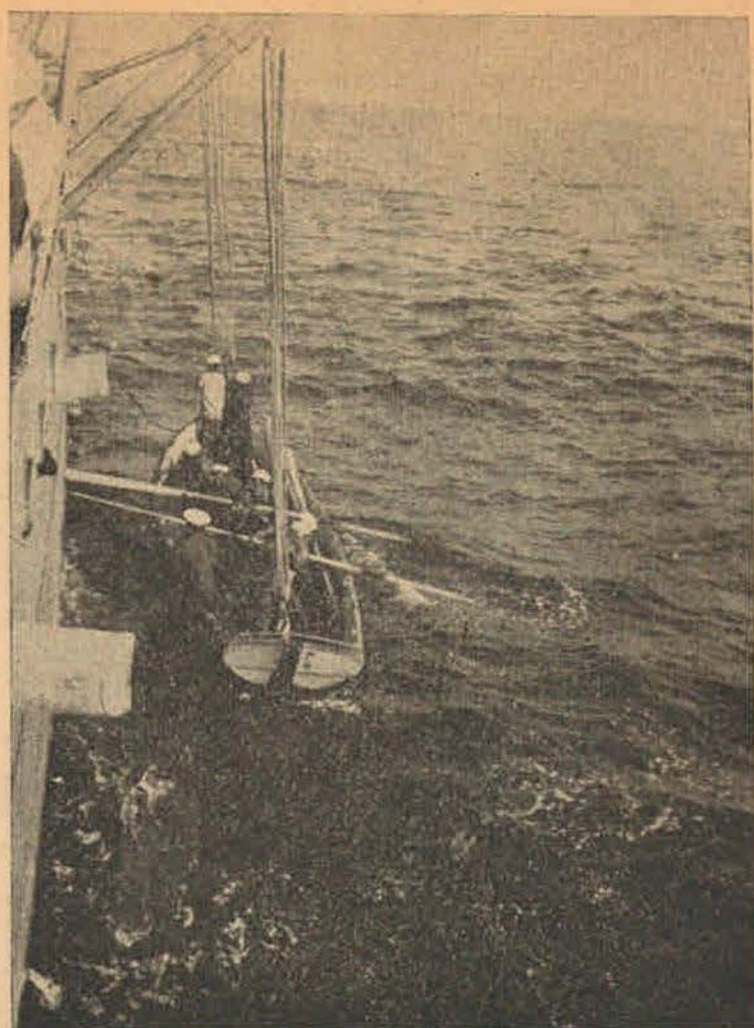
INFORMACION GRAFICA



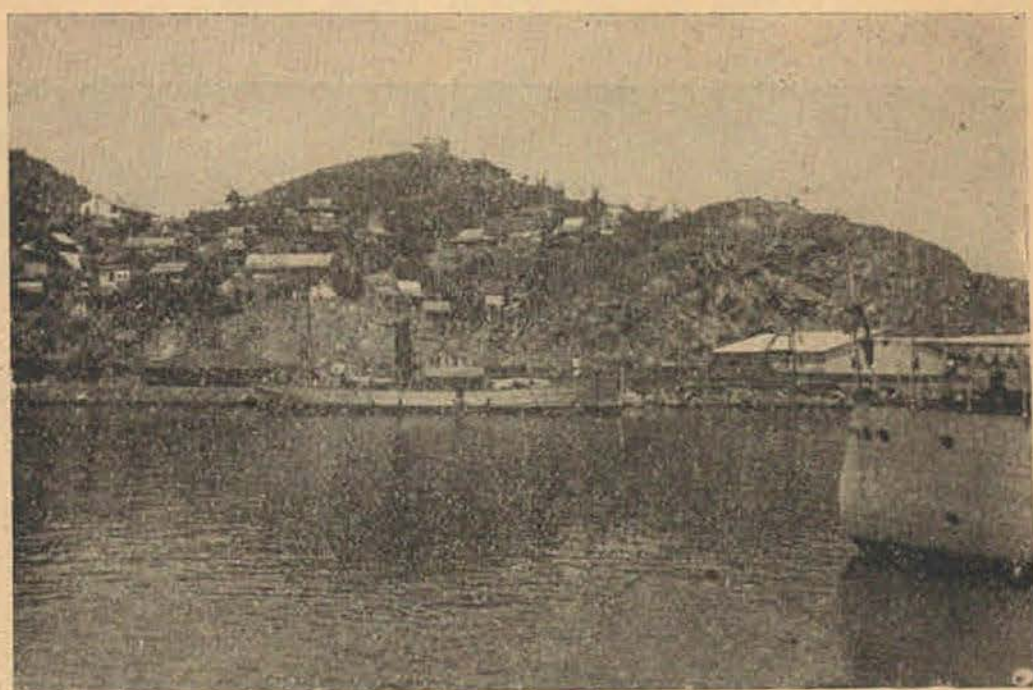
El cañonero "Potosí" en el dique seco de Balboa,
Zona del Canal, Sebpre. de 1936.



