

201



Ayuntamiento de Madrid

SUMARIO

EDITORIAL

TEORIAS ITALIANAS DE LA GUERRA MARÍTIMA

LA T. S. H. Y LA GUERRA NAVAL,

por F. Oliva Llamusi.

LA AVIACIÓN NAVAL Y LOS BARCOS PORTAVIONES

LAS MANIOBRAS NAVALES DE SINGAPOORE,

por A. P.

UN DOCUMENTO HISTÓRICO: La declaración de principios del Gobierno de la República.

EL CRUCERO QUE HA VUELTO A LA VIDA,

por A. Bastida.

EL COMBATE DE CABO DE PALOS,

por Germinal Ros.

HACE VEINTIÚN AÑOS,

por David J. Gasca.

ESPAÑA LEAL DE 1938. — ESPAÑA LEAL DE 1808,

por Rafael Alberti.

SANIDAD NAVAL,

por Ramón García Cerviño.

EL SERVICIO DE ESPIONAJE MILITAR Y NAVAL INGLÉS EN LA GUERRA MUNDIAL

EL DESTRUCTOR Y EL ATAQUE CON TORPEDOS,

por Camilo Montes.

LA ARTILLERÍA DE COSTA,

por Carlos Mira.

MARINA

REVISTA TÉCNICA Y DE DIVULGACIÓN

REDACCIÓN:

Calle Quintana, núm. 42 - ALICANTE

SUBREDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Pl. D. Ibárruri, 17 2.º - Apartado 128 - CARTAGENA
TELÉFONO 1123

AÑO I

MAYO 1938

NÚM. 1

EDITORIAL

MARINA sale a la luz pública para llenar una necesidad sentida por nuestro pueblo: CONOCER SU MARINA.

Al surgir el criminal movimiento fascista, nuestra marina de guerra y mercante, frente a los grandes acontecimientos de los primeros días, se pusieron inmediatamente al lado del Gobierno de la República. Solo por traición pudieron los facciosos apoderarse de algunos barcos, que por sus condiciones especiales no fué posible entregar a la República por sus dotaciones en gran mayoría leales y que fueron después desembarcadas, encarceladas y en gran parte asesinadas.

Desde entonces, nuestros bravos marinos luchan con honor, abnegación y coraje en todos los frentes que les confía el Gobierno legítimo de la República. ¡Actuación heroica y silenciosa de nuestra marina de guerra!

Trabajo heroico y silencioso también de nuestra marina mercante que lleva con firmeza y abnegación la bandera de la República, símbolo de la verdadera España.

En el desarrollo de estas heroicas luchas, reorganizamos nuestras fuerzas, reemplazamos los huecos dejados por los traidores a la Patria, que se pusieron al servicio de Italia y Alemania. ¡Deslealtades, traiciones por un lado! ¡Abnegación, heroísmo y lealtad por otro!

Al lado de todo esto hacía falta una publicación que resumiese y mostrase a nuestro pueblo, el heroísmo y el trabajo que desarrollan sus hijos sobre el mar, en la lucha por la liberación de España de los invasores extranjeros.

Otro aspecto de nuestra revista es el de hacer conocer a todo el pueblo los errores y las consecuencias de haber vivido largo tiempo de espaldas al mar y en nuestras páginas popularizaremos, los grandes hechos históricos de nuestra Marina y estudiaremos todos los progresos de la técnica naval internacional, haciendo que todos los problemas del mar, interesen a cada español.

Con estos propósitos: servir al pueblo, a la República y al Gobierno de Unión Nacional, que preside el insigne patriota DOCTOR NEGRIN, confiamos en el éxito de nuestra revista.

No queremos terminar estas líneas, sin dirigir un afectuoso saludo a nuestros marinos de guerra y mercantes. A todos los heroicos combatientes de aire y tierra. A todas las revistas que dedican sus páginas, a las fuerzas republicanas de Defensa Nacional.

MARINA espera que sus páginas se vean asistidas con la colaboración de todos los antifascistas, que con su entusiasmo y conocimientos, pueden ayudarnos a conseguir nuestros propósitos.

TEORIAS ITALIANAS DE LA GUERRA MARITIMA

Preparándose para una nueva guerra de reparto del mundo, la Italia fascista dirige su particular atención a las construcciones y preparativos de sus futuras guerras marítimas. Los imperialistas italianos están estudiando y preparando nuevos métodos de lucha para la futura guerra marítima.

La atención de los técnicos militares navales italianos está concentrada particularmente en las condiciones de un teatro de acciones marítimas muy reducido. La opinión de estos técnicos está basada en que los próximos problemas del imperialismo italiano son la necesidad de transformar el mar Mediterráneo, que hoy es la arteria principal del imperialismo británico, "en un lago italiano."

Es interesante en este sentido el voluminoso trabajo del profesor de la Academia Naval Italiana capitán Fioravanzo: "La guerra integral en el mar". La idea fundamental del autor concluye en que no se puede hablar de preeminencia de las fuerzas navales o del aire en la guerra marítima sin haber cálculos del teatro donde se desarrolle la guerra.

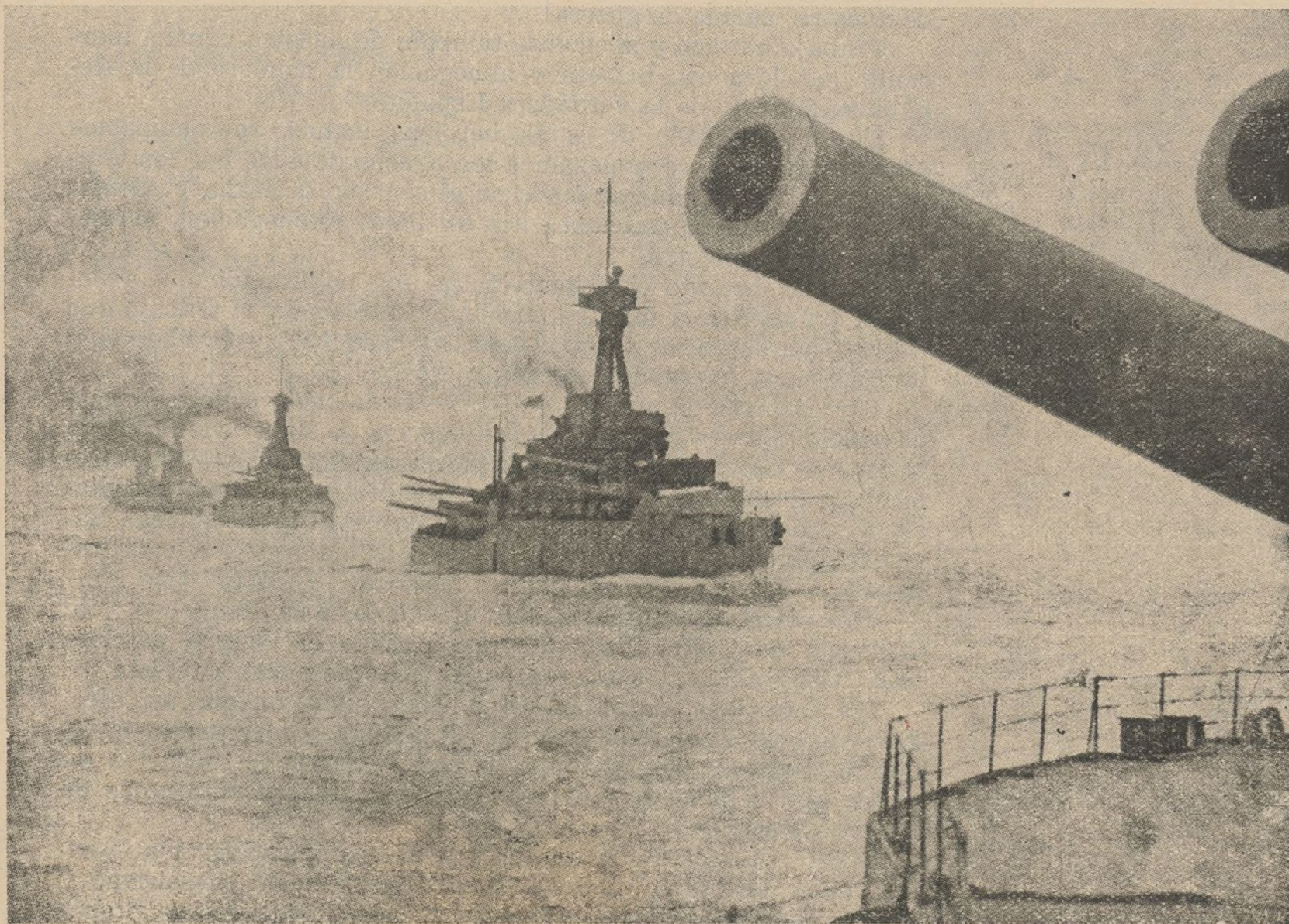
En los mares pequeños, como por ejemplo, en el Adriático y en la parte occidental del Mediterráneo, el papel más importante, a juicio de

Fioravanzo, pertenecerá no a los grandes acorazados, ni a los cruceros, ni a las flotillas de destructores, sino a la aviación naval.

Fioravanzo escribe: "En un teatro reducido, la ventaja es del que posea mayor número de barcos más veloces, pero con inferior desplazamiento y con armamento de torpedos, reforzados por numerosa aviación. La Flota que esté compuesta por grandes barcos acorazados y pocos barcos ligeros y reducida aviación, se encontrará en una situación mucho más difícil.

Floravanzo ilustra todo esto con el siguiente ejemplo: "La Flota "A" está compuesta por 4 acorazados, 6 cruceros acorazados, 8 cruceros ligeros, 40 destructores, 30 submarinos, un barco porta-aviones, 24 cazas y 12 de bombardeo para auxiliar a los barcos; pero no dispone de otra aviación independiente de ésta. La Flota "B", que no tiene ningún acorazado, está constituida por 10 cruceros acorazados, 12 ligeros, 80 destructores, 30 submarinos, un barco porta-aviones con 50 cazas para auxiliar a los barcos y 100 aviones torpederos.

Teniendo la superioridad en las fuerzas ligeras, la flota "B" dominará en todas las comunicaciones marítimas, mientras que la flota "A" no puede lan-



El acorazado y el cañón continúan siendo los dueños del mar

zar sus reducidas fuerzas ligeras, porque éstas le son necesarias para proteger a sus barcos acorazados. Los barcos acorazados de "A" estarán bloqueados por los submarinos y las minas submarinas de "B" y no podrán sin gran riesgo, salir de sus bases. Las actividades de los submarinos y de los barcos de vigilancia de "A" serán dificultadas por las fuerzas ligeras de "B". Si los barcos acorazados de "A" salieran de su base, éstos serían atacados mediante una acción combinada de los submarinos, destructores y aviones.

En el combate dominarán, en el aire, los 50 aviones de caza de la flota "B" contra los 24 cazas de "A".

En el momento decisivo del combate, la flota de "A" está compuesta por 4 acorazados, 4 cruceros acorazados, 4 cruceros ligeros, 24 destructores y un barco porta-aviones, mientras que la flota "B" dispone de 6 cruceros acorazados, 8 cruceros ligeros, 48 destructores, un barco porta-aviones y de 60 aviones torpederos. Los cruceros acorazados de "B" atacan el porta-aviones de "A", defendido éste por 4 destructores. Al mismo tiempo los 48 destructores de "B", apoyados por 8 cruceros ligeros atacan a los acorazados de "A" que están protegidos por 4 cruceros ligeros y 24 destructores. La artillería de grueso calibre de los acorazados de "A" no tendrá nunca eficacia contra el gran número de blancos, que velozmente se van acercando protegidos por columnas de humo. Al mismo tiempo entran en acción los aviones-torpederos de "B" llamados a las varias bases. Los 50 aviones torpederos atacarán a los acorazados. La flota "B" lanzará 200 torpedos, los cuales le darán la victoria sobre la flota "A", que no podrá lanzar más que un número muy reducido de torpedos."

Los técnicos navales italianos nos presentan el combate marítimo como una potente acción combinada, en la cual encontramos el amplio uso de los torpedos. Pero no rechazan el uso de los barcos acorazados con potente artillería, que pueden ser usados con gran utilidad en colaboración con las fuerzas ligeras y los aviones. Encontramos una confirmación de cuanto hemos dicho, observando la completa modernización de los acorazados "Conte di Cavour" y "Julio César", que entraron en servicio el año pasado; y la reconstrucción de los acorazados "Littorio" y "Vittorio Veneto" que deberán estar listos para navegar a fines de este año.

La lucha por el dominio de las comunicaciones marítimas es el problema principal de la guerra naval. Debe, según Fioravanzo, realizarse con una activa acción de las fuerzas navales contra los barcos de transporte enemigos en el período de su navegación (y en esto tendrán gran importancia las exploraciones de la aviación en colaboración con los submarinos) y las agresiones aéreas contra los barcos mercantes mientras éstos se encuentran en los puertos.

La acción de la aviación contra las bases marítimas, tiene el objeto, no solamente de destruir los barcos que allí se encuentran, sino también de crear las condiciones para imposibilitar el que permanezcan en estas bases. Es opinión de otro técnico italiano, capitán Scoppola, que las agresiones contra las bases navales deben ser realizadas sistemáticamente con grandes masas de aviones. Para estos ataques consideran necesario y de más utilidad bombas químicas y entre ellas las de iperita líquida, bombas de alto poder explosivo y torpedos. Los italianos consideran que las bases navales son los objetivos de más importancia para los ataques aéreos.

Los barcos enemigos obligados a salir a la mar, van a tropezar contra las barreras de minas y después someterse a los ataques de las fuerzas de superficie y submarinas. Fioravanzo escribe: "Para realizar una mayor y verdadera presión sobre el enemigo, no sirve un bloqueo de grandes submarinos; al contrario, la cantidad es el factor de mayor importancia en la guerra submarina."

Una excepcional importancia es también la de las barreras submarinas. Es opinión de los técnicos italianos que el mayor efecto contra las bases se obtendrá por medio de un ataque combinado por aire y mar.

Para obligar a la flota enemiga a salir a la mar, se puede hacer por medio del engaño, atacando las patrullas o los convoyes enemigos no lejos de sus bases. Las luchas para conseguir el dominio de las comunicaciones navales debe ser llevada a cabo sin interrupción y con gran energía.

Teniendo las condiciones favorables se pueden emprender las siguientes operaciones contra la costa enemiga: desembarcos, bombardeos de los objetivos de la costa (con el uso de la aviación), barraje de bases mediante el hundimiento de barcos a la salida del puerto, asegurar el servicio de información en el campo enemigo, organizar y proveer las bandas armadas de rebeldes en territorio enemigo.

En todas las operaciones, tanto contra barcos, como contra los puntos de resistencia de la costa enemiga, la victoria puede ser obtenida solamente con la acción colectiva de todas las fuerzas navales, llevando contra el enemigo un ataque combinado con todos los medios. Por esto tiene una colosal importancia la gran velocidad y la audacia en la acción lo que da la posibilidad de llevar por lo pronto el enemigo, el golpe decisivo.

El imperialismo italiano estudia cuidadosamente todos estos problemas militares con la ilusión de imponerse al mundo entero y dominarlo; y hoy ha elegido su campo de experimentación en nuestra España.

Nuestro problema es el de reaccionar y luchar contra sus planes pretendiendo quitarnos nuestra independencia nacional y reducirnos a ser una pobre colonia; es nuestro deber estudiar todos los detalles de la estrategia militar de nuestros enemigos para mejor combatirlos y salvaguardar nuestra independencia y nuestra libertad.



La T. S. H. y la guerra naval

Por FERNANDO OLIVA LLAMUSI

Jefe de la Segunda Flotilla de destructores

El empleo de la T. S. H. en la guerra naval, puede estudiarse en sus dos aspectos principales:

1.º Empleo de la T. S. H. para la transmisión de mensajes.

2.º Empleo de la T. S. H. para situar al enemigo. Primero. Empleo de la T. S. H. para transmisión de mensajes.

Estas comunicaciones pueden clasificarse en:

a) Comunicación a gran distancia.

b) Enlaces locales o en escuadra.

a) Las comunicaciones a gran distancia utilizan las grandes estaciones fijas de las Bases Navales y las de los buques insignias. Las ondas a emplear pueden ser muy grandes (más de 2.000 metros) o cortas (de 24 a 80 metros). Para los alcances medianos (unos 2.000 kilómetros) se pueden emplear las ondas largas, pues con una estación de no muy grande potencia, el alcance es bastante seguro por la buena propagación de esta clase de ondas, tanto de día como de noche. Sin embargo, para distancias mayores, como sería el caso de una metrópoli que debe de comunicar con sus colonias lejanas o buques destacados en ellas o efectuando correrías en corso, está más indicado el empleo de las ondas cortas, pues su técnica se encuentra ya bastante segura y estudiada como para tener plena confianza en mantener comunicación a cualquier hora del día o de la noche. Claro es que esto lleva consigo un estudio diario para fijar la onda a emplear, teniendo en cuenta la hora, la distancia, la estación del año, etc. Pero en general se puede prever con anticipación todos estos datos y prácticamente sólo habrá que determinar dos ondas: una para el día y otra para la noche.

b) Los enlaces locales o en escuadra se caracterizan por un alcance limitado al visual entre los correspondientes, o sea al alcance óptico entre los puentes de los barcos con objeto del mayor secreto. La telefonía podría desempeñar un gran papel siempre que se tuviese la seguridad de que una antena enemiga no pudiese captar la comunicación. Dos caminos hay: o emplear una onda larga con mínimo alcance o bien ondas muy cortas (inferiores a diez metros). El primer sistema no es muy bueno, pues aunque en el caso de emplearse habría que calcular la potencia del emisor para tener la seguridad de que su alcance no es mayor de lo que nos conviene, no podremos tener la seguridad de que la sensibilidad de los aparatos receptores del enemigo no sea mayor que la de los nuestros y podría haber sorpresa.

