

bombardeadas a veces con escuadrillas de aviones transportados a sus proximidades sobre buques.

Los ataques aéreos ofrecen muchas ventajas sobre los efectuados por los acorazados. Aquellos permiten alcanzar directamente los objetivos y además aniquilan de un golpe todo el conjunto de la defensa que constituyen el frente del mar de las plazas fuertes marítimas; por otro lado ponen en juego un material poco importante y fácilmente sustituible. Por lo demás los aviones pueden hoy llevar bombas con una carga de alto explosivo superior a las de proyectiles de los cañones del mayor calibre.

Por estas razones los ataques contra las costas tomarán ahora la forma de bombardeos aéreos, excepto en casos particulares. Cuando los aviones no puedan alcanzar con un solo vuelo la costa enemiga, serán conducidos en las vecindades de sus objetivos, por medio de naves especialmente adaptadas para llevar un gran número de aparatos, como existen ya en servicio en Inglaterra.

El sistema actual de la defensa costera no corresponde, pues, a las exigencias modernas y es necesario reorganizarlo a fondo. En el futuro se desarrollarán los ataques sin que una sola nave enemiga se muestre a la vista de la costa; a los fuertes antiguos será necesario substituirlos por barreras antiaéreas y escuadrillas para el contraataque. Las naves que llevarán los aviones no podrán ser atacadas al largo nada más que por medio de sumergibles si el enemigo es dueño del mar. La futura organización de defensa deberá tener en cuenta estos elementos.

Es inútil devolver a las baterías costeras los cañones de grueso calibre que han sido enviados al frente terrestre, tanto más que éstos ahora no pueden más golpear a los dreadnoughts, que para el bombardeo se mantendrán a distancias de 16.000 o 17.000 metros.—
(*Rivista Marittima*).

INGLATERRA.

El caso de Lord Jellicoe, por Arthur Pollen.—Los que piensan que la Armada británica no estuvo nunca verdaderamente preparada para la guerra, ni comandada durante ella bajo verdaderos principios hasta que ello fue muy tarde, basan sus opiniones en las siguientes sencillas consideraciones:

Desde 1905 en adelante, dicen ellos, el Almirantazgo estuvo dominado por un grupo que pensaba de la guerra naval como un estado de cosas en que Gran Bretaña de algún modo e inevitablemente comandaría en el mar. Ellos nunca pensaron sobre el particular, contemplando una lucha victoriosa, mediante la cual solamente se puede asegurar el comando del mar. Por eso sus preparativos, planes y su teoría del comando, estuvieron basadas sobre falsas premisas. Como la lucha fue omitida de sus cálculos, pensaron a cerca de los buques solamente en lo relativo al número, porte y velocidad; y de las armas, en lo que se refiere al alcance, peso y capacidad explosiva de los proyectiles. No les concernía encontrar una estrategia que obligara al enemigo a combatir, ni una táctica mediante la cual lo inesperado de un combate pudiera ser combatido, ni los métodos apropiados para usar las armas de combate. No solamente no se preparan para combatir: no pensaron que el enemigo quisiera hacerlo. Mientras que su flota fué suficientemente numerosa con relación al limitado material tipo que ellos consideraban enormemente poderoso, ellos creían que el enemigo—tanto como ellos mismos carecían de preparación—temería atacar. En conformidad, ellos no protegieron las bases de la flota, ni se prepararon para contrarrestar la guerra submarina, la cual, si sus planes hubieran sido correctos, era la única forma de guerra que el enemigo podría intentar. Y, habiendo equivocado la entera naturaleza de la guerra no pudieron, por supuesto, elegir hombre para el comando en jefe, probados en su capacidad para el objeto, ni pudieron ejercitarlos o prepararlos para empeñarse en ella.

Cuando estalló la guerra, un miembro de este grupo, cuyo encanto personal, firmeza de carácter, constancia en los detalles, y talento de organización, lo habían hecho el más eficiente e influyente, fué enviado a comandar la flota, que en todos sus detalles era su propia creación, y a poner en ejecución los planes de los cuales era el principal autor.