El cañonero "Potosí" en una de las Esclusas de Gatún,
Canal de Panamá. Sebpre. de 1936.



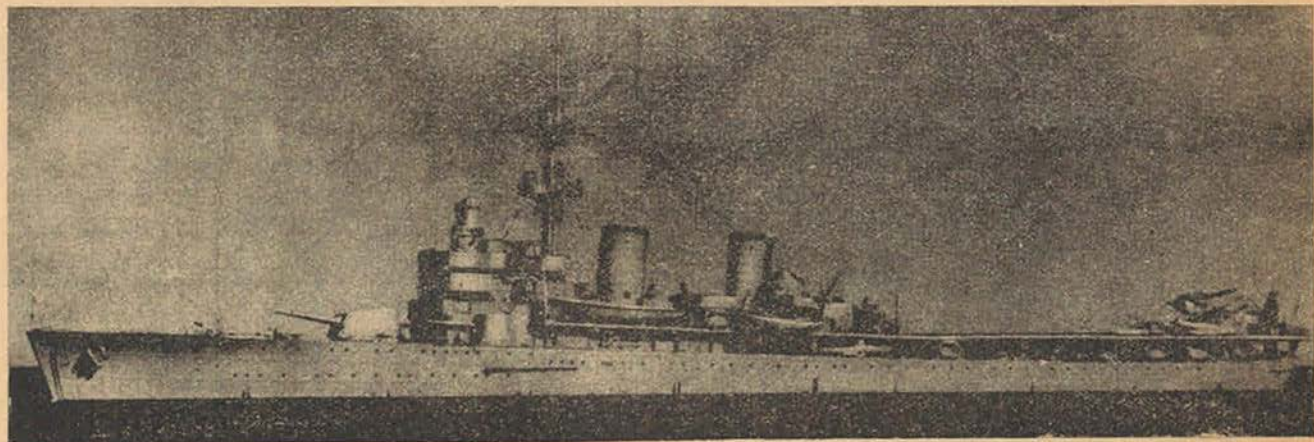
Arriar un bote en la mar.
Ejercicios en el cañonero "Potosí." Octubre de 1936.



Un rincón del puerto de Manzanillo, Col., apostadero
de los buques de la Armada.



Alumnos de la Escuela Naval, en maniobras de bote a la vela.



El crucero "Gotland," de la marina sueca, que recientemente visitó aguas mexicanas.

INDICADOR

Publicación mensual.

Dirección:

Departamento Autónomo de Publicidad y Propaganda.

Redacción:

Comisión de Estudios Militares.

Moneda Núm. 4.

Administrador:

Jesús E. Ferrer Gamboa.

Bucareli Núm. 12. Eric. 3-45-01.

Circulación y Venta.

General Prim Núm. 15.

Precios:

Suscripción por 1 año.....	\$ 3.00
Número suelto.	0.25

Esta Revista solicita canje con las publicaciones similares que se editan en otros países. Se ruega dirigiérlas a la Comisión de Estudios Militares, Moneda Núm. 4. México, D. F.

Toda correspondencia debe remitirse a REVISTA NAVAL MILITAR. Comisión de Estudios Militares. Moneda número 4. México, D. F.

La Revista no se hace solidaria de las opiniones emitidas por los autores.

No se devuelven originales, aunque no se publiquen.

DAPP