Se han ensayado en diversas marinas las ondas ultracortas, sin que sepamos en el momento actual por la penuria de la información científica que los momentos actuales nos imponen, los resultados a que han llegado. Lo que sí puede asegurarse es que el empleo de estas ondas impiden su goniometría, aunque obliga, como medida de prudencia a cifrar todos los mensajes.

Segundo. Empleo de la T. S. H. para situar al enemigo.

El empleo de los radiogoniómetros durante la guerra mundial permitió demoras a los beligerantes, situar con exactitud a los buques enemigos por medio de simultáneas tomadas por radiogoniómetros convenientemente situados. Puede decirse que como resultado de ello, ningún buque empleará su estación de onda mediana o larga, so pena de determinar su situación.

El empleo de las ondas cortas, no eliminan del todo aquel peligro, pero la confianza de las demoras sorprendidas al emisor no es muy grande, debido a lo caprichoso de la propagación de estas ondas.

En cuanto al empleo de los radiogoniómetros de ondas cortas en los buques, puede asegurarse que no darán resultado, no sólo por las anomalías dichas en



Don Fernando Oliva Llamusi, condecorado con la Medalla del Valor por su actuación en el combate de Cabo de Palos al mando de la segunda flotilla de destructores.

la propagación de las ondas, sino también por los desvíos completamente variables y anómalos que se presentan a bordo y que en la mayoría de los casos son imprevisibles.

De todo lo dicho resulta que si bien el empleo de la T. S. H. es de una gran necesidad en la guerra, su empleo por los buques debe reducirse a un mínimo.

La aviación naval y los barcos portaaviones

Antes de la guerra imperialista 1914 - 18, verdaderamente, ninguna nación poseía barcos porta-aviones. La primera vez que un avión se elevó desde la cubierta de un barco, fué el 14 de noviembre de 1910, desde el crucero americano "Birmingham" y la primera vez que aterrizó sobre la cubierta de un barco fué el 11 de enero de 1911 a bordo del crucero "Pensilvania", pilotado por el americano Eloy.

Estos primeros ensayos produjeron enorme interés en todos los círculos militares marítimos de las poblaciones europeas, principalmente en Inglaterra. Los ingleses realizaron el primer vuelo en diciembre de 1911 desde la parte de proa del acorazado "Africa", que estaba anclado. El 8 de mayo de 1912 los ingleses llevaron a cabo con éxito, con el hidro-avión "Farman" dos vuelos, cuyos despliegues se efectuaron desde la cubierta de un barco que navegaba a una velocidad de 10 - 12 millas.

Los franceses partieron de otro principio para resolver el problema de desplegar el vuelo desde las cubiertas de los barcos. En 1912 transformaron el barco mercante "La Foudre" en barco porta-aviones. El 8 de mayo de 1914, por vez primera despegó desde la cubierta de este barco el anfibio "Codron".

Desde los principios de la gran guerra las flotas beligerantes en sus salidas a la mar, iniciaron experimentos para desarrollar las bases de la aviación en los barcos, ante todo con el fin de exploración. Los aviones de las bases terrestres tenían en este período un radio de acción muy reducido (una media de una hora a hora y cuarto de vuelo), y por consiguiente no podían hacer largas exploraciones internándose en el mar.

La necesidad de poseer barcos porta-aviones era un problema urgente para Inglaterra, porque ella fué la primera que encontró las mayores dificultades en la lucha contra los vuelos de exploración de los zepelines alemanes.

Para la lucha contra los zepelines el mando naval inglés convirtió varios barcos mercantes en peque-

ños porta-aviones; pero no eran suficientes para impedir el vuelo de los zepelines sobre los centros industriales y militares ingleses. Se decidió adaptar rápidamente varios cruceros ingleses en porta-aviones.

Durante todo el 1915 y parte de 1916, se estuvieron rearmando barcos de guerra y transformando los barcos mercantes en barcos porta-aviones. En los años sucesivos, hasta el año 1918 el Almirantazgo inglés tomó medidas enérgicas para llevar a cabo el vuelo de los aviones desde los barcos, adaptando en ellos lugares destinados para llevar los aviones. A comienzos del año 1918 la aviación a bordo de los barcos se había perfeccionado tanto que ya podía acompañar a la flota en todas sus maniobras en el Mar del Norte y un poco más tarde en las operaciones contra Turquía.

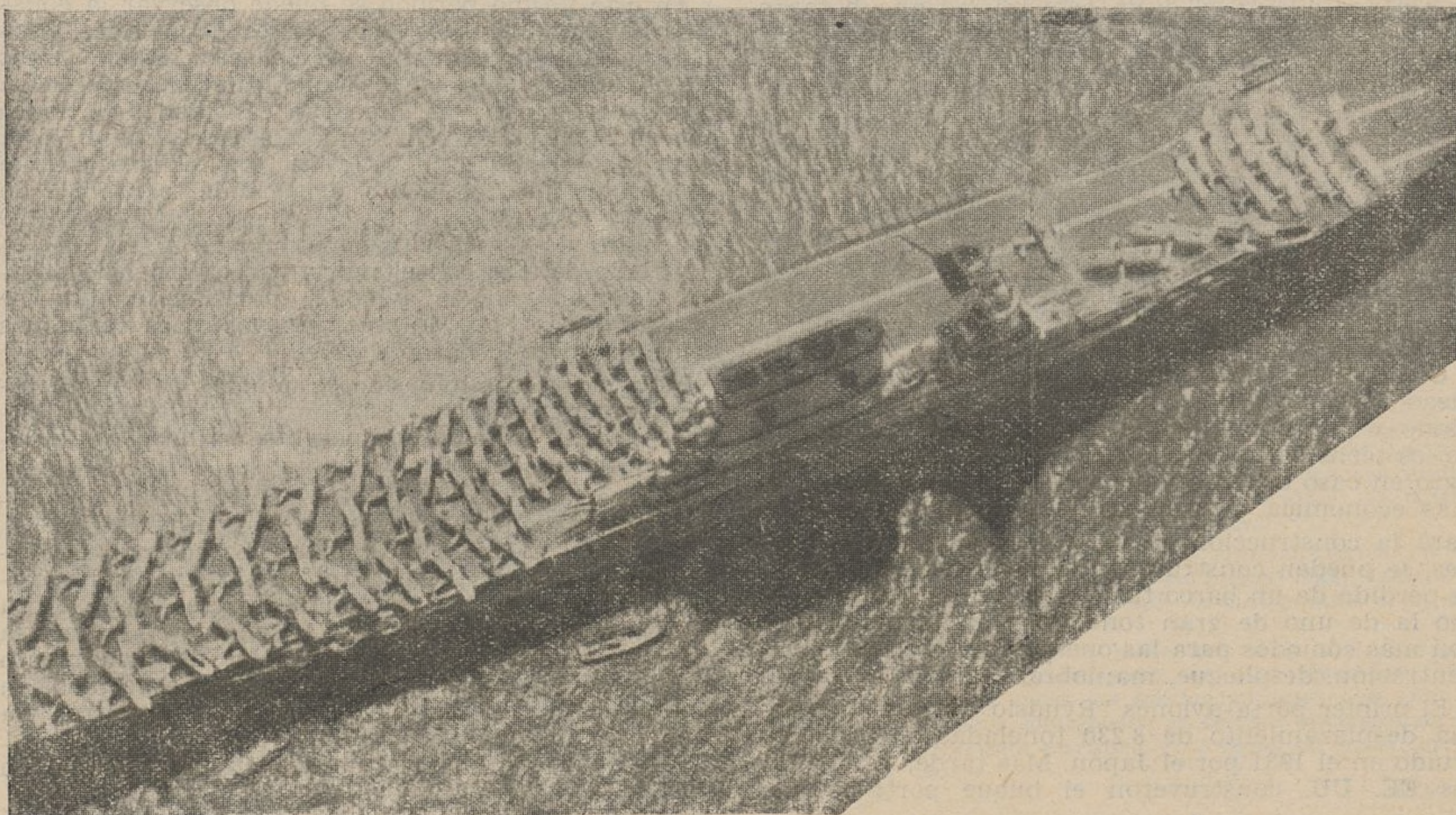
Hasta noviembre de 1916 no tuvo Alemania ningún avión en los barcos. Esto se explica porque los alemanes, para sus exploraciones empleaban los zepelines, que tenían un extenso radio de acción y estabilidad. En octubre de 1916, los alemanes proporcionaron al crucero "Wolf" con el hidro-avión "Fidrik Grafen", que fué llamado después "Woledoco".

Desde noviembre de 1916 hasta febrero de 1918, este hidro-avión efectuó 56 vuelos y ayudó al crucero a hundir muchos barcos, cuyo tonelaje era en total de 210.000 toneladas.

Los EE. UU. hasta que no tomaron parte en la guerra (1917) se preocuparon muy poco del problema de la aviación naval.

Francia que prestaba su máxima atención a los frentes de tierra, no empezó a ocuparse seriamente de la aviación naval hasta el año 1918. Asimiló muy lentamente las experiencias de la aplicación de los aviones a bordo de los barcos, no interviniendo con estos en ningún combate.

El Japón empezó a desarrollar su aviación naval en 1912, pero éstos no tomaron parte en ninguna acción guerrera, hasta 1931 - 32 al comienzo de la guerra en Manchuria y Shangai.



Las experiencias de la guerra mundial de 1914-1918 demostraron la enorme importancia de la aviación naval, particularmente la de los aviones a bordo de los barcos, que participaban en las flotas beligerantes. Paralelamente al desarrollo de la aviación fueron dificultándose los medios para combates navales. Pero antes de finalizar la guerra, la aviación naval realizaba, no sólo el trabajo de exploración, sino también el de buscar y destruir los submarinos enemigos, descubrir las barreras de minas, corregir el tiro de artillería y atacar a los barcos de superficie enemigos con bombas y torpedos.

El desarrollo de la aviación marítima en los años de la guerra, avanzó mucho y dió gran cantidad de material práctico, que sirvió de incremento para su futuro perfeccionamiento.

Después de la guerra mundial la hidro-aviación y la aviación a bordo de los barcos, fué modernizada en todos sus aspectos. La ciencia militar trabaja incesantemente para un futuro y mayor desarrollo de los barcos porta-aviones, de las cubiertas para aviones y catapultas para aviones, aparatos para ascender y descender los hidro-aviones. La moderna aviación naval es un arma muy peligrosa para las flotas y sus bases. Hoy día, ella está compuesta, no ya de pequeños aviones de exploración, sino de potente aviación cuyo radio de acción es muy extenso.

En estos últimos años, países como los EE. UU., Inglaterra, Japón, trabajaron mucho e intensamente para desarrollar la construcción de la aviación en los barcos, que por su importancia operativa, sirve de gran ayuda a las principales fuerzas de la Flota, actuando con ella, lejos de sus costas y llegando mucho más allá del radio de acción que la aviación de costa.

El buen éxito obtenido por los barcos porta-aviones ingleses "Argus" y "Fuirus" en las operaciones de la flota en el 1917-18 dió un gran impulso para el futuro desarrollo de esta nueva clase de barcos. En 1918 Inglaterra construyó el barco porta-aviones "Igl" cuyo desplazamiento es de 22.150 toneladas. Y en 1919 el porta-aviones "Guermes" de 11.125 toneladas de desplazamiento. En 1920 fué terminado en Francia el barco porta-aviones "Bearn" de 25.000 toneladas. También el Japón reconstruyó rápidamente sus acorazados, transformándolos en porta-aviones y botando en el 1921 el "Kaga", de 28.600 toneladas y el "Josio" de 29.000 toneladas (de especial construcción.)

Los EE. UU. modernizaron en el 1925 el barco porta-aviones "Sangley" y en este mismo año botaron dos barcos porta-aviones de los más grandes del mundo: El "Sarádoga" y el "Lexsingtón", con un desplazamiento de 35.000 toneladas cada uno.

El Japón en el 1925 botó el porta-aviones "Aka-gue", de 28.600 toneladas. De esta manera en un período de 6-7 años, las principales potencias navales construyeron grandiosos buques porta-aviones que llevaban varias decenas de aviones cada uno.

Con el aumento de la potencia de la aviación marítima, los barcos de superficie se quedaron más vulnerables para los ataques aéreos; esto aumentó el peligro para los grandes porta-aviones.

Como consecuencia de esto surgieron las nuevas ideas de construir los barcos porta-aviones de mediano y pequeño tonelaje. Estos, según el concepto de los técnicos navales, están expuestos a menor peligro en caso de un ataque aéreo; su construcción es más económica, porque con los medios necesarios para la construcción de un gran buque porta-aviones, se pueden construir varios pequeños. Y además, la pérdida de un barco tal, no es tan perceptible como la de uno de gran tonelaje y al mismo tiempo son más cómodos para las operaciones tácticas (concentración, despliegue, maniobras, etc.)

El primer porta-aviones "Ryudsio" de este tipo tenía desplazamiento de 8.230 toneladas y fué construido en el 1931 por el Japón. Más tarde, en el 1933, los EE. UU. construyeron el buque porta-aviones

"Reindche" del mismo tipo, y de 13.800 toneladas de desplazamiento. La utilidad de las construcciones de pequeños porta-aviones, son las de que tienen un tonelaje dos veces y media menor al de los grandes y pueden llevar solamente una vez y media menos aviones que los grandes. Cada avión aporta un desplazamiento de 2 a 2 y medio inferior en el barco porta-aviones pequeño que en el de gran tonelaje. El empleo de este pequeño porta-aviones fué con éxito, no sólo por su particular construcción, sino por los importantes perfeccionamientos en las cubiertas de despliegue y aterrizaje.

La cantidad de buques porta-aviones que poseen los diferentes países a principios del año 1933 está detallada en la tabla que viene a continuación. Esta tabla está hecha sobre la base de las cifras de los datos oficiales y claro está, que varias naciones están construyendo sus fuerzas navales en secreto y los datos de estas tablas son mucho más inferiores que en la realidad.

| PAÍSES | CONSTRUÍDOS | | | EN CONSTRUCCIÓN | | |
|-------------------|-------------|------------------|-------------------------|-----------------|------------------|-------------------------|
| | Cantidad | Tonelaje general | Número total de aviones | Cantidad | Tonelaje general | Número total de aviones |
| Inglaterra..... | 7 | 137.960 | 274 | 4 | 92.000 | 280 |
| Francia..... | 1 | 22.146 | 40 | — | — | — |
| Japón..... | 4 | 64.370 | 190 | 2 | 20.100 | 80 |
| Estados Unidos... | 6 | 131.800 | 601 | 1 | 14.700 | 50 |
| Alemania..... | — | — | — | 2 | 38.500 | 100-120 |

En las construcciones de los buques de transportes, en calidad de barcos de asignación especial, son muy interesantes los adelantos obtenidos por los franceses, ingleses e italianos.

Después de acabada la guerra mundial, los italianos reformaron el buque de pasaje "Ciudad de Mesin" en barco de transporte de aviones al que llamaron "Milagro". Los ingleses construyeron para la flota australiana en el 1928 el buque de transporte de aviones "Albatrós". Pero los mejores desarrollos en el resultado de los buques de transporte de aviones fué alcanzado por los franceses en el 1933, en la construcción del "Comandante Test" de 10.160 toneladas de desplazamiento y que para su construcción en relación con la posibilidad de despliegue de los aviones se acerca a los actuales porta-aviones.

En este último período se puede observar la construcción de barcos de transportes de aviones, provistos de un armamento de crucero. Estos barcos hacen las funciones con la única diferencia que para la exploración tienen una gran cantidad de aviones en comparación con los barcos de tipo normal. Esta idea fué llevada a la práctica por los suecos, que construyeron en el 1933 el crucero de transporte de aviones "Otland", con un desplazamiento de 14.600 toneladas y una velocidad máxima de 27 millas.

Al lado de esto con el nuevo carácter del desarrollo alcanzado por la aviación marítima de hoy, se persigue el intento de crear nuevos tipos de barcos cruceros porta-aviones.

Estos proyectos han sido estudiados por los ingleses y americanos, pero aún no realizados. Estos buques estarán armados de potente artillería y de armamento antiaéreo.

La aparición de los cruceros porta-aviones, podemos esperarla para un futuro muy próximo.