LA PRUEBA DE UNA TEORÍA.—La prueba de todo el trabajo de este grupo, natural e inevitablemente, tuvo lugar cuando las principales fuézas de combate de los bandos opuestos se encontraron en la batalla de Jutlandia. Y los que pensaron que este grupo estaba equivocado en sus designios y métodos, señalan que el comandante en jefe en esta ocasión fué consecuente. Ellos sostienen que él no llevó su flota a una acción como lo habría hecho un hombre dispuesto

a ganar una victoria decisiva tan rápidamente como fuere posible; que, por lo contrario, él dejó a la división rápida sin apoyo en el momento más crítico; que, cuando las circunstancias lo permitieron enmendar la situación, en lugar de permitir que su flota corriera el riesgo de un ataque de torpedos, retiró inmediatamente sus buques, permitiendo así que escapara el Almirante Scheer. En la mañana, dicen ellos, ningún esfuerzo fué hecho para contrarrestar el fracaso del día anterior.

Este es, brevemente, el reproche que se ha hecho contra la Escuela Material y Lord Jellicoe. Por eso, cuando se anunció que iba a publicar un libro sobre su comando de la *Gran Flota* y la batalla de Jutlandia, el público esperaba, naturalmente, una respuesta razonada contra los cargos que se habían hecho. «The Grand Fleet», 1914-1916 (Cassell, 31^s. 6^o neto) demuestra que esta expectativa estaba fundada sobre su manera completamente equivocada de juzgar a Lord Jellicoe como un hombre, y, en consecuencia, sobre una errada concepción del objeto que tuvo en vista al escribir.

«The Grand Fleet», 1914-1916, no es una respuesta al caso que se ha contemplado más atrás, ni es una defensa de la política del autor, ni, en el más estricto significado de la palabra, es una disculpa. Tomemos el cargo de que la Armada no estaba preparada. Lord Jellicoe, muy lejos de intentar justificarse él y a aquellos con quienes estuvo estrictamente asociado en los días anteriores y posteriores a la guerra, recibe estas acusaciones en forma que ninguna crítica al Almirantazgo nunca perturbó sus sueños. La política de adoptar dreadnoughts ha sido discutida; pero nadie ha sospechado alguna vez que cada buque de este tipo ha sido construido en desgraciados y errados principios. Conocemos que un lugar inadecuado fué elegido como base de la flota, y que quedó indefensa contra ataques de submarinos y minas. Pero no tenemos idea de que no hubo abastecimiento de ninguna especie para ponerla en estado de defensa para la guerra, y así fué que no hubo medios de armar o abastecer un simple buque, o proveer a la más elemental de la más vital actividad de una flota, la práctica del cañón. El grado de escasez de buques pequeños con relación al enemigo es casi increíble. ¡Teníamos apenas un cuarto de su provisión! Carecíamos de los medios de hacer o contrarrestar una guerra submarina; y en la provisión de buscadores de distancia, control de fuego, granadas penetrantes, proyectores y substitutos para ellos, estábamos en una desventaja

increíble. El caso curioso es que sobre casi todos estos puntos la controversia fué activa antes de la guerra, y que la mayor parte de estos elementos que la experiencia demostraba ser necesarios, fueron solicitados sin éxito a las oficinas de las cuales Lord Jellicoe fué miembro. La categoría de defectos del valiente oficial es un estu-pendo proceso.

LA BATALLA DE JUTLANDIA.—Cuando llegamos a Jutlandia la cosa es aún más extraordinaria. Él acepta el cargo de no querer combatir a distancia decisiva, explicando, con la más dolorosa preci-sión, por qué fué que él temía que la Gran Flota no pudiera sobrevi-vir—con fuerza suficiente para salvaguardar los intereses de los aliados—si, aún por un momento, fuera llevada a una estrecha acción con el enemigo. Después, él explica cómo entre 6 y 6,14 tuvo la elección entre dos modos de despliegue solamente, y, con cuidadoso plan, intenta demostrar que por ningún método pudo llevar la flota a una acción, ni ir en apoyo del escuadrón de Sir David Beatty. Después, cuando por último su flota entró en acción, él nos dice con meticulosa exactitud, por qué a las 7,23—aunque conocía que la sola existencia de una flota alemana «era la peor cosa para nosotros»— él alejó sus buques del enemigo en el momento del primero de los dos grandes ataques de torpedo; y, después, cómo fué que justamente esta retirada, y nada más que esto, lo que permitió al almirante Scheer retirarse de la acción y escapar. Y, finalmente, con el mismo sostenido candor, nos cuenta cómo en la mañana del 1.º de junio él esperaba que el enemigo se encontrara en cierto punto y a cierta hora; cómo él conoció que los buques enemigos habían sido batidos y ave-riados; y cómo, sin embargo, con 25 buques intactos contra 20 buques enemigos estropeados, no intentó interceptarlos y enmendar la poca fortuna del día anterior.