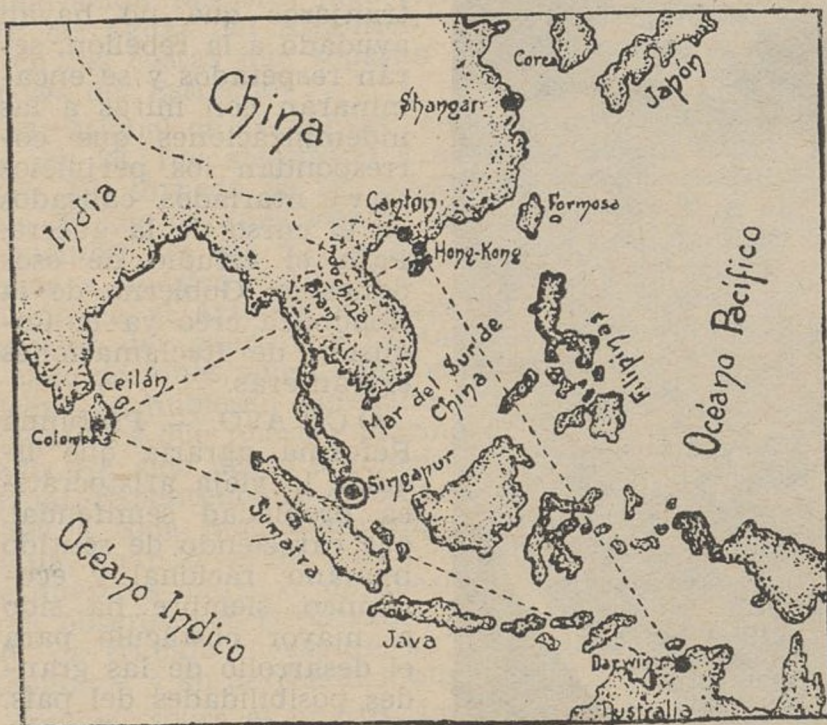
La actual aviación marítima y barcos porta-aviones, en todos los países capitalistas avanzados, representa una de las principales partes de la Flota Marítima que en importancia no excede en nada a la aviación terrestre. La intensificación del armamento de la aviación marítima y de su peso específico, en comparación con las fuerzas aéreas terrestres va aumentando cada año.

Esto se puede observar muy bien por ejemplo en los EE. UU. y en el Japón.

Las maniobras navales de Singapoore

Del 2 al 5 de febrero, en el sector de la isla de Singapoore, perteneciente a Inglaterra, en el mar Chino del Sur, se efectuaron las maniobras de la Flota inglesa que por su importancia no fueron realizadas hasta el presente. Estas maniobras fueron la ocasión para ensayar la base naval de Singapoore, terminada antes del término fijado. En este mismo tiempo, a lo largo de la costa de California, en el Océano Pacífico, se desarrollaba la importante maniobra de la Flota de los Estados Unidos, en la cual actuaron hasta 100 barcos de guerra y más de 250 aviones. La anticipada apertura de la base de Singapoore y las maniobras de la Flota inglesa en estos sectores, como también las maniobras de la Flota de los Estados Unidos en el Océano Pacífico, tuvieron una extraordinaria importancia. Estas maniobras representan una contestación de las dos potencias marítimas más grandes, al peligro de la conquista del Extremo Oriente por parte del bloque agresivo japonés-alemán-italiano.

Va ya más de medio año, que el Japón sostiene una guerra, que hasta hoy no ha sido oficialmente declarada, contra Chi-



na. Las grandes potencias, están sufriendo en esta guerra contra China, daños de inmensa importancia.

Además de las destrucciones de las empresas y propiedades pertenecientes a los capitalistas extranjeros, por parte de los japoneses, con su Flota, bloquea la costa China que se quedó casi paralizada en sus operaciones comerciales con las firmas extranjeras y principalmente en la China del Norte y en la Central.

La agresión japonesa en China tienen unas miras muy lejanas, ya que no se limitan a exigir la igualdad de derechos con las otras potencias para la explotación de 450 millones de chinos, y tampoco el privilegio del Japón de saquear a China utilizando sus ventajas geográficas. Estas miras son, y de esto los almirantes japoneses ya hablan claramente, absorber el dominio de la raza blanca sobre toda Asia y explotar completamente del Extremo Oriente.

Los mayores rivales imperialistas del Japón, en el Extremo Oriente, son, Inglaterra y los EE. UU. Pero a su vez entre estas dos potencias imperialistas existen profundas contradicciones; no obstante están ligadas por el peligro del enemigo común el imperialismo japonés. Por esto se comprende la presencia de tres cruceros americanos, en las maniobras de la Flota inglesa de Singapoore.

El periódico "Daily Telegraf and Mornig Post", informa que en los cruceros americanos llegaron muchos técnicos navales, que observaban la capacidad de la fuerza inglesa en la defensa de sus intereses y también los intereses comunes anglo-americanos en la zona turbulenta del Océano Pacífico.

La isla de Singapoore es la base principal del Imperio Britá-

nico en el Extremo Oriente. Está situada al sur de la península de Malaca, en la línea de tránsito de los barcos mercantes que hacen la travesía desde el Océano Indico al mar Chino del sur para llegar al Océano Pacífico y viceversa. Singapoore está situado en el centro de los dominios asiáticos ingleses, franceses, holandeses y norteamericanos.

La construcción de la base de Singapoore costó a Inglaterra la suma colosal de nueve millones de libras esterlinas. Fueron construidos cinco grandes diques secos y uno flotante, fué llevado allí desde Inglaterra. Estos diques estuvieron calculados para recibir barcos de guerra de 50-55.000 toneladas de desplazamiento, respectivamente, para inspeccionarlos y repararlos. Esta nueva base naval inglesa está provista de aereodromos con hangares de acero y cemento para los aviones e hidroaviones; grandiosos depósitos de carburantes y de reservas; potentes estaciones de radio, etc. En la parte Norte occidental de la isla, está construida la magnífica fortaleza de "Chandys" provista de potente artillería antiaérea.

Para caracterizar completamente la importancia estratégica de Singapoore, hace falta añadir que la base militar marítima de Singapoore está constituida por la isla principal, más el triángulo: Colombo (isla de Ceilán), cerca de la India; Hong-kong (cerca de China), y Darwin (Australia del Norte).

De las bases navales japonesas, la de la isla de Formosa es la más cercana a Singapoore, estando a 1.625 millas de ésta y del Japón a 2.900 millas.

El Japón comprende la inmensa importancia del sector de Singapoore por su base militar-naval, en la reacción contra su programa agresivo. Todos estos últimos años nos demuestran las febriles actividades de los agentes japoneses en este sector.

Los espías japoneses se han establecido en la isla indica de Inderlan y la península de Malaca. El capital japonés, va arraigando tenazmente en la industria y economía agrícola de estos lugares.

En las maniobras de Singapoore tomaron parte las unidades inglesas navales, aéreas y de tierra: más de 25 barcos de guerra, 100 aviones y 10.000 soldados regulares.

Por primera vez en Singapoore se ensayaron las potentes baterías de costa y el nuevo tipo de artillería antiaérea. Según el comunicado del Ministerio de la Guerra inglés, publicado por el "Daily Telegraf and Morning Post" del 15 de enero, en las maniobras tomaron parte los siguientes barcos: el crucero insignia "Norfolk", el crucero "Esmerald" (de la Escuadra Indo-Oriental-Inglesa), el barco de escolta "Indus" e "Indostán", el barco "Investigador", el crucero "Dorsetchair", el barco porta-aviones "Igl", el explorador "Vescot", unos diez submarinos y el barco base submarino "Medusa", cuatro exploradores de la primera flotilla, con el acorazado "Duncant" (de la Escuadra Inglesa de China).

Es preciso convenir con Baiyoteron, que la zona del Océano Pacífico cercana al teatro donde se desarrolla la guerra es en realidad "una zona inquietante".

El bloque agresivo alemán-japonés-italiano va desenlazando descaradamente una nueva guerra mundial. Ya está alimentando su guerra de destrucción en España y en China. Aprovechándose de las vacilaciones de los círculos dirigentes de los países democráticos, los agresores fascistas ya han encendido la guerra en dos continentes.

El único medio para contener a los incendiarios de la guerra, es la acción colectiva de todos aquellos países interesados por la paz, contra el bloque de los agresores fascistas. La Unión Soviética, sistemáticamente, con todos sus medios, se inclina a la organización colectiva de todos los pueblos contra el peligro de la guerra devastadora.

Igualmente los países democráticos más importantes, a excepción de la Unión Soviética, y en primer lugar Inglaterra, prosiguen con su política vacilante, la cual permite a los fascistas, violar la paz.

A la acción colectiva para la defensa de la paz, ellos prefieren su política de aislamiento, protestas separadas y notas; a la acción de todas las fuerzas militares que están al lado de la paz, ellos contraponen su carrera armamentista individual al armamento marítimo y de todas las otras fuerzas de tierra y aire.

A. P.

UN DOCUMENTO HISTORICO

Declaración de principios formulada por el Gobierno de la República el día 1 de mayo de 1938.

El Gobierno de unión nacional, que cuenta con la confianza de todos los partidos y organizaciones sindicales de la España leal, que ostenta la representación de cuantos ciudadanos españoles están sometidos a la legalidad constitucional, declara solemnemente para conocimiento de sus compatriotas y noticia del mundo, que sus fines de guerra son:

PRIMERO.—Asegurar la independencia absoluta y la integridad total de España, una España totalmente libre de toda ingerencia extranjera, sea cualquiera su carácter y origen, con su territorio peninsular e insular y sus posiciones intactas y a salvo de cualquier tentativa de desmembración, enagenación e hipoteca, conservando las zonas de protectorado asignadas a España por los convenios internacionales, mientras estos convenios no sean modificados con su intervención o asentimiento. Consciente de los deberes anejos a su tradición y a su historia, España estrechará con los demás países los vínculos que impone una común raíz del sentido de unidad que siempre ha caracterizado a nuestro pueblo.

SEGUNDO.—Liberación de nuestro territorio de las fuerzas militares extranjeras que lo han invadido, así como de aquellos elementos que han acudido a España desde julio de 1936 con el pretexto de una colaboración técnica que intenta dominar en provecho propio la vida jurídica o económica española.

TERCERO.—República popular, representada por un Estado vigoroso, que se asiente sobre principios de pura democracia que ejerce su acción a través de un Gobierno dotado de la plena autoridad que confiere el voto ciudadano emitido por sufragio universal, y sea el símbolo de un poder ejecutivo firme, dependiente en todo momento de las directrices y designios que marque el pueblo español.

CUARTO.—La estructuración jurídica y social de la República, será obra de la voluntad nacional libremente expresada mediante un plebiscito, que tendrá lugar tan pronto termine la lucha, realizado con plenitud de garantías, sin restricciones ni limitaciones, que asegure a cuantos en él tomen parte contra toda posible represalia.

QUINTO.—Respeto de las libertades nacionales, sin menoscabo de la unidad española. Protección y fomento del desarrollo de la personalidad y particularidades de los distintos pueblos que integran España, como lo imponen un derecho y un hecho históricos, que lejos de significar una disgregación de la nación, constituye la mejor soldadura entre los elementos que la integran.

SEXTO.—El Estado español garantizará la plenitud de los derechos al ciudadano en la vida civil y social; la libertad de conciencia que asegure el libre ejercicio de las creencias y prácticas religiosas.

SEPTIMO.—El Estado garantizará la propiedad legal y legítima adquirida dentro de los límites que imponga el supremo interés nacional y la protección de los elementos productores, sin merma de la iniciativa individual. Impedirá la acumulación de riquezas que pueda conducir a la explotación del ciu-

dadano y sojuzgar a la colectividad, desvirtuando la acción centralizadora del Estado en la vida económica y social. A este fin, cuidará del desarrollo de la pequeña propiedad, garantizando el patrimonio familiar, y se estimularán todas las medidas que le lleven a un mejoramiento económico, moral y racial de las clases productoras.

La propiedad y los intereses legítimos de los extranjeros que no hayan ayudado a la rebelión, serán respetados y se encaminarán con miras a las indemnizaciones que correspondan los perjuicios invertidos causados en el curso de la guerra. Para el estudio de esos daños, el Gobierno de la República creó ya la Comisión de Reclamaciones extranjeras.

OCTAVO.— Profunda Reforma agraria que liquide la vieja aristocrática propiedad semifeudal, que careciendo de sentido humano, racional y económico, siempre ha sido el mayor obstáculo para el desarrollo de las grandes posibilidades del país. Asentar la nueva España sobre una amplia y sólida democracia campesina, dueña la tierra de quien la trabaja.

NOVENO.—El Estado garantizará los derechos del trabajo a través de

una legislación social avanzada, de acuerdo con las necesidades específicas de la vida y de la economía españolas.

DECIMO.—Será preocupación primordial y básica del Estado, el mejoramiento cultural, físico y moral de la raza.

UNDECIMO.—El Ejército Español, al servicio de la nación misma, estará libre de toda hegemonía de tendencia o partido, y el pueblo ha de ver en él al instrumento seguro para la defensa de sus libertades y de su independencia.

DUODECIMO.—El Estado español se reafirma en la doctrina constitucional de renunciar a la guerra como instrumento de política nacional. España, fiel a los pactos y tratados, apoyará la política simbolizada en la Sociedad de Naciones, que ha de presi-

(Continúa en la página 10).



Episodios de la lucha en el mar

El crucero que ha vuelto a la vida

Por ANDRES BASTIDA

El "Miguel de Cervantes" de nuevo sobre las aguas del Mediterráneo.

Recortado sobre el fondo del monte fortificado, quebrando en parte la línea infinita de la lejanía, la mole acorazada, plena de líneas ágiles y firmes en la silueta de uno de nuestros cruceros, el "Cervantes", es claro exponente ahora, de como la voluntad de unos hombres, en su afán por contrarrestar un suceso adverso acaecido, ha dado un magnífico resultado. Y este resultado se traduce en haber logrado colocar, con nuestros medios y con nuestra férrea trayectoria de trabajo, otra vez en línea de combate—combate y lucha de la España republicana, por su libertad y por su independencia—una unidad de la Flota, que en los primeros momentos de la sublevación fascista, jugó tan destacado papel, sobre las aguas del Atlántico, en las del Cantábrico y en las costas que separan los dos continentes a través del Estrecho.

El "Miguel de Cervantes" en una mañana de otoño del 36, fué alcanzado y averiado de consideración. Un torpedo de un submarino extranjero tocó uno de sus órganos vitales. En aquella mañana de noviembre, el día 22, se causó una baja momentánea a nuestro conjunto de la Flota. Su inmovilización en el Arsenal, después de la agresión en el exterior del puerto de Cartagena, privó de llevar a cabo acciones, que de no haber existido ese "handicap" se hubiesen agregado a la suma de hechos magníficos que nuestra Marina de Guerra ha realizado. Ha sido desde entonces, hasta que en prueba oficial, recientemente efectuada, el "Cervantes" zarpaba a toda máquina rumbo a las afueras de la bahía, cuando se ha puesto a prueba la capacidad de nuestros marinos, de nuestros técnicos, de nuestros obreros del Departamento marítimo, y su labor de trabajo incesante, su fe en la causa de la República y su adhesión a ella.

Inmóvil sobre el puerto—lleno de sol en las suaves mañanas mediterráneas—el "Miguel de Cervantes" rememora complacidamente aquella rápida sucesión de hechos que siguieron al 18 de julio de 1936. Porque desde julio a noviembre, el buque llevó la gallardía de su potencia y los tres colores de su bandera, por los mares y lugares que la ponzoña fascista ponía empeño en contaminar con sus propósitos de invasión. Fué una actividad febril, un ajeteo constante y duro, para sentar los jalones de la resistencia que nuestros soldados habían de oponer más tarde a los invasores alemanes e italianos.

¡Julio a noviembre de 1936! Hasta que el barco sintió en sus entrañas la metralla extranjera, puso muy alto—como todos los buques gloriosos de la Flota—el pabellón de la Libertad. Fué el 18 de julio de 1936, a las 7,30 horas de la mañana, cuando el "Cervantes" zarpó de El Ferrol, rumbo a Cádiz. Ya la traición acechaba. Y fué entonces cuando nuestros marinos fieles a la causa de la República, actuaron con energía, haciendo que la enseña tricolor amparase netamente, conscientemente, el crucero que quedaba en manos leales. Una orden del Gobierno ordena variar el rumbo. Y frente a Cádiz, en la mañana del 20, vira hacia Tanger, Tanger a Málaga. Y más tarde, desde este último puerto, se llevan a cabo continuos y constantes servicios de exploración y vigilancia, a lo largo y lo ancho del Estrecho. Es cuando toda la capacidad y todo el entu-

siasmo de nuestros hombres del mar vibra al unisono y se muestra pletórica de pujanza. La Patria amenazada encuentra en ellos los grandes defensores de sus rutas de Libertad. Se suceden los bombardeos sobre el Hacho, la fortaleza de Ceuta, sobre los cuarteles facciosos de Melilla, sobre los objetivos, en fin, de los rebeldes en las cercanías del Estrecho. Luego la escolta al "Magallanes" en una travesía llena de valor y serenidad, hasta su entrada emocionante en las aguas de Cartagena. Más tarde rumbo al Norte. Y otra vez la enseña republicana pasea su pontencialidad marítima sobre el Cantábrico. Las concentraciones facciosas de Deva, por aquellos días, supieron de los cañones y de la pericia de los artilleros del "Cervantes". Las ciudades heroicas, que defendían los vascos, los santanderinos, los astures, supieron asimismo de la protección decidida de este buque. Después, de nuevo en Cartagena, hasta que las averías le obligaron a pasar a los diques de nuestro Arsenal.

Y es, ante ello, cuando se movilizan todos los resortes de trabajo y de entusiasmo para colocar de nuevo en su puesto al "Miguel de Cervantes". Dificultades, retrasos, todo fué zanjado gracias al esfuerzo magnífico de unos hombres. En los primeros momentos se concluyeron a toda prisa los trabajos de habilitación del dique y se llevó a feliz término lo que hoy es una realidad que halaga: la permanencia de nuestro crucero sobre las aguas azules del puerto departamental, presto a reverdecir sus andanzas heroicas sobre aquellos sitios donde se intentare evitar el triunfo de la República democrática, incuestionable y absoluto, pese a todas las alternativas de la guerra. Por eso, el anonimato de tantos hombres que han contribuido a esta venturosa realidad de volver a la vida el crucero republicano, tiene la gratitud de la Patria invadida.

En la pauta episódica de los hechos, surgen detalles y datos de aquellos días. En agosto de 1936, cuando el buque se hallaba en el apogeo de su combatividad, tomó el mando del mismo González de Ubieta, el prestigioso marino, exponente de lealtad a la República, que hoy vuelve a hallarse sobre el barco, con una responsabilidad mayor que entonces y de más eficacia para la causa republicana. Sobre el "Cervantes" se iza hoy la insignia del Estado Mayor de la Flota. Aquel hombre es hoy el Jefe de la Flota Republicana, la flota que ha dado fin con la mole ingente del "Baleares" en el combate naval de Cabo de Palos.

La silueta del buque alberga, bajo el trazo simétrico de sus departamentos, a todos los hombres responsables de los destinos de la Flota. Los mandos de ella, el Comisariado General, todo ello, se encuentra ahora en el navío remozado y compuesto, que cobra nuevos bríos de lucha y de empuje.

En la bahía—defensas naturales y técnicas, luminosidad bajo el cielo de Levante—la línea uniformada y potente del crucero que han salvado nuestros hombres de la marina y del trabajo, deja destacar, a popa, el marco tremolante de la bandera tricolor, la bandera, que agitada por el viento mediterráneo da motivo a una ronda de colores, que los reflejos del sol, al ondear aquella, matizan sobre la tonalidad única del color de cada franja. Y las tres—roja, amarilla, morada—, condensa en sus tonos, la esencia de nuestra causa: la de la independencia de la Patria.

El combate de Cabo de Palos

Por GERMINAL ROS

La mañana del 6 de marzo de este año, las sirenas de las unidades de nuestra flota, despertaron al vecindario de la Base Naval de Cartagena con un tono alegre. ¿Qué pasaba? El pueblo se volcó a los muelles para ver qué ocurría. Los rostros radiantes de los maridos, sus vítores a la República, eran el mejor anuncio de su victoriosa gesta.

A las 2,15 horas del citado día, nuestra heroica Flota había tenido un encuentro con el enemigo y dejado fuera de combate a la mejor unidad de la Flota facciosa, el "Balears", reduciendo al silencio



por largo tiempo a los otros cruceros facciosos "Canarias" y "Almirante Cervera".

Con inferior material, con artillería de menos alcance, pero con una superior dirección e infinita superioridad moral en las dotaciones, nuestra Flota había hecho conocer la derrota a los piratas del mar, a los traidores a su Patria que habían puesto las unidades, propiedad de España, contra su propia Patria en la deshonrosa tarea de asesinar niños y mujeres españolas, que ajenos a la ambición de unos generales, recibieron sobre sus cuerpos la mortal misiva del fascismo, en forma de metralla.

Se repetía en el combate naval de Cabo de Palos el mismo fenómeno que en diferentes fases de nuestra guerra: el enemigo, con superior material, era inferior a nosotros en cuanto al factor hombre que era, en definitiva, lo que se imponía.

¿Fue producto de la casualidad el encuentro con el "Balears"? No. Fue fruto de una meticulosa preparación, de un estudio concienzudo de nuestros técnicos, y a su cabeza el Jefe de la Flota D. Luis González de Ubieta; fue una superación de nuestras energías, por la puesta a punto de nuestras posibilidades, por la combatividad y disciplina de nuestros marinos.

Después del combate naval del 6 de marzo, puede afirmarse que la pérdida por el enemigo del "Balears", representa una disminución en más de su tercera parte de su potencia naval (1) y que en futuros combates, con el aumento de nuestra técnica y nuestra potencia, podremos derrotar nuevamente a la Flota facciosa.

Entonces el mar de España será otra vez de los españoles, como la tierra de España será totalmente nuestra al derrotar a las fuerzas invasoras que hoy pisan nuestro suelo.

En los días que se acercan, nuestra Flota va a ser un factor decisivo en la guerra, contribuyendo con su potencia, su técnica y su heroísmo a dejar a España libre de invasores para que nuestra Patria pueda seguir en la historia su curso de pueblo libre, independiente y feliz.

(1) Las características del "Balears", eran: Desplazamiento: 10.000 Tm. Standard, o sea 12.230 Tm. a plena carga; eslora, 193'8 metros; manga, 20'2 metros; calado máximo, 6'2 metros. Armamento: ocho cañones de 20'3 cm. en cuatro torres gemelas, ocho cañones de 12 cm. de montaje antiaéreo, ocho cañones automáticos de 40 mm. con montaje antiaéreo, 12 tubos lanza torpedos de 523'2 mm., dos aviones en catapultas, protección antiaérea de 50 mm. y 42 mm. Pañoles, 101'6 mm. Máquinas: turbinas Parfon. Fuerza de máquina, 90.000 H. P. Velocidad, 33 nudos. Radio de acción, 8.000 millas a 15 nudos.

Un documento histórico

(Viene de la página 8).

dir siempre sus normas. Ratificar y mantener los derechos propios del Estado español y reclamar como potencia mediterránea un puesto en el concierto de las naciones, dispuesta siempre a colaborar en el afianzamiento de la seguridad colectiva y en la defensa general de la paz.

Para contribuir de una manera eficaz a esta política, España desarrollará e intensificará todas sus posibilidades de defensa.

DECIMOTERCERO.—Amplia amnistía para todos los españoles que quieran cooperar la intensa labor de reconstrucción y engrandecimiento de España.

Después de una lucha cruenta como la que ensangrienta nuestra tierra, en la que han resurgido las viejas virtudes de heroísmo y de idealidad de la raza, cometerá un delito de traición a los destinos de nuestra Patria aquel que no reprima y ahogue toda idea de venganza y represalia, en aras de una acción común de sacrificio y trabajo en el porvenir de España que estamos obligados a realizar todos sus hijos.

Hace veintiún año

Por DAVID J. GASCA

Comandante del destructor «A. Miranda»

Un submarino "desconocido" ha torpedeado un barco inglés frente a las costas de España. (De los periódicos).

Puede decirse que fué en 1917 cuando Alemania declaró abiertamente la guerra submarina. Sus actuaciones, parecieron responder a las esperanzas del mando alemán. En enero, anunciaron que habían hundido 439.000 toneladas; 781.000 en febrero; en marzo 885.000; en mayo 896.000, y en junio, poco más de un millón de toneladas. Como vemos, marchaba en progresión creciente y no hay Marina Mercante capaz de resistir tales destrozos; así fué que Jellicoe dijo que a pesar de tener Inglaterra más de la mitad del tonelaje mundial, no tenía un



Don David J. Gasca, condecorado con la Medalla del Valor, por su participación en el combate naval de Cabo de Palos, al mando del destructor "Lepanto".

solo barco de sobra para sus necesidades militares cada vez mayores.

La situación naval en abril del 17, presentaba dos aspectos diversos: el pueblo inglés, la prensa y la sociedad londinense, y por otra parte, los hombres de Estado y los Jefes y oficiales del Almirantazgo inglés.

Los periódicos publicaban artículos optimistas acerca de la campaña submarina alemana. Descartaban la idea que esta nueva forma de piratería pudiese amenazar la seguridad del Imperio británico. El Almirantazgo informaba que semanalmente llegaban y salían de los puertos ingleses unos cinco mil barcos. Claro que esto no tenía ningún valor, pues no citaban ni los buques neutrales, ni los barcos hundidos.

El sentimiento general era que que la última esperanza de ganar la guerra por parte de Alemania

se desvanecía y que la paz no se retrasaría mucho. La misma ignorante alegría se sentía en la sociedad londinense. A pesar de las actividades de los submarinos, Londres era el mismo; la "season" estaba en pleno apogeo y nadie pensaba en el peligro que se cernía sobre su país. Era imposible que los alemanes ganasen la guerra. Los dueños del mar eran los aliados y ello implicaba una seguridad absoluta de vencer. Pero viendo lo que desde el exterior no se veía, conociendo datos y cifras, Alemania iba a ganar la guerra, pero de una manera fulminante, tanto que en breve plazo, cuatro o cinco meses, Inglaterra capitularía sin condiciones. La realidad era que habían sido hundidas 536.000 toneladas en febrero, 600.000 en marzo, y 900.000 en abril, entre buques ingleses y neutrales.

Ante esta realidad había que hacer todo lo que en buena lógica se pudiera; lo primero que se hacía más necesario era construir buques con objeto de aumentar las fuerzas antisubmarinas y dedicar todos los barcos a esta misión. Lo peor era que el verano con sus días largos se acercaba, lo cual favorecía la acción de los submarinos. La situación era seria y en algunos momentos, grave.

La Marina inglesa, no sólo tenía que luchar contra la segunda potencia naval del mundo, sino que había de mantener libres las comunicaciones a través del canal de la Mancha, en cuya orilla estaba establecido el enemigo; había de asegurar el paso de millones de hombres, de provisiones, de municiones; había de asegurar también las comunicaciones en Macedonia, Egipto, Palestina y Africa, amenazadas por buques de superficie, minas y submarinos; tenía que proteger a los buques mercantes propios, a los aliados y neutrales y también el paso de las tropas americanas en su viaje hacia Europa. Compárese la labor y el papel desarrollado por la Marina antes de la guerra y el que tenía que desempeñar en aquellos momentos tan graves, para darse cuenta de lo injusto de las críticas que contra ella se lanzaron. Al Almirantazgo en general, a los almirantes en particular, se los achacaba una falta de espíritu y de inventiva por aquellos que no conociendo el problema en sus verdaderos términos, no comprendían el formidable esfuerzo que la Marina estaba realizando.

El primer punto que tuvo que tocar fué el de su propia organización y que para muchos pasaría desapercibida, sin embargo, todas las reformas hechas no eran las satisfactorias que se esperaban, lo que hizo que al abordar este importante tema se hizo con el cuidado y la meticulosidad que son de suponer. Había que resolver las dificultades propias de la guerra, producir y construir barcos, torpedos, minas y municiones, con un ritmo cada vez más acelerado y además evitar el desorden que se produce en todas las marinas por muy bien organizadas que estén, pero que no han tocado en tiempo de paz las realidades que supone la guerra.

Así puede decirse que fué al principio de 1918 cuando Inglaterra emprendió la lucha ofensiva y defensiva contra los submarinos. Ya se conocían los nombres de todos ellos, sus movimientos y sus bases de aprovisionamiento. Sabían los ingleses que los submarinos alemanes salían del mar del Norte, daban la vuelta a Irlanda, operaban a la entrada del canal de la Mancha, bajaban al golfo de Vizcaya y hasta el estrecho de Gibraltar para internarse en el Mediterráneo. El número total de los submarinos construidos por Alemania no pasó de 300, pero operaban simultáneamente en pequeño nú-

mero. El almirante norteamericano Sims declaró que si Alemania hubiese podido tener constantemente en servicio 50 submarinos en las rutas de navegación durante la primavera y el invierno de 1917, es decir, antes que la Gran Bretaña hubiese podido hacer frente a la situación, nadie habría podido impedir que Alemania ganase la guerra. En lugar de hundir 850.000 toneladas, hubiera hundido de dos a tres millones.

Cuando en abril de 1917, quiso el Almirantazgo hacer frente a los submarinos alemanes, contaba solo con dos medios: sembrar de minas las bases de estos submarinos, tales como Ostende y Heligoland, lo cual no tenía eficacia, pues los alemanes las llevaban o recogían con la misma rapidez con que eran colocadas y cruzar continuamente por la zona frecuentada por el enemigo, buques con la misión de destruirlos.

Estos buques eran de todas clases: Yates, pesqueros, "bous", remolcadores, buques ligeros, en fin, toda embarcación que pudiendo aguantar la mar propia de aquellos parajes que habían de frecuentar, fueran capaces de llevar una estación de radio, un cañón y unas cargas de profundidad.

El tipo de barco que más se empleaba era el destructor. La guerra naval había demostrado que el submarino no podía atacarle con éxito, y que todo

submarino que emergiese dentro del alcance de los cañones del destructor—esté siempre vigilante—corría gran riesgo de ser hundido. Esto es lo que principalmente caracteriza toda la guerra antisubmarina.

Inglaterra venció.

* * *

Han transcurrido veintiún años. Tenemos una guerra en que ha sido preciso improvisarlo todo, hasta la organización. Se observará que también Inglaterra tuvo que organizarse, que pasó por momentos críticos, pero que al fin venció; que se cometieron errores o más bien que se obraba con arreglo a una realidad que el gran público ignoraba, que se desconocía la labor callada y el esfuerzo constante de la Marina. Todo ello pudiéramos trasladarlo a la época actual. Al fin y al cabo, guerra es una y otra. Diferente en sus matices, en su finalidad, en su desarrollo, pero al fin guerra era la una y guerra ésta, que tiene por escenario nuestra España.

Al final también venceremos nosotros, pues tenemos la razón de nuestra parte, pero mientras tanto, parece que Inglaterra se ha olvidado de aquellos días críticos, graves y serios de la primavera del 17. Convendría refrescarles la memoria.

+ España Leal de 1938 España Leal de 1808 (CORAL DE PRIMAVERA)

PRIMERO de mayo.

Himnos, sangre, flores,

Primavera de guerra de los trabajadores.

—Di, ¿tú qué harás el Primero de Mayo?

—Mi país está en guerra, campesina.

Yo, como buen soldado de los mares,

haré que el pabellón de la Marina

flote sobre los vientos ejemplares.

—Di, ¿tú qué harás el Primero de Mayo?

—Mi país está en guerra. Un aguacero

batir quiere de balas sus labores.

Yo como campesina, marinero,

prepararé mis brazos segadores.

—Di, ¿tú qué harás el Primero de Mayo?

—Mi país está en guerra. Los talleres

multiplican, veloces, la jornada.

Mano a mano del hombre, las mujeres

ofrecerán su sangre acelerada.

—Di, ¿tú qué harás el Primero de Mayo?

—Mi país está en guerra. Por su cielo,

alas de extraños pájaros ladrones.

Yo condecoraré de gloria el vuelo

de los republicanos aviones.

—Di, ¿tú qué harás el Primero de Mayo?

—Mi país está en guerra. Tercamente

haré hablar al fusil ese lenguaje

que empuje a España valerosamente

a conquistas de nuevo su paisaje.

Primero de Mayo.

Himnos, sangre, flores.

Primavera del triunfo de los trabajadores.

Rafael ALBERTI

(Madrid, 1 de mayo de 1938.)

Don Luis González de Ubieta, que ha puesto a prueba su firmeza republicana a través de veintidós meses de guerra; que en las históricas jornadas de Madrid en noviembre del 36, rescató para España el «Gravina», trayéndolo de Casablanca; que la reafirmó en su puesto de Jefe de Estado Mayor de la Marina y que como Jefe de la Flota Republicana, ha dirigido el combate de Cabo de Palos, habiéndole sido concedida la Placa Laureada de Madrid

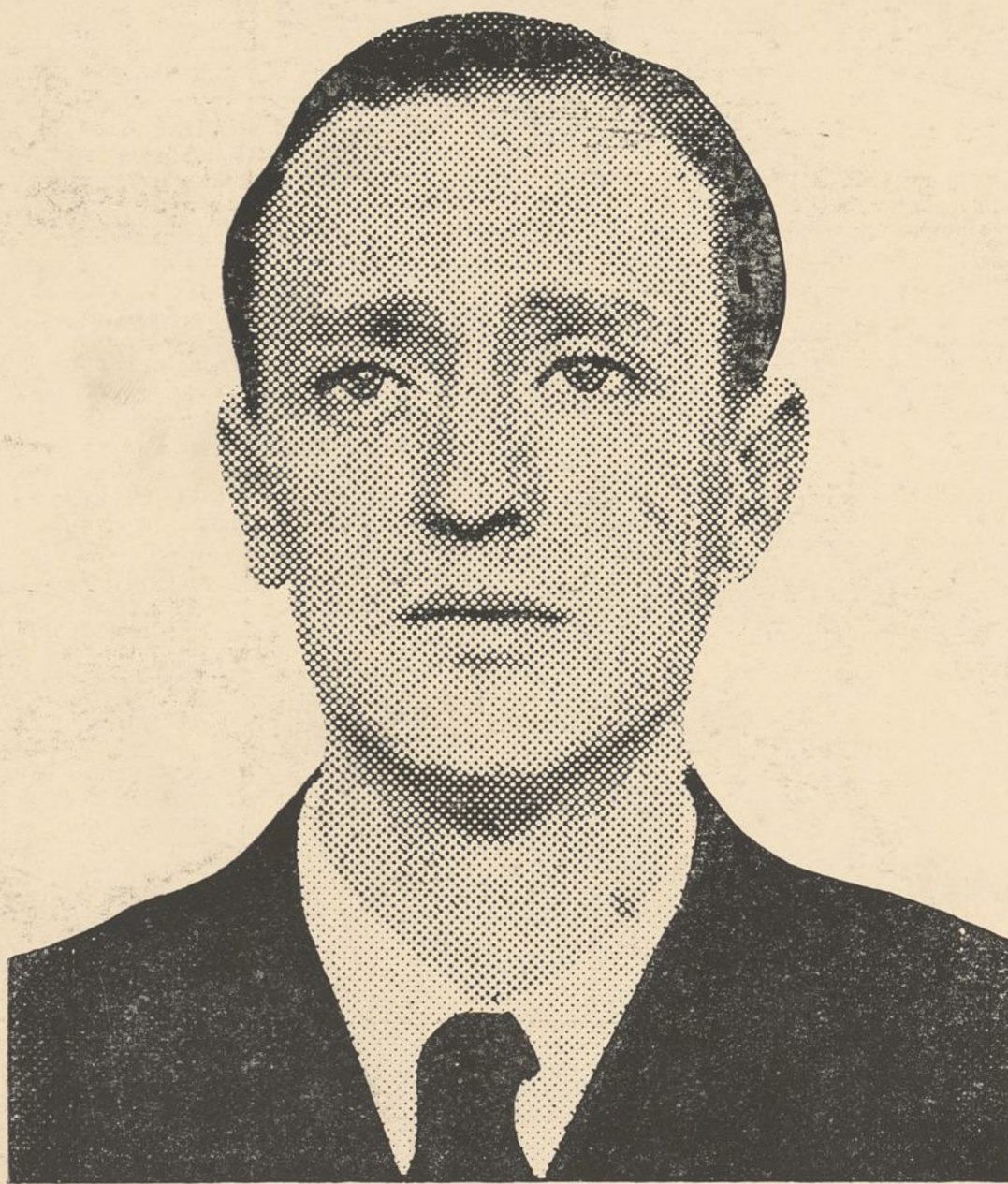


El camarada Bruno Alonso, viejo luchador obrero, diputado a Cortes por Santander y Comisario General de la Flota Republicana