ACTITUD DE LORD JELlicoe.—Ahora, si el libro no es una defensa, ¿qué cosa es? Claramente no tiene paralelo en la literatura, salvo, talvez, entre los grandes hechos legados a nosotros por la sencillez de ciertos notables santos y el cinismo de unos pocos pecadores excepcionales. Lord Jellicoe, en resumen, ha conseguido la dificultosa tarea de hacer su propia revelación; y lo ha hecho con éxito en grado extraordinario. Ha tenido éxito porque tiene concien-cia que ha hecho su deber como lo ha entendido, y, teniendo entera confianza en esto, está por encima de toda consideración de temor o cautela de decir la verdad, la entera verdad y nada más que la ver-

dad. Es un acto de fé en el sentido de justicia de sus conciudadanos: el trabajo de un hombre demasiado orgulloso para combatir por una reputación que él conoce inatacable en el terreno de la moral y del honor. Es demasiado sencillo y único en su modo de pensar para ocultar un simple motivo o presentar inexactamente una sola acción. Parece decir a sus lectores: «Os cuento la historia como ha sucedido; os muestro mi pensamiento en acción. Si estoy equivocado es porque he obrado sobre principios falsos; pero no estoy conciente de ello. Dejo mi carácter a vuestro cargo».

Es, por eso, imposible cerrar el libro sin un sentimiento intenso de la magnanimidad y generosidad del escritor. Si hay algún cargo contra él, lo ha expuesto sin ninguna reticencia. Y es precisamente a causa de su convicción de que no hay ningún caso tan importante para insistir en él. Pero las obligaciones de integridad intelectual quedan, aún cuando pudiera parecer que no quedaba nada por combatir por ella, y nadie podría hacerlo, porque Lord Jellicoe ha desconcertado a sus críticos por el extraño y eficaz método de desarmarse él mismo. Estas obligaciones quedan, sin embargo, porque mientras el libro de Lord Jellicoe muestra sus motivos, desde el principio hasta el fin, ser de los más altos, y su carácter estar sobre y lejos de la menor posibilidad de desdoro, su llamado al público debe ser considerado. Juzgando por las revistas, su libro ha sido tomado no solamente como para justificar al autor—lo cual podría aceptarse—sino que también para justificar la teoría de guerra que él representa, lo cual no debiera aceptarse. Es posible que esto no sea más que una impresión pasajera—la natural reacción de la ingénua confianza de su llamado. Pero sea lo que fuere parece obligado decir que si se debe atender al interés nacional, una verdadera y no una falsa impresión debe deducirse de esas páginas.

La paradoja de la situación es, naturalmente, que Lord Jellicoe cuenta la misma historia a sus críticos—con una riqueza de pruebas que ninguno de ellos podría pretender—y al fin de la exposición afirma con serena confianza, que ha procedido bien. La paradoja debe ser explicada, me parece, de un solo modo. Él es víctima—mejor dicho, talvez, el mártir—de la engañosa base del credo materialista. Él, simplemente, nunca comprendió lo que significa pelear, y, por eso, para qué es una flota. Esto puede ser ilustrado por tres materias que él trata con alguna insistencia.

Cuando la flota de cruceros de combate estuvo a la vista en Jutlandia a las 6^h, el Comandante en Jefe tuvo que considerar inmediatamente cómo desplegar sus buques. Las consideraciones que lo determinaron a obrar están expuestas ampliamente en las páginas 334 a 351. El punto principal es que no pudo hacer el despliegue en absoluto hasta que no conoció exactamente dónde estaba la flota de combate alemana.

Él tuvo las primeras indicaciones sobre la demarcación de la flota de combate alemana a las 6-14 e hizo el despliegue a las 6-16. Pero el *Lion* había sido visto a las 6 por el *Marlborough* y a las 6-6 por el *Iron Duke*, y él y sus consortes estaban claramente empeñados con el enemigo. ¿Pudo o no pudo haber sido elemental que esto fué el origen de sus dudas? ¿Pudo ser posible haber estado equivocado en preparar inmediatamente el despliegue para ir en apoyo de los amigos que estaban combatiendo?