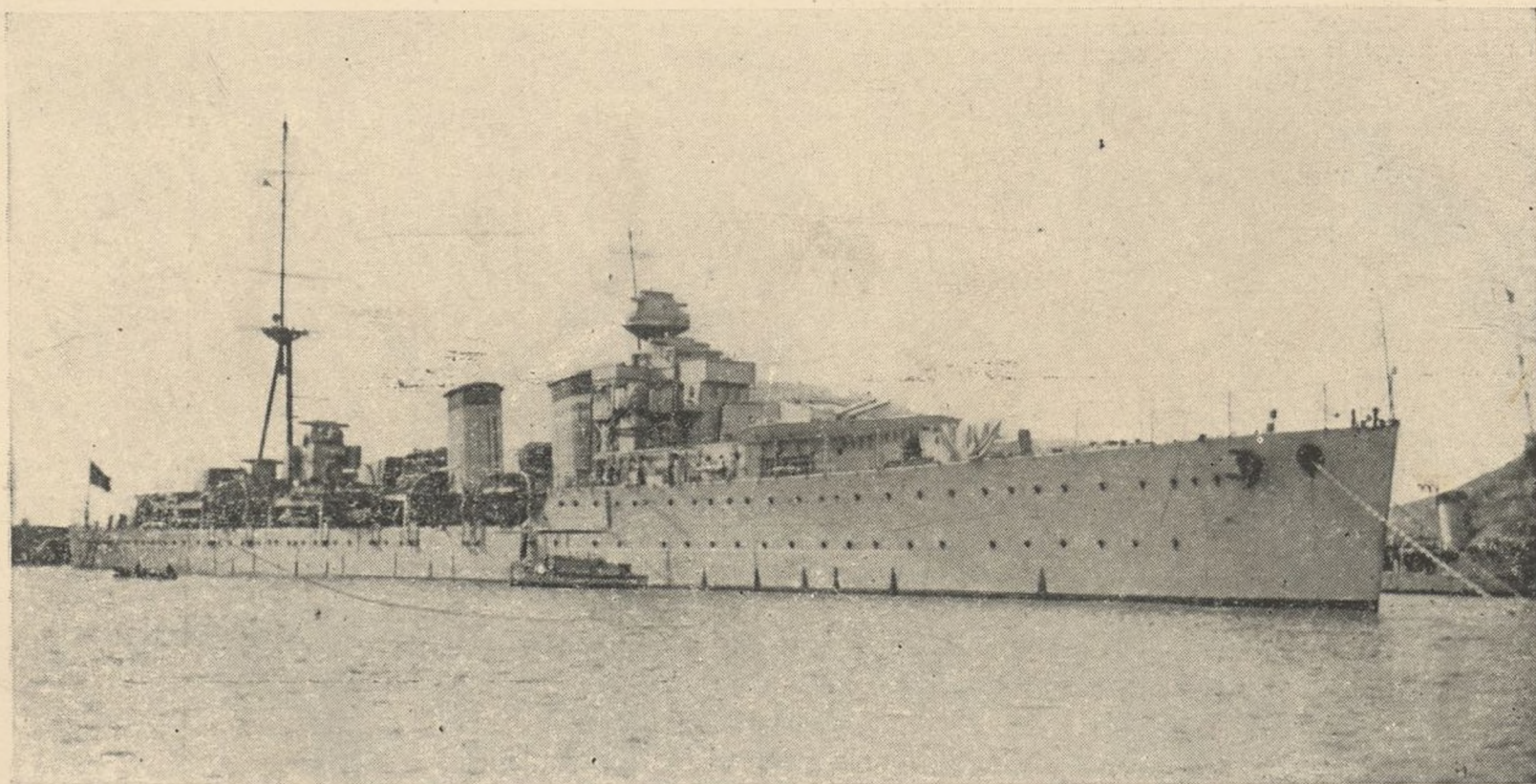


Ayuntamiento de Madrid

Chromat



Don Pedro Prado Mendiábal, Jefe del Estado Mayor de la Marina, que en todos los puestos de dirección ha demostrado su entereza republicana y su excepcional valía



El "Miguel de Cervantes", crucero insignia de la Flota Republicana.

Ayuntamiento de Madrid

S

NOR

Los
deben
ditada
tuar
sacion
instan
a las
batal
encue
za de
re de
neces
ción
dar f
Est
ment
comb
arrol
cesac

La
vicio

las
buq
fer
dad
sali
Si
cas
eva
inu
me
les
par
L
dió
imp
ins
lug
de
tie
con

Sanidad naval

Por RAMON GARCIA CERVIÑO

Comandante médico de la Armada

NORMAS DE ORGANIZACION SANITARIA EN COMBATE

Los problemas sanitarios que nos plantea la guerra naval, deben ser estudiados con especial interés y previstas las medidas soluciones, para que en todo momento podamos actuar acertadamente y sin tener que echar mano de improvisaciones que suelen ser de resultados catastróficos en los instantes difíciles de nerviosismo y precipitación, que siguen a las acciones rápidas y violentísimas que caracterizan a las batallas navales. Siempre es problemático el resultado de un encuentro naval, por lo que se refiere al número y naturaleza de las bajas que origine, pero esto de ningún modo quiere decir que debemos permanecer inactivos; todo lo contrario, necesitamos establecer las líneas generales de una organización fundamental, que con ligeras variantes podamos acomodar fácilmente a cada caso particular.

Esta organización puede considerarse dividida en tres momentos diferentes a saber: 1.º Preparación sanitaria para el combate naval. 2.º Actuación de la Sanidad durante el desarrollo del combate, y 3.º Su proceder cuando el combate haya cesado.

PREPARACION PARA EL COMBATE

La vida en un buque de guerra, la naturaleza de sus servicios, el apresuramiento de los trabajos, el ruido incesante de



las máquinas, la limitación del espacio, etc., hacen que un buque de guerra sea el sitio menos apropiado para alejar enfermos; por estas y otras razones, se comprende que las unidades de la Flota, ante la posibilidad de un combate, deben salir a la mar libres de todo lo que suponga entorpecimiento. Si se hace la salida de un puerto de la nación (este es el caso de nuestras actuales operaciones) deben desembarcar, evacuándolos al Hospital de la Base, todos los combatientes inutilizados temporalmente (heridos o enfermos); con ello aumenta el poder combativo del barco, al no tener que prestarles atención y quedar las enfermerías completamente libres para recibir los heridos del próximo combate.

Las enfermerías ordinarias deben desalojarse por su situación, en general, poco protegida, y el material sanitario más importante, debe trasladarse a las enfermerías de combate instaladas en los lugares protegidos. Como estos cambios de lugar pueden dar motivos a confusiones, porque el personal de la dotación en los momentos apurados de sentirse herido, tiene por rutina a dirigirse a la enfermería ordinaria, sería conveniente implantar la innovación de algunos países, que

colocan la enfermería permanente, debajo de la línea de flotación; con ello no habría confusión posible del personal, que ya estaría acostumbrado y tampoco habría necesidad de trasladar el material sanitario, porque ya estaría en lugar protegido.

Es preciso, atendiendo a las características de cada unidad hacer una distribución acertada de los servicios sanitarios (puestos de socorro y enfermerías secundarias). También es conveniente intensificar las medidas de higiene para disminuir las posibilidades de infección de las heridas; ya que en las condiciones en que se desenvuelven las actividades en un barco de guerra, es ilusorio suponer que los heridos puedan llegar limpios a la enfermería.

DURANTE EL COMBATE.—La labor de los sanitarios en una batalla naval, es enorme, aunque sólo se deben de practicar las intervenciones de extrema urgencia, como cohibir hemorragias y aliviar los sufrimientos más penosos, esto sólo se puede lograr a costa de vencer las grandes dificultades que imponen los destrozos del combate. Durante la batalla de Jutlandia, ha habido buques en los que no se pudo hacer las limpiezas de las heridas, porque se habían roto las tuberías de agua dulce. En 1918, el "Vindictive" con 900 hombres de dotación, los sanitarios tuvieron que asistir en hora y media a 176 heridos y 60 moribundos en las lamentables condiciones en que se encontraba el barco, puesto que la enfermería principal de combate fué deshecha en los primeros momentos por un disparo y el puesto de socorro de proa fué inutilizado (inundado de agua y aceite) por haber roto un proyectil las tuberías de aceite que alimentaban los lanzallamas.

En contra del criterio que (fundándose en que el 30 por 100 de los heridos mueren rápidamente) sostienen que no deben curarse durante el combate para evitar el gasto de material y personal, nosotros afirmamos, que los heridos hay que curarlos en plena batalla por humanidad y para evitar el efecto desmoralizador, que resta eficacia a los demás combatientes. Durante la guerra ruso-japonesa, en un Crucero, los alaridos de un herido que tenía un muslo atravesado por un hierro de la cofa, distrajerón y desmoralizaron de tal modo a los que manejaban los cañones de la cubierta superior, que prácticamente no hicieron nada eficaz.

Todo y con todo detalle debe estar previsto para su rápida ejecución durante el combate. Aparte de las enfermerías de combate, en los lugares protegidos, céntricos y de fácil acceso, deben establecerse puestos de socorro a proa y a popa, que han de recoger los heridos, colocarles la primera cura y trasladarlos a las enfermerías. Abriendo un inciso, diremos que la misión de asistir a los heridos en su más amplia acepción, no es solo deber del médico, sino que es una obligación que pesa sobre todos los individuos; en caso de combate, todo hombre está obligado a auxiliar a su compañero herido, si así se lo permiten los deberes de su destino; lo socorrerá transportándolo al puesto de socorro más próximo, o avisará al trozo de auxilio, si no puede hacer nada de esto, por lo menos lo colocará en sitio protegido.

Durante el combate no hay que pensar en la evacuación de los heridos, puesto que un buque de guerra, durante la acción sólo debe existir para ella, y mientras la misma dure, sólo se podrán retirar los heridos a los puestos sanitarios y asistirlos de primera intención con los medios de que disponga la unidad de combate. Para ayudar a los sanitarios en su labor durante la gran guerra, los ingleses dedicaron a las brigadas de socorro el 5 por 100 de las dotaciones. Una vez atendido el herido, se rotulará con una tarjeta (roja si es grave y blanca si es leve), en la que aparte del nombre, se hará constar el tipo de la herida y el tratamiento.

Los detalles de la organización (material, personal, etc.), deben adaptarse atendiendo a las características de cada unidad.

DESPUES DEL COMBATE NAVAL.—Cuando ha habido gran cantidad de heridos, es la fase en la cual los sanitarios han de desplegar mayor actividad para poder atenderlos, a fin de que estos esfuerzos vayan seguidos de la mayor eficacia debe imponerse un servicio de triage. Los sanitarios no deben llevar ante el médico al primer herido que se encuentre; esto sería grave defecto. La atención preferente debe ser para los más graves. Es este el más importante principio de ayuda a los heridos que debe presidir la actuación de los sanitarios. Para ponerlo en práctica es preciso que se haga una clasificación de los mismos, atendiendo a la gravedad de sus lesiones (triage). Puede servir como pauta para esta clasificación el orden siguiente; advirtiéndole su carácter simplista.

Primero: Hemorragias intensas. Segundo: Heridas de vientre; ídem penetrantes de pecho; ídem con grandes destrozos de tejidos; fracturas abiertas; heridos en estado de Schok y

El Servicio de Espionaje Militar y Naval Inglés en la Guerra Mundial

Antes del comienzo de la guerra mundial de 1914-18, las potencias europeas tenían ya una amplia red de "intelligence service". Francia, Alemania, Rusia, Italia y Austria-Hungría rivalizaban entre sí en el espionaje de todo lo que pasaba en los círculos militares y navales.

El "intelligence service" francés se mostró el más potente y el mejor preparado.

Al principio de la guerra el más débil fué el inglés. Inglaterra no pudo obtener los datos necesarios sobre los submarinos cruceros contruidos por Alemania, y por lo tanto se encontró en una situación crítica cuando varias docenas de éstos organizaron un bloqueo submarino contra las comunicaciones marítimas de la Gran Bretaña.

Solamente durante el curso de la guerra, Inglaterra empezó a desarrollar con energía su servicio de espionaje, prestando la máxima atención a las cuestiones marítimas, al conocimiento de la situación económica del enemigo y a la propaganda política. El jefe de la flota inglesa en el Mediterráneo, lord Fisher, al principio de la guerra organizó por propia iniciativa el enlace con los comerciantes ingleses que vivían en la costa del Mediterráneo.

Esta iniciativa forzada se justificó plenamente. El puesto central secreto estaba instalado en el territorio "neutral" de Suiza.

Allí se dirigían todas las informaciones de los servicios de espionaje.

Poco a poco, a medida que las acciones militares tomaron dimensiones gigantescas, el "intelligence service" se desarrolló de una forma sin precedentes. Los agentes de este servicio en el teatro de la guerra naval, se mostraron perfectos maestros. Generalmente, antes de la salida de los submarinos alemanes o de otros buques de guerra de su base, la agencia estaba informada de todas las órdenes recibidas por estos buques, lo cual daba la posibilidad de tomar las medidas convenientes, tales como simples operaciones militares, traslación de tropas, entrega de municiones de un país a otro, o bloqueos marítimos, a base de los datos completos de la agencia.

En octubre de 1914 fué nombrado Reginald Howe jefe del "intelligence service" naval, el cual, hasta entonces había sido conocido sólo como especialista artillero en la armada real. Al cabo de un período relativamente breve, logró conseguir progresos notables, en primer lugar por haber elegido bien sus cuadros de agentes para el servicio. Se enrolaron gran número de éstos en puertos "neutrales", particularmente entre el personal de las embajadas y consulados y también en la misma Inglaterra. La oficina de espionaje de Rotterdam, en una sola sociedad de navegación marítima tenía empleadas 300 personas divididas en cuatro secciones: la primera de espionaje naval; la segunda terrestre-militar; la tercera de técnica militar, y por último, un grupo especial se ocupaba de la agitación en la prensa, estando estrechamente ligado con varios periódicos extranjeros sobornados. Una sección proporcionaba pasaportes y otros documentos a los espías.

Para resolver los temas planteados al "intelligence service", se recurrió muchas veces a importantes personajes políticos, catedráticos y hombres de ciencia. Para descifrar radiotelegramas alemanes se empleó por el Almirantazgo, al profesor Young, de la

Universidad de Edimburgo, el cual eligió unas cincuenta personas y en varios lugares de la costa estableció puestos de escucha.

Hubo días en que el Almirantazgo recibió hasta 2.000 radiogramas interceptados.

Los alemanes se distinguieron por sus muchas emisiones por "radio", especialmente los submarinos y los zepeines, a los cuales les gustaba mucho contar por "radio" sus hazañas cuando regresaban a sus bases. La oficina dirigida por Alfredo Young era conocida con el nombre de "Cámara de los Cuarenta."

Se descifrabán, no sólo los radiogramas navales, sino también los políticos que se enviaban a los representantes de Alemania en las diferentes partes del mundo. De éstos se tomaron interesantes informaciones sobre los planes de los alemanes en Persia, las conspiraciones en Irlanda, etc. El desciframiento de los radiogramas del ex-ministro de Negocios Extranjeros Herman Zimverman, descubrió la proposición de un arreglo entre Alemania y México contra los EE. UU. El embajador norteamericano en Londres, cuando se enteró de esta comunicación, la pasó al Presidente Wilson y de sus manos fué a parar a poder de la prensa. La publicación de éste radiograma tenía gran importancia para movilizar la opinión pública en favor de la acción de los EE. UU. contra Alemania.

Gracias a la información por el descifrado de los radiogramas, la armada alemana se hallaba vigilada constantemente. El Almirantazgo sabía puntualmente la hora de la salida y el rumbo de la flota alemana en vísperas del combate de Loggen Rank. Se puede considerar que desde el mes de octubre de 1914, la flota alemana no efectuó ninguna salida que no fuese sabida por los ingleses mediante los radiogramas cursados entre los buques y las bases.

Solamente antes del conocido combate de Jutlandia, el Almirantazgo no recibió a tiempo informaciones precisas sobre el movimiento de la Escuadra alemana. La tardanza de solo 20 minutos en recibir las noticias, produjo una confusión fatal para la flota inglesa durante la formación de los buques en la línea de combate, en la primera fase de éste. Se necesitó recibir un informe muy detallado desde el crucero "Southampton", para sacar al buque "Jellicoe" de su equivocación. El retraso en la operación tuvo consecuencias desfavorables.

En Londres existía una escuela especial que preparaba agentes de "intelligence service" únicamente para el servicio naval. En los cinco cursos de esta escuela, los estudiantes adquirían los conocimientos acerca del servicio de espionaje.

Para matricularse en las escuelas, se necesitaba la edad apropiada, siendo preferidos los voluntarios y personas conocedoras de idiomas extranjeros. Antes de mandarlos a otros países, los agentes recibían instrucciones acerca de la actividad especial que debían desarrollar.

Hay que tener en cuenta que en los países europeos, especialmente en Inglaterra, se practica la preparación de especialistas del servicio naval: torpedistas, artilleros, radiotelegrafistas, personal encargado de los proyectores, amanuenses de Estado Mayor y otros, a fin de que se alistén en las flotas del enemigo y en tiempo de guerra produzcan sabotaje y se ocupen activamente en el servicio de espionaje. El sabotaje consistía en retardar el intercambio de

los radiotelegramas y señales, los electricistas estaban encargados de estropear los cables eléctricos en los barcos y en la transmisión, mientras los apuntadores tenían que apuntar sin enfocar el blanco.

Si al principio de la guerra mundial el "intelligence service" militar y naval inglés se encontraba en un nivel extremadamente inferior, al final del primer año de guerra había alcanzado un alto grado de perfeccionamiento. El ex-ministro de Marina inglés, Churchill, pudo declarar después con pleno fundamento: "Nuestro 'intelligence service' militar y naval se considera, justamente, merecedor de gloria universal."

Entre los agentes navales de este servicio inglés, se destacó un ingeniero de construcción naval, llamado Miller. Una vez le asignaron la comisión de bajar en traje de buzo y acercarse a un submarino alemán que se había hundido poco antes cerca de la costa de Ilent. La misión de Miller era la de conseguir datos sobre la construcción y organización del submarino, acerca de lo cual el Almirantazgo no había recibido a tiempo oportuno suficiente información de sus agencias en las bases navales alemanas.

Miller demostró ser, no solamente marino, sino también un energético y emprendedor buzo. Introduciéndose en la parte interior del buque, pudo extraer del cofre fuerte, los planos de los últimos campos de minas, el código reservado para comunicar con la flota imperial y libros de códigos navales alemanes.

La primera experiencia sirvió de base para efectuar este trabajo en una escala más extensa. Una organización especial envió a Miller a los lugares situados a lo largo de la costa de Inglaterra, donde habían sido hundidos submarinos alemanes. El bajaba al fondo y penetrando en el interior de los barcos, ayudándose algunas veces con cartuchos explosivos, conseguía sacar a la superficie botín nuevo y valiosísimos planos y códigos del enemigo. De los 60 submarinos alemanes que fueron hundidos durante la guerra, todos, con pocas excepciones, fueron explorados por Miller. Y por tanto conocía la organización y aparatos existentes a bordo de dichos buques tan bien como los constructores ingenieros de los submarinos.

La actividad de Miller estuvo en secreto riguroso hasta el final de la guerra.

Se empleaba brillantemente el arte de espionaje que consistía en tres principios: 1.º - Saber el paradero de los más valiosos documentos. 2.º - Cogerlos sin ser descubierto y pasar todo lo cogido al jefe rápidamente. 3.º - Dejar al enemigo en la ignorancia de que sus planes eran conocidos.

En las condiciones de censura y espionaje de hoy, un agente pese a su táctica emprendedora y al empleo de nuevas composiciones químicas, se pone en situación extremadamente comprometida al intentar comunicar sus observaciones y los datos documentales recogidos. Durante la guerra de 1914-18, el problema de entrega de informes ocupó el lugar más importante.

En los últimos meses de la guerra los servicios secretos de las potencias europeas encontraron un nuevo método de comunicación: rayos infra-rojos y ultra-violetas. Los primeros son ondas largas de luz, que no producen sensación de luz, y que pueden ser enviados por una lámpara especial de señales, quedando inobservados por todos, excepto por el observador provisto de prismáticos de pantalla con filtro de luz especial.

Durante la guerra mundial bajo condiciones atmosféricas favorables, cuando había luz solar clara, estas señales alcanzaron hasta una distancia de 8 millas.

La técnica de comunicaciones sigue perfeccionándose. El espía emplea todas las invenciones técnicas. Puede suponerse que en el futuro los agentes de espionaje poseerán métodos de comunicaciones que desde el punto de vista científico se considerarían ahora fantásticos.

Hemos observado anteriormente, que al principio de la guerra, los ingleses no tenían un buen servi-

cio de información, pero aún mucho tiempo antes de la guerra los ingleses habían descubierto a las personas que espionaban a favor de Alemania.

El contraespionaje inglés se abstenía de tomar medidas preventivas y se contentó con un control preciso de todas las actividades de los espías alemanes. Pero el mismo día que se declaró la guerra, todos los espías alemanes, a excepción de uno que logró escapar, fueron detenidos. El golpe más grande para los alemanes fué el arresto del peluquero Karl Einst que actuaba de "buzón" de los agentes militares y navales de Alemania. Su detención motivó la de otros 21 agentes.

De esta manera desde el mismo comienzo de la guerra, el contraespionaje supo poner sobre Inglaterra tal cortina que no permitía al enemigo juzgar los preparativos guerreros de este país. El señor Thonsón jefe de la policía londinense en su libro "El pueblo divertido", dijo: "Como resultado de esta 'razzia' inesperada en el momento más crítico de la movilización británica, se bajó sobre Inglaterra una cortina. El servicio de espionaje de Alemania quedó paralizado. Pudieron solamente suponer lo que se haría y estas suposiciones les fallaron.

La censura jugó aquí un gran papel como uno de los medios empleados contra el contraespionaje. Unos días antes del comienzo de la guerra, un circunspecto funcionario inglés detenía toda la correspondencia que a él le parecía sospechosa. Los resultados excedieron todas las esperanzas. Nunca la censura recibió tan numeroso y valioso material en plazo tan breve.

Al clasificar y examinar el correo se encontraron órdenes alemanas y austriacas sobre la movilización y otros importantísimos documentos. Las órdenes iban dirigidas a los alemanes y austriacos residentes en el extranjero. Al cabo de dos meses se logró tener una relación detallada de los enemigos que actuaban contra Francia y Rusia.

Durante la guerra mundial, millares de paquetes, cartas, periódicos y diarios fueron censurados semanalmente. Los barcos que llegaban a puertos ingleses dejaban una gran cantidad de correspondencia en el edificio del correo. Gracias al trabajo conjunto de la censura con la agencia de contraespionaje se logró detener al destacado espía alemán Müller.

En el primer mes de la guerra hasta catorce mil súbditos alemanes y austriacos fueron arrestados y detenidos en los campos de concentración, incluso unos diez mil marineros, maquinistas y otros empleados de la Marina mercante inglesa.

El mando militar y naval inglés tomó medidas organizadas para que tanto en tiempo de paz como especialmente en tiempo de guerra, los marineros ingleses no pudiesen servir de fuentes de información al enemigo. Se les dieron instrucciones especiales acerca de cómo debían conducirse durante las navegaciones por aguas extranjeras al visitar puertos extranjeros, de cómo debían declarar en caso de caer prisioneros, etc.

En la guerra mundial los marineros ingleses de mostraron la más estricta disciplina y sobriedad ejemplar. Ni siquiera heridas graves o convulsiones nerviosas después de combates violentos pudieron producir entre ellos la charlatanería que se observaba, por ejemplo, entre los alemanes y franceses. Algunas veces los jefes alemanes de fuerzas de tierra y mar dieron órdenes preventivas para guardar los secretos de guerra; pero los oficiales del ejército y de la armada no demostraron una conducta ejemplar en la reserva de estos secretos lo cual facilitaba grandemente el trabajo del servicio de espionaje.

Hay muchos ejemplos de estas instrucciones. He aquí uno de ellos: "Si el enemigo te pregunta sobre la situación en el interior del país, dile simplemente: 'Bien, allí tenemos bastante de todo' y nada más. Haz de manera que el enemigo no pueda coger encima de tí ningún documento. Antes de pronunciar cualquier palabra o escribir algo, acuérdate de los espías enemigos. Sé más cauto con tus amigos y parientes en tus conversaciones y también en tus cartas. Si los camaradas empiezan a charlar diles que

se callen. Un charlatán puede causar más daño que un ejército entero. Una vez dicho no se puede remediar. El silencio acorta la guerra. "Para la desmoralización de la retaguardia y de las tropas enemigas los ingleses empleaban extensamente la propaganda oral y escrita. Se aprovecharon hábilmente de la falsa información de los periódicos alemanes. Publicaron en octavillas el relato de determinados hechos en la forma en que apareció en la prensa alemana y a continuación los ingleses lo explicaban de un modo conforme a la verdad. Las octavillas se lanzaban desde aeroplanos o desde globos especiales. De esta manera se sembraba la desconfianza no sólo en la prensa alemana, sino también en los círculos gubernamentales alemanes.

Incluso antes de surgir la guerra, los ingleses organizaron en Suiza, Bélgica, Holanda y otros países llamados neutrales, agencias especiales que se ocuparon de la agitación y propaganda contra Alemania al principio de la guerra.

Cada agencia que se encontraba en puertos o centros de poblaciones cercanas a la costa se componía a veces de un centenar de personas.

En el libro "Memorias de la guerra 1914-18" Ludeudorff hubo de reconocer: "Poco a poco nosotros fuimos envueltos por la propaganda enemiga que nos vino desde países neutrales, principalmente a través de las fronteras terrestres de Holanda y Suiza y también de Austria y Hungría y desde el interior de la misma Alemania y, últimamente por el aire; de manera, que después mucha gente acabó por no distinguir entre la propaganda enemiga y la propia."

Los países "neutrales" eran las bases favorecidas como punto de partida para el espionaje militar naval inglés. De pasada podemos decir que los ingleses empleaban para el espionaje especialmente a ciudadanos extranjeros. Esto daba la posibilidad de negar a sus agentes en caso de ser descubiertos.

En el servicio de espionaje naval que se encontraba en territorio holandés, era conocido un agente llamado Datechanin, el cual vigilaba todos los astilleros alemanes gozando de plena confianza en Alemania. Esto le facilitaba viajar sin molestias desde Alemania a Holanda y viceversa. Este agente se destacó por su excelente memoria. Cuando llegaba a Holanda habitualmente escribía de memoria y detalladamente informes sobre los barcos que estaban en construcción allí y otros hechos relativos a asuntos militares y navales. Nunca llevó sobre sí dibujos, notas o croquis. Todos los datos los conservaba en la memoria. Gracias a él el Almirantazgo inglés recibió datos exactos sobre las pérdidas alemanas en semejante hecho.

el combate de Jutlandia y sobre los daños que habían sufrido los barcos que regresaban a sus bases.

El espionaje inglés sabía sacar provecho de la proximidad de la frontera holandesa con los puertos más grandes de Ostende, Zeebruke y Blaulzenrge, que fueron bases de destructores y submarinos alemanes.

La agencia utilizaba cuatro centros de información: Espías, desertores alemanes, refugiados belgas y observación directa.

Desde Zeebruke, la frontera estaba a unas siete millas de distancia. Por lo tanto, con la ayuda de un antejo la observación del puerto se efectuaba con éxito aún en días de niebla.

Uno de los agentes de Kadzanda observaba continuamente con telescopio el movimiento de los submarinos, destructores, la siembra de minas, etc. Las informaciones sobre las baterías de costa se recibieron de dos desertores de la Marina alemana que indicaron cual era el calibre de los cañones y su alcance. Las informaciones sobre las distintas fortificaciones y nuevos armamentos para la defensa de costa fueron recibidos por medio de unos marineros desertores y de refugiados en la costa.

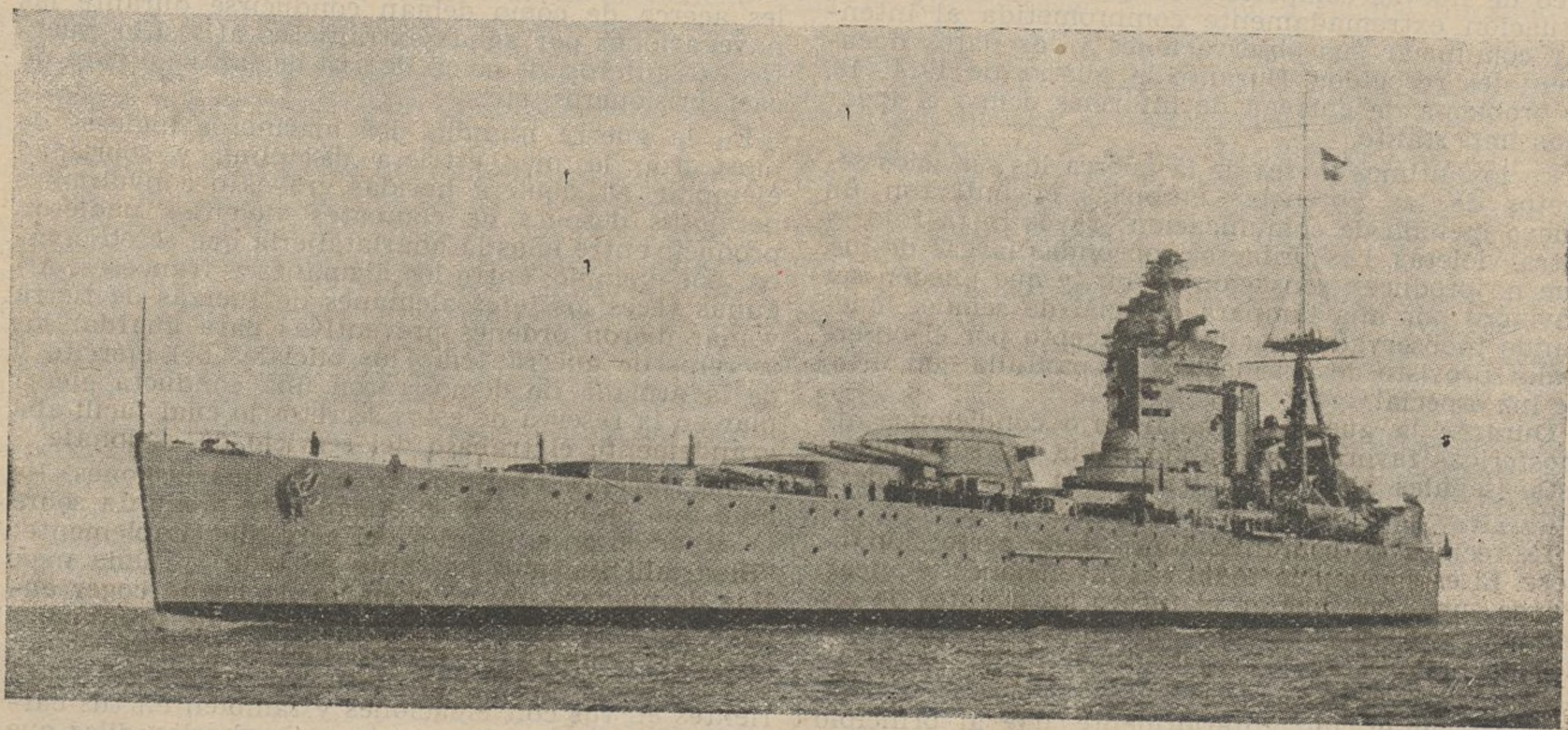
La experiencia en la organización de la táctica o técnica del servicio de espionaje militar inglés, durante la guerra mundial presenta sin duda alguna, gran interés y merece que se le dedique una gran atención.

* * *

Estas lecciones de la guerra europea deben ser recogidas por nosotros, que a consecuencia de la traición del enemigo tuvimos que improvisarlo todo. En la medida que nuestros marinos sean reservados será más difícil al enemigo recoger detalles que luego en el momento del combate pueden producir víctimas o daños irreparables. El marino que en una hora de inconsciencia, por unas copas de más, por la sugestión de un amor liviano o a veces simplemente por "dárselas de enterado", puede, aun sin proponérselo, ser su propio enemigo.

La vigilancia nunca ha de parecernos suficiente. El espionaje del enemigo que tan buenos maestros ha tenido y que por traiciones inconfesables en nuestra retaguardia está continuamente al acecho debe ver mermadas, cada día más, sus posibilidades de información.

Todo el trabajo de preparación de largos meses de nuestra Flota; operaciones cuidadosamente preparadas, pueden echarse a perder en un segundo por cualquier charlatán, inconsciente o malvado. Y es nuestro deber luchar para que no pueda ocurrir.



El acorazado inglés "Nelson", de 35.000 toneladas, es, con el "Rodney", también inglés, el más poderoso del mundo.

El destructor y el ataque con torpedos

Por CAMILO MONTES

Las dos armas del destructor, cañón y torpedo.—La obra de los destructores de la República en la noche del 6 de marzo, en comparación de los ataques de los destructores en el combate de Jutlandia.—Aspecto práctico de un ataque.—Posiciones favorables de ataque.—Triángulo de torpedo.—Aparatos de puntería.

El destructor es uno de los mejores tipos de barcos de guerra. Armado de 4-5 cañones de 12 o de 14 centímetros, y con 6-8 torpedos de 53 centímetros, con el poco blanco que presenta y su gran velocidad, es el barco sin el cual no pueden existir las grandes Marinas, que disponen de acorazados y cruceros, pero además se puede con solo destructores, formar el núcleo de la fuerza marítima de un Estado. Son varios los Estados en los cuales la flota de superficie se compone solamente de dichos barcos, los cuales, en estos casos y en concretas circunstancias, pueden asegurar el dominio de sus mares.

No cabe duda y la guerra imperialista lo demostró, que el cañón es el arma que asegura este dominio del mar. Y el destructor dispone de una artillería que puede herir mortalmente, no sólo a destructores, sino también a cruceros ligeramente acorazados.

Y de otro lado, dispone el destructor de sus torpedos, arma contra toda clase de barcos que tienen un valor, pero sobre todo contra los bien protegidos con corazas que les hacen invulnerables a los cañones de aquél.

* * *

Esta arma del destructor, el torpedo, es el tema de este artículo. No cabe duda que este tema es amplio e imposible de desarrollar ni siquiera en todas las páginas de la Revista; pero procuraremos dar del modo más práctico y claro, un aspecto del tema, esperando que será útil a todos los que interesados en el asunto, no tenían hasta ahora ocasión de estudiarlo.

* * *

Cuando hacemos la comparación de la obra realizada por los destructores republicanos en la noche del 5-6 de marzo contra la escuadra facciosa, con los últimos datos de la historia naval, vemos que el éxito de aquella noche fué grande.

En los ataques de los destructores en el combate de Jutlandia durante el día 30 de mayo de 1916 y durante la misma noche, los alemanes lanzaron 109 torpedos con solo tres impactos: acorazado "Marlborough" y destructores "Shara" y "Nomad". Solo los destructores se hundieron.

Los ingleses lanzaron 74 torpedos con cinco impactos: acorazados "Seydlitz" y "Pommern", cruceros "Rostock", "Frauenlob" y destructor "V-4". De éstos, excepto el primero, los demás se hundieron. (1).

Pensando sobre estos datos, debemos tomar en consideración que los destructores alemanes e in-

gleses tenían como blanco una enorme línea de barcos enemigos.

* * *

El clásico tipo moderno de torpedo, de 250 kilogramos de explosivo y de 53'3 centímetros de calibre, dispone de una carrera de 12.000 metros con velocidad de 30 nudos, una segunda de 8.000 metros con velocidad de 38 nudos y otra de 4.000 metros con velocidad de 50 nudos. (1).

La carrera de los 12.000 se utiliza contra gran línea de barcos enemigos; las carreras de 8.000 metros, contra una línea corta, y la de 4.000 metros durante la noche.

Examinemos la carrera de 8.000 metros con su correspondiente velocidad. El problema presenta el mismo aspecto general para los 12.000 metros, que para los 4.000.

"A" es el barco enemigo (figura I) que hemos elegido como blanco. Navega sobre el rumbo AB con una velocidad de 25 nudos.

Calculamos: Cuando nuestro torpedo corre con la velocidad de 38 nudos su carrera de 7.500 m. (500 nudos menos de la carrera correspondiente de 8.000 metros), el barco enemigo, ¿qué distancia corre con sus 25 nudos? Es una sencilla operación de proporción la que nos da esta distancia, multiplicando 7.500 por un quebrado que tiene como numerador, la velocidad del enemigo, y como denominador la velocidad del torpedo. Es decir, esta distancia que corre el enemigo es igual a $7.500 \times 25/38 = 4.900$.

Desde el punto A tomamos esta distancia sobre la dirección AB (rumbo del enemigo), con una escala que nos convenga, p. e. un milímetro = 400 metros (2). Es la distancia AC. Haciendo centro el punto C y tomando por radio los 7.500 metros (18 milímetros), trazamos una circunferencia. Se comprende desde luego que si desde cualquier punto de esta circunferencia lanzamos un torpedo apuntándole a C, en el momento que el enemigo se encuentra en el punto A, tendremos éxito. Lanzando p. e. el torpedo desde el punto D, correrá la distancia DC = 7.500 m. cuando el enemigo corre la distancia AC = 4.900, una vez que así se tomaron estas distancias.

Pero mientras teóricamente podemos lanzar con éxito desde cualquier punto de esta circunferencia, no todos ellos nos convienen. No podemos p. e. lanzar desde el punto E, por tres razones importantísimas: 1.º Porque en el momento del lanzamiento estamos muy cerca del enemigo que se encuentra en el A, es decir, a una distancia de 3.400 m. solamente. 2.º Porque en este punto el enemigo presentando su aleta, presenta muy poco blanco. 3.º Porque el torpedo acercándose al enemigo por la popa, se aproxima muy despacio, y así el enemigo puede evitarle con una guiñada.

Al contrario, sobre la circunferencia trazada existen puntos de lanzamiento favorables. Son todos aquellos que se encuentran entre las dos líneas CF y CD, las cuales trazamos de tal manera que forman

(1) Es un dato importante, el tiempo que invirtieron alemanes e ingleses en reparar los barcos torpedeados. El "Seydlitz", que además del torpedo recibió 21 proyectiles de gran calibre y tenía tres torres fuera de acción, estuvo completamente listo en tres meses y medio, mientras que el "Malbozough", que tenía menos averías, estuvo listo en sólo dos meses.

(1) Los acorazados ingleses "Nelson" y "Rodney", llevan torpedos de 62 centímetros, con mayor carrera y mayor explosivo, pero sus maniobras son muy difíciles.

(2) Esta escala, muy pequeña, se toma aquí por la escasez de espacio. Generalmente en estos problemas se suele tomar la de 1 milímetro por 100 metros.

Las razones por las cuales estos puntos del arco FD presentan ventajas para el lanzamiento de los torpedos son las contrarias a las expuestas anteriormente, e. d.: 1.º Estamos bastante lejos del enemi-



Ahora veamos nuestro plano de la figura primera. Si lanzamos desde el punto F, estaremos del enemigo en el momento del lanzamiento a una distancia $AF = 29$ milímetros = 11.600 metros. Si lanzamos desde el punto H, estaremos a una distancia $HA = 27,5$ milímetros = 11.000 metros. El enemigo en estas distancias disparará contra nosotros furiosamente y la situación de los destructores que ataquen será lo suficiente peligrosa.

Examinaremos ahora, como conviene, que vayamos a estos puntos del arco DF. Posiciones del lanzamiento como se llaman.

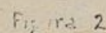
Se comprende claramente que si entramos en la circunferencia desde el punto M y tomamos un rumbo para llegar a una posición de lanzamiento sobre el arco FD, tardaremos muchísimo por muy retrasados que estemos respecto del enemigo.

Está bien claro, que nos conviene entrar en la circunferencia de peligro por la parte de la proa del

De los puntos del arco IK nos dirigiremos a cualquier punto del sector FD, teniendo desde luego en cuenta, que de los puntos más cercanos a I vamos más rápidamente a los puntos más cercanos a F, y de los puntos más cercanos a K vamos más rápidamente a los puntos más cercanos a DH. El tiempo que tardaremos para llegar del arco IK al arco FD, nos lo da la cinemática y es la fuerza de nuestro tema. Pero generalmente es de pocos minutos y para tener una idea de éste, la encontraremos resolviendo el problema correspondiente: Para ir con un destructor de 34 nudos del punto L al punto H, donde podemos lanzar con nuestros torpedos reglados a 38 nudos, necesitamos cuatro minutos y seis segundos. Este es el tiempo durante el cual estaremos bajo el fuego enemigo.

* * *

Maniobrando con la rosa de maniobras (tarea del oficial de derrota), nos dirigimos a un punto del arco IK, pasando fuera de la circunferencia exterior. Desde este punto, haciendo uso de tablas hechas previamente (problemas de cinemática), o maniobrando con la rosa de maniobras, nos dirigimos a un punto de sector FD. Allí podemos lanzar nues-



* * *

Supongamos que el enemigo se encuentra en el punto A (figura 2) y sigue el rumbo AB, con una velocidad de 25 nudos. Tomamos $AC = 25$ milímetros (es decir, con una escala $1 \text{ mm.} = 1$ nudo) estos 25 nudos. Desde el punto A trazamos un ángulo BAD, igual a la inclinación del enemigo en el momento del ataque, p. e. 45° . Haciendo centro en C y con un radio de 38 milímetros, es decir, con la escala tomada, la velocidad de 38 nudos del torpedo que examinamos ahora, cortamos la línea AD en el punto E. Está claro que si desde el punto E lanzamos el torpedo con la velocidad de 38 nudos y en la dirección EC, en el momento que el enemigo se encuentra en el punto A y navega sobre la AB con velocidad de 25 nudos, enemigo y torpedo se encontrarán en el punto C.

De esto se comprende que lo que nos importa es,

formar en el puente del destructor un triángulo como el ACE de la figura 2, el triángulo del torpedo como se le llame, y dirigiéndose hacia el enemigo, lanzar nuestros torpedos en la dirección C cuando el enemigo pase de la visual EA. Los torpedos tendrán éxito si los datos de este triángulo, velocidad de un enemigo, inclinación del mismo, y velocidad del torpedo, son exactos, o si los errores de éstos no pasan de ciertos límites.

En realidad, este triángulo de torpedo lo formamos en el puente o en los montajes de los torpedos con el aparato de puntería. En todos estos aparatos encontramos la AC en forma de una regla, la regla del enemigo, la que pondremos paralela al rumbo del enemigo con la proa a C y sobre la cual ponemos la velocidad del enemigo. Esta misma regla se coloca por sí misma paralela al rumbo del enemigo si en el aparato de puntería ponemos el ángulo EAC (figura 2), es decir, la inclinación del enemigo. Queda aún por poner la velocidad del torpedo, la EC. Y el aparato está listo con la EA como visual.

Se comprende claramente que el ángulo BCE es el ángulo de impacto. Casi todos los aparatos de puntería nos dan bien este ángulo.

* * *

En la figura 2 tomamos sobre la CE (prolongándola si es necesario) con una otra escala la mayor carrera del torpedo la correspondiente a la velocidad que hemos reglado el torpedo, la CF = 80 milímetros = 8.000 metros de nuestro ejemplo (escala 1 mm. = 100 metros), y de F trazamos una paralela a EA hasta que ésta corte la CA (prolongándola si es necesario). Tenemos el triángulo FCG, y es claro que si desde el punto F lanzamos nuestros torpedos, con la dirección FC, mientras los demás datos son los dichos anteriormente y en el momento que el enemigo está en G, torpedos y enemigo se encontrarán en el punto C. Es decir, que la distancia FG = 110 milímetros = 11.000 metros (con la esca-

la tomada de 1 mm. = 100 metros), es la mayor distancia del enemigo a que podemos efectuar el lanzamiento por la velocidad del torpedo reglada a 33 nudos).

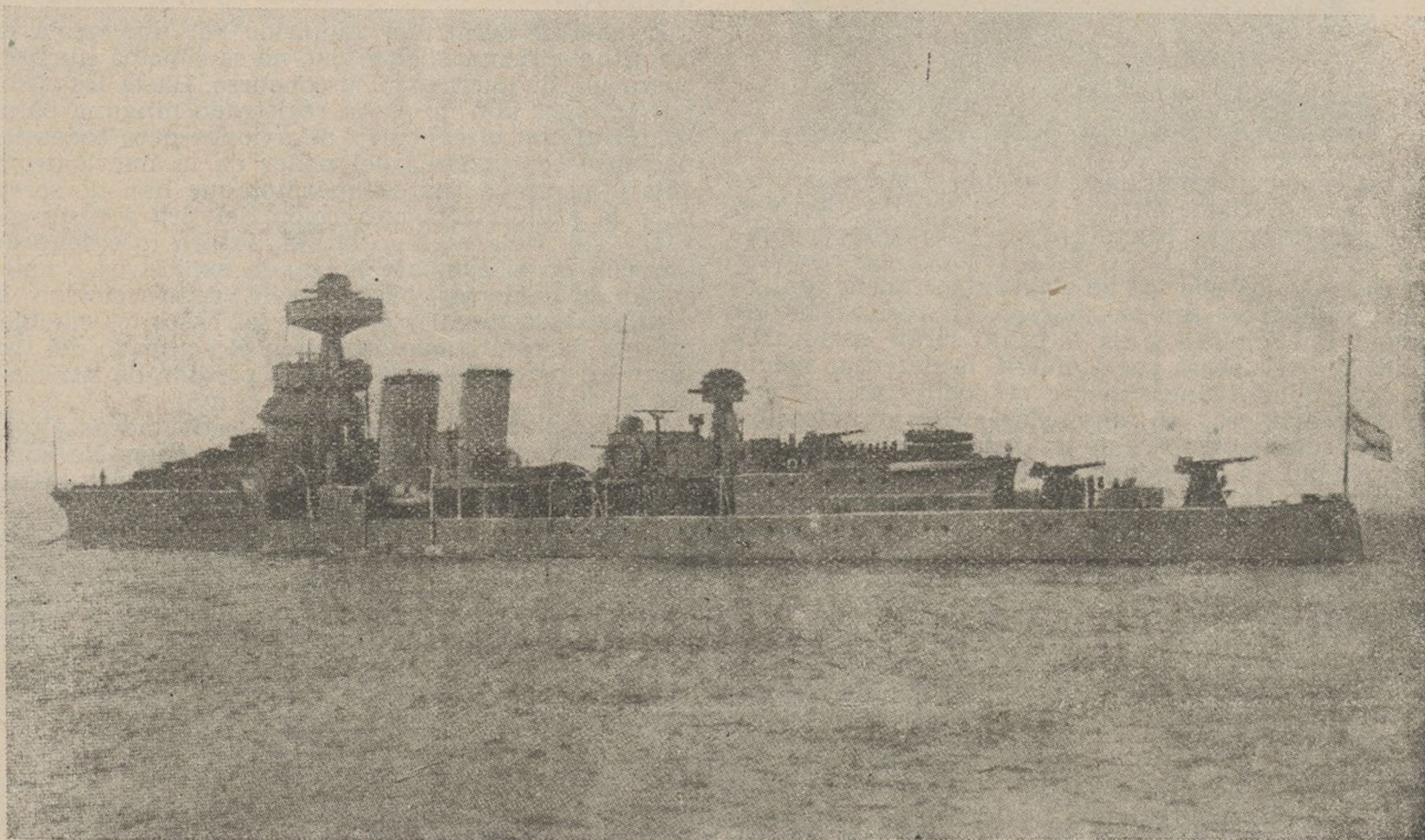
El aparato de puntería del puente, nos da también este dato. Dicho aparato lleva además una reglita (que no llevan los aparatos de puntería de los montajes), que corrige automáticamente el error que se produce a causa de la distancia que existe entre puente y montajes. Corrección necesaria una vez que apuntamos desde el puente mientras lanzamos desde los montajes.

* * *

Ahora veamos en el aspecto real otra vez. Como hemos visto conviene que el destructor se encuentre generalmente a proa del enemigo y es preciso, que en el momento que entre en el alcance artillero eficaz del enemigo, se vea como inclinación de éste, derecha o izquierda, un ángulo no mayor de 60°.

Desde el momento que entró al alcance artillero del enemigo se dirigirá con su máxima velocidad al círculo de lanzamiento y a su favorable sector a babor o a estribor del enemigo, según, si la inclinación era izquierda o derecha. Llegando el destructor al círculo de lanzamiento, y con su aparato de puntería reglado con los tres datos anteriormente expuestos, puede lanzar si el tiro del enemigo hace presente el peligro de acercarse más. Empieza el destructor entonces a girar hasta que la visual del aparato de puntería se acerca a pocos grados del enemigo. Entonces se levanta el timón para disminuir el giro, y en el instante que la visual pase por el enemigo se lanzan los torpedos empezando desde el más a popa y con intervalos regulados de tal manera, que los torpedos tengan una distancia de unos cincuenta a cien metros cuando corten el rumbo del enemigo.

Después del lanzamiento, el destructor gira rápidamente y tomará el rumbo de alejamiento.



El crucero "Coventry" que ha sido transformado en buque de defensa antiaérea.

ARTILLERIA DE COSTA

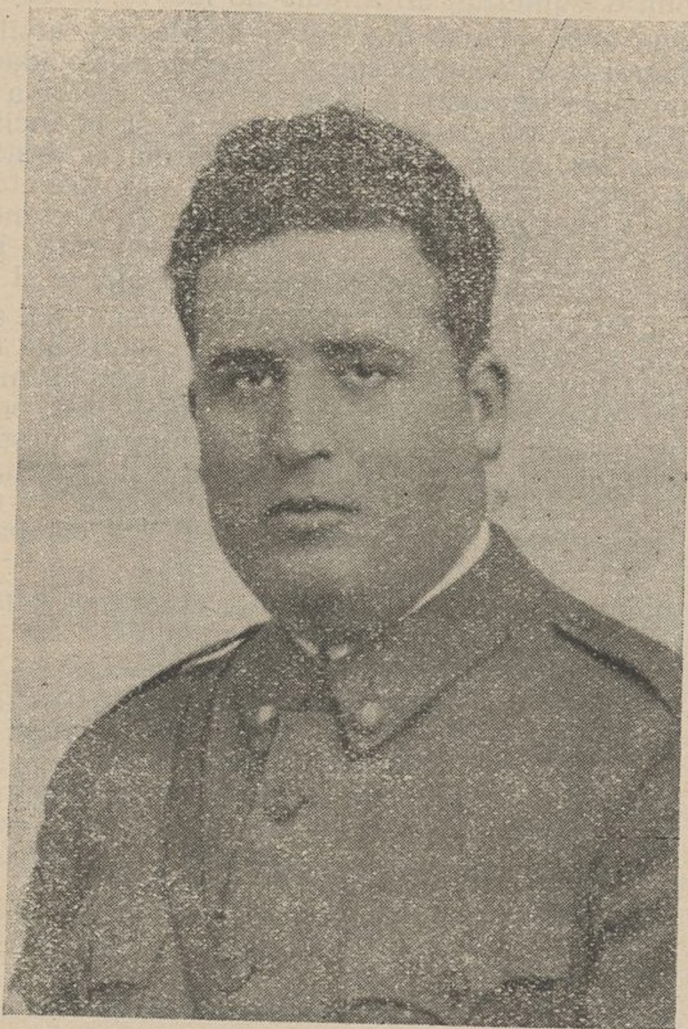
Por CARLOS MIRA

Capitán de artillería

ESQUEMA DE LA DEFENSA DE COSTA

La defensa de costa que tiene por objeto el proteger la frontera marítima de una nación, de las agresiones de las escuadras enemigas, adquiere gran importancia en países como el nuestro, de gran desarrollo de litoral.

Toda la costa no puede ni debe ser defendida por igual. Los grandes puertos militares; los fondeade-



ros que pueden ser utilizados por la Flota, para refugio y aprovisionamiento; los puntos del litoral o islas próximas que ocupadas por el enemigo pudieran servirle como base para futuras operaciones ofensivas, y los puertos de gran importancia comercial o industrial, son los objetivos naturales, de las escuadras enemigas y por lo tanto serán los lugares donde mejor deberá ser atendida la defensa, siendo en ellos donde generalmente se cuenta con defensas fijas artilladas, sin descuidar en la organización de la misma la creación de unidades móviles que pudieran acudir a defender aquellos sitios que tomaran importancia durante una campaña.

Los elementos con que cuenta una organización de Defensa de Costas podemos clasificarlos en marinos, terrestres y aéreos, y en los dos primeros podremos distinguir elementos fijos y móviles.

DEFENSA MARITIMA

Los elementos móviles marinos, están constituidos en primer lugar por las flotas de combate, pues es evidente que la nación que cuente con una flota capaz de presentar batalla y destruir a la adversaria, o bien de bloquearla en sus bases, verá muy alejado el peligro de un ataque naval sobre sus costas, pues la acción del adversario quedará reducida a "raids" fugaces y por sorpresa, a golpes de mano, que pudieran hacer posible el espionaje o servicio

de información. Si las flotas de las potencias en lucha están equilibradas, podrán temerse ataques ligeros, pero los bombardeos sobre bases o puertos importantes, serán poco probables, porque se expondría, el que los realizara, a perder algunas unidades, lo que produciría la pérdida del equilibrio naval.

La defensa que proporciona la flota de alta mar, nunca es completa, como lo prueba que naciones de la mayor potencia marítima como Inglaterra y los EE. UU. atiendan tan cuidadosamente al artillado de sus costas.

Colaboran en la defensa móvil marítima, las escuadrillas de guardacostas, torpederos y submarinos, así como las lanchas torpederas. Estas últimas operando solas o con aviación constituyen un elemento nuevo en la defensa sin experiencia guerrera todavía, pero que ha de constituir un serio peligro para los barcos atacantes.

2) La defensa fija marítima está constituida por aquellos elementos como barreras, campos de minas, etcétera, que impiden el paso o la colocación de una flota en sitios determinados.

DEFENSA TERRESTRE

1) La defensa móvil terrestre la forman grupos especiales integrados por todas las armas que utilizando transportes rápidos puedan ser lanzadas sobre el lugar donde el enemigo intente realizar un desembarco, para impedir éste o dificultar su realización. Es indispensable para la realización de este servicio el disponer de una buena red de comunicaciones para hacer rápidamente el emplazamiento de la artillería.

2) Como defensa fija terrestre se cuenta casi exclusivamente con la artillería de costa. También se utilizan tubos lanza-torpedos en sitios estrechos o de paso obligado.

AVIACION

El enorme desarrollo adquirido por esta arma en los últimos tiempos, hace que no se conciba ninguna operación de guerra sin su concurso. Hasta los tiempos actuales aún no se ha registrado ninguna batalla naval con el concurso de aviones pero todas las naciones conocedoras del poder de la nueva arma, dotan sus escuadras de aparatos que han de servir para la exploración, corrección del tiro a distancia y que sin duda alguna en el futuro intervendrán también en el combate lanzando explosivos o ametrallando cubiertas, buscando la destrucción o la pérdida de la moral y en todos los casos los cambios bruscos de rumbo que dificulten el centrado del tiro sobre los barcos de su flota o la pérdida de situaciones tácticas.

Es de esperar que los ataques por escuadras a plazas artilladas vayan también acompañados de bombardeos aéreos tomando como bases las islas próximas al litoral o los buques porta-aviones de los que están provistos las escuadras. Estos ataques se pueden contrarrestar con la artillería antiaérea, pero aquí tiene una importante misión la caza propia, así como la aviación de bombardeo afecta a la defensa, ya que podrá actuar sobre la escuadra atacante antes de que ésta llegue al alcance de las piezas a parte de sus servicios de exploración y corrección de tiro.

ARTILLERIA DE COSTA

A pesar del papel que indicamos para la aviación de Defensa de Costa, esta no resta importancia al artillado de las mismas, constituyendo como ya hemos dicho, la artillería, casi el completo de la defensa fija marítima.

Esta defensa fija artillera, a pesar de los inconvenientes que presenta el ser su actuación puramente defensiva y falta de iniciativa, pues siempre el combate dependerá de la actuación del enemigo, y no podrá maniobrar, retirándose si el combate le es adverso, o perseguir al enemigo para completar su destrucción si le es favorable. Tiene también grandes ventajas; más aún, si la estudiamos comparativamente con la artillería de los barcos, sus enemigos naturales:

1.^a En la artillería de costa no existe inconveniente para el peso de los montajes y bocas de fuego, pudiéndose emplear material de gran potencia, con la única limitación de las dificultades que presente su construcción, pudiendo también emplear montajes que permitan grandes ángulos de tiro.

2.^a La protección de las baterías puede ser tan grande como se quiera, aumentando el espesor de las obras.

3.^a El poder emplear grandes bases telemétricas, horizontales o verticales, que permiten mayor exactitud en la determinación de la distancia, dato, origen de toda preparación del tiro.

4.^a El tener generalmente sus observatorios en cotas altas, lo que permite una buena observación y por lo tanto mejora las condiciones de la corrección del tiro.

5.^a La gran ventaja de la artillería de costa consiste en la rapidez con que puede entrar en fuego, contestando en el acto a los barcos enemigos y aun adelantándose. Puede actuar en cualquier momento con una continuidad, precisión e intensidad de fuegos, superior a otros medios, consistiendo su mayor importancia en la seguridad y eficacia de su empleo.

6.^a Las ventajas de la artillería de costa sobre la de los buques, por distintas razones técnicas, que no exponemos por no alargar el artículo, quedan de manifiesto al indicar que en tiempos pasados se consideraba suficiente una batería en tierra para resistir un navío de línea, que montaba a veces hasta 120 piezas, y en la actualidad si bien los progresos alcanzados en movilidad, armamento y protección de los buques y los modernos métodos de tiro, no permiten el admitir aquella proporción, se acostumbra a considerar equivalente una batería y un acorazado, aunque éste disponga de 4 - 5 veces más piezas, siempre que sea en igualdad de calibre.

ARMAMENTO

Prescindiendo de las denominaciones anticuadas, en cuanto a clasificación del material, podemos decir

que actualmente se puede clasificar éste en las siguientes categorías:

Artillería primaria, intermedia, secundaria, anti-torpedera y antiaérea. Trataremos de dar a continuación una idea de las características de los distintos materiales, incluidos en la clasificación precedente, así como de su misión específica.

a) Primaria.—En esta clase de material figuran los super-calibre, que son los superiores a 30 cm.

Este armamento está caracterizado por sus grandes alcances y la enorme potencia de sus proyectiles, pudiendo conseguir la perforación con proyectiles adecuados, sobre las corazas, tanto horizontales como verticales de los modernos buques, siempre que se busque una u otra según la distancia de combate, o bien producir efectos destructores de importancia por la cantidad de explosivos que pueden transportar sus granadas de gran capacidad.

Parece natural que, hasta cierto punto, la artillería de costa siguiera en su material a las transformaciones que fuesen experimentando los buques de combate, tanto en su poder ofensivo como defensivo, así es que las limitaciones impuestas a las Marinas por el tratado de Washington, debía haber repercutido en el material de costa. Ahora, que no obstante la marcha ascendente de los super-calibre, iniciada antes de la guerra 1914 - 1918, ha continuado sin duda por el peligro efectivo que para las fortificaciones costeras significa, la existencia de buques construidos anteriormente al citado tratado, que poseen una gran potencia ofensiva y gran protección.

Como este material debe producir un gran efecto en el escaso tiempo que los buques estarán bajo su fuego, es indispensable que posean una gran precisión y velocidad de tiro. Para conseguir ésta última se han motorizado los elementos de carga y puntería, utilizando generalmente procedimientos hidráulicos o eléctricos, para accionar los cierres, elevadores de proyectiles, atacadores y también los mecanismos de dar elevación y dirección, consiguiendo de este modo velocidades de fuego no inferiores a un disparo por minuto; toda esta clase de material lleva como auxiliar para caso de averías en los motores, accionamientos a brazo de sus distintos elementos, comprendiéndose fácilmente que su eficacia queda muy mermada cuando hay que emplear este dispositivo, pues dado a los enormes pesos que hay que poner en movimiento, el servicio de las piezas es muy lento y fatigoso.

b) Intermedio.—Está constituido por los calibres comprendidos entre 20 - 30 cm.

CUADRO NÚMERO 1

| CALIBRE | Longitud de ánima <i>Metros</i> | Peso proyectil | Velocidad inicial | Campo de tiro horizontal | Vertical | Alcance | Peso, carga, proyección | Disparos por minuto | PERFORACION A 11.000 Y A 20.000 m. | | | |
|-------------------|------------------------------------|----------------|-------------------|--------------------------|------------|---------|-------------------------|---------------------|-------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | | | | | | | Kilogramos | | INCIDENCIA | | INCIDENCIA | |
| | | | | | | | | | Normal | Oblicua | Normal | Oblicua |
| | | | | | | | | | <i>Milimtrs.</i> | <i>Milimtrs.</i> | <i>Milimtrs.</i> | <i>Milimetros</i> |
| C. 35,6 L/50..... | 18 | 708 | 800 | 360° | —10° + 40° | 38.800 | 181 | 1 | 460 | 276 | 282 | 169 |
| C. 40,1 L/45..... | 18,00 | 920 | 800 | » | 0 + 45° | 34.800 | » | 1 | 450 | 270 | 258 | 155 |
| C. 38,1 L/45..... | 17,100 | 750 | 800 | » | + 45° | 34.000 | » | 1 | 430 | 258 | 238 | 153 |
| C. 38,1 L/45..... | 17,145 | 830 | 790 | » | — 1 + 35° | 26.000 | 150 | 0,5 | 428 | 254 | 218 | 128 |
| C. 38,1 L/45..... | 17,671 | 885 | 762 | » | + 40° | 35.100 | 196 | 1 | 505 | 303 | 370 | 222 |
| C. 35,6 L/45..... | 15,750 | 770 | 700 | » | + 50° | 35.000 | 193 | 1 | 422 | 253 | 254 | 152 |
| C. 40,6 L/45..... | 18,270 | 980 | 755 | » | — | 38.000 | — | — | Perforación en la boca | | 1.214 | |
| C. 40,6 L/50..... | 20,300 | 953 | 853 | » | — | 44.700 | — | — | » | » | 1.331 | |
| C. 40,6 L/50..... | 20,300 | 920 | 875 | » | — | 43.500 | — | — | » | » | 1.312 | |
| C. 45,7 L/45..... | 20,565 | 1.510 | 747 | » | — | 51.000 | — | — | » | » | 1.331 | |
| C. 45,7 L/50..... | 22,812 | 1.310 | 875 | » | — | 51.200 | — | — | » | » | 1.488 | |
| C. 50,6 L/50..... | 25,400 | 1.805 | 875 | » | — | 57.300 | — | — | » | » | 1.768 | |
| C. 30,5 L/50..... | 15,660 | 385 | 894 | » | + 40° | 35.750 | 131 | 2 | Datos sobre el armamento intermedio | | | |
| C. 30,5 L/52..... | 15,860 | 446 | 870 | » | + 35° | 34.000 | 164 | 2 | | | | |
| C. 30,5 L/50..... | 15,250 | 400 | 860 | » | + 45° | 33.500 | 125 | 2 | | | | |
| C. 28 L/50..... | 14,000 | 300 | 880 | » | + 45° | 33.000 | 105 | 2 | | | | |
| C. 24 L/45..... | 11,248 | 200 | 850 | » | + 15° | 15.000 | 70 | 2 | | | | |
| C. 23 L/50..... | 12,014 | 172 | 894 | » | + 45° | 28.200 | 68 | 4 | | | | |

En general este material se utiliza en costa formando baterías de piezas aisladas, o bien con las de a bordo en torres dobles o triples, con igual disposición que aquellas, aunque con montajes que permiten mayores ángulos de elevación. Su servicio está motorizado disponiendo también de elementos para su accionamiento a mano.

Este material se caracteriza por sus grandes velocidades iniciales y alcances; velocidad de fuego relativamente llevada y suficiente energía para producir perforaciones a las distancias normales de combate, pudiendo considerarse como el más apropiado para llevar el peso del combate colaborando con los supercalibres por su potencia y con el material de mediano calibre, por su velocidad de fuego.

Para completar las ideas expresadas sobre el armamento primario e intermedio damos el cuadro número 1 con diversos materiales de costa comprendidos en la anterior clasificación, correspondiendo

los de piezas de igual calibre a los modelos de casas constructoras diferentes.

c) Secundario.—De calibre comprendido entre 15-20 cm. y alcance entre 15-25 Km., se caracteriza por sus grandes velocidades iniciales y su gran rapidez de fuego, no inferior a cuatro disparos por minuto.

La misión de este material, es batir buques de escasa protección y análoga artillería, pero de gran velocidad, como cruceros, destructores, etc., y si la distancia de combate lo permite, tiene suficiente potencia para cooperar con los materiales anteriores, en la destrucción de barcos de línea, dirigiendo sus fuegos sobre las partes menos protegidas de éstos.

El servicio de estas piezas es generalmente a mano, teniendo los de calibre superior algunos elementos mecanizados.

A continuación insertamos un cuadro con datos de material moderno de esta especie.

CUADRO NÚMERO 2

| CALIBRE | Longitud | Peso proyectil | Velocidad inicial | Campo horizontal | Campo vertical | Alcance | Carga | Disparos por minuto |
|---------------------|----------|----------------|-------------------|------------------|----------------|---------|-------|---------------------|
| C. 19 L/45 | 8.869 | 90 | 853 | 360° | + 30° | 19.930 | 32,66 | 6 |
| C. 15,24 L/45 | 7.867 | 45,40 | 914 | » | + 35° | 23.400 | 14,75 | 10 |
| C. 15 L/50 | 7.500 | 45 | 800 | » | + 20° | 17.000 | » | 8 |
| C. 15 L/50 | 7.450 | 46 | 900 | » | + 30° | 20.800 | » | » |

d) Antitorpederos.—No existe un material en verdad, usado especialmente con este objeto, pues se utiliza indistintamente, tanto el armamento secundario, como los de pequeño calibre, y en muchos casos el destinado especialmente contra aeronaves. Debe de estar dotado de gran velocidad inicial y rapidez de fuego, consiguiendo esto último con el empleo del cartucho metálico y carga a un tiempo.

Su misión es batir a los barcos de pequeño tonelaje, como torpederos y destructores para impedir que puedan actuar sobre unidades refugiadas al

amparo de las baterías, y también la de proteger los campos de minas.

f) Antiaérea.—Comprende los materiales de calibres usualmente menor de 15 cm., cuyos montajes permiten grandes ángulos de elevación (hasta 85 y 90 grados). Se caracterizan por sus trayectorias de pequeña duración y extraordinaria velocidad de fuego; haciéndose la carga y disparos automáticos o semiautomáticos.

Su misión específica está concentrada por su denominación.

Seguidamente insertamos un cuadro con datos sobre algunos modernos materiales de este tipo.

CUADRO NÚMERO 3

| CALIBRE | Longitud | Paso proyectil | Velocidad inicial | Campo horizontal | Campo vertical | ALCANCE | | Carga | Disparos por minuto |
|----------------------|----------|----------------|-------------------|------------------|----------------|------------|----------|-------|---------------------|
| | | | | | | Horizontal | Vertical | | |
| C. 10,5 L/43,5 | 4,770 | 5 | 800 | 360° | + 85° | 15.000 | 9.000 | 3,80 | 20 |
| C. 10,16 L/45 | 4,770 | 14,6 | 825 | » | - 5° + 85° | 13.500 | 8.500 | 4,08 | 16 |
| C. 10,5 | 4,200 | 17 | 710 | » | + 70° | 13.000 | 8.000 | » | 20 |
| C. 8 | 3,060 | 8 | 600 | » | + 85° | 13.600 | 8.000 | » | 20 |



Marina

MAYO, 1938

Precio: 3,75 PESETAS

Ayuntamiento de Madrid