CONTROL DEL FUEGO EN JUTLANDIA.—La segunda materia es ésta. En el diagrama en que describe el proyectado despliegue a a estribor, Lord Jellicoe explica que esto habría significado una rápida alteración del rumbo, la cual habría impedido al control de fuego tomar notas de los impactos en tales condiciones, y habría puesto a todos sus cañones fuera de acción. Ahora, cuando finalmente entró en acción, después de haber cambiado rumbo al sur, a las 6-50, él ordenó seis veces cambiar de rumbo en los 36 minutos transcurridos entre las 7-5 y 7-45. Su experiencia de la acción fué entonces que es imposible para un Almirante mantener a una flota a un rumbo fijo ni aún por media hora. Agréguese a esto que durante esta media hora un gran número de buques individuales en la retaguardia de la línea, habían tenido que maniobrar libremente para evitar los torpedos, más de veinte, que cruzaron la línea y en cada cambio de rumbo silenciar sus cañones. Si alguna vez un hombre tuvo la prueba práctica de la necesidad técnica de un control de fuego en acción, seguramente este fué Lord Jellicoe el día 31 de mayo. Ahora, él se dá gran trabajo para decirnos que estuvo enteramente contento de los instrumentos que tuvo; y que después de la acción ni ordenó substitutos para los buscadores de distancia que le ocasionaron el fracaso, ni de mejorar los instrumentos para buscar y conservar la eficiencia del tiro durante los cambios de rumbo.

En tercer lugar, hemos visto que Lord Jellicoe expresa que tuvo ante él sólo dos modos de despliegue, y ha probado que nin-

guno habría dado un resultado útil; pero no enumera entre las lecciones de su experiencia ninguna revisión de su teoría táctica.

Sin embargo, es un hecho plenamente efectivo que métodos de control de fuego diseñados para emplearlos en las condiciones que se presentaron en Jutlandia, fueron sometidos al Almirantazgo en 1912, cuando Lord Jellicoe era segundo Lord Naval; y un método de despliegue, que difiere de los dos a cuyo empleo Lord Jellicoe se consideraba él mismo limitado, fué elaborado y puesto en práctica en la flota de combate, en uno de los raros intervalos que fué comandada por un oficial que no pertenecía a la escuela dominante. Pero escribiendo dos años después de la acción, Lord Jellicoe aún parece pensar que no podía ser criticado por no tener recursos tácticos, sino los que usaba o rechazaba; y las lecciones de la batalla lo deja sin ningún deseo por un sistema más eficiente sobre cañones.

Es bastante extraño que hubiera olvidado que no había razón ninguna para que la artillería de la flota hubiera sido paralizada a este respecto, excepto la no muy apreciable de que el Almirantazgo rehusó, en 1912, gastar una pequeña suma por buque para subsanar el inconveniente para siempre. Porque se probó en ese año, y en un buque que estuvo más tarde en Jutlandia a las órdenes de Lord Jellicoe, que un buque navegando a toda velocidad y con toda la caña cerrada, podía hacer una sucesión de impactos tal como si mantuviera un rumbo fijo.

La razón de las necesidades de Whitehall, mientras admitían plenamente que los instrumentos habían hecho todo lo que se esperaba de ellos y que otros instrumentos no habrían salvado estas dificultades, para rechazarlos, fué que ellos no pensaron en que un tal problema se presentara en la acción.

El fenómeno que tenemos que afrontar no es el de una inteligencia que no pudo prever lo que necesitaría una guerra, ni el de una que no pudo reconocer estas necesidades que fueron previamente convincentes y demostradas; es algo mucho más maravilloso aún: una inteligencia incapaz de reconocer, después que la victoria por una acción de la flota ha sido rechazada, que si para un determinado defecto se ha encontrado un determinado remedio, el resultado debe haber sido diferente.

El secreto de nuestro fracaso naval no es ya un secreto. Está explicado por la atrofia mental que siguió a la obsesión de principios erróneos y a la larga retención de un poder irresponsable por-

que no fué criticado. Lord Jellicoe mediante un magnífico gesto y con entero y sencillo coraje, impelido por un poder del destino fuera de su control, ha dicho la verdad acerca de él y de sus colegas, y la dinastía ha terminado para siempre. «The Grand Fleet» 1914-1916, es no solamente el canto del cisne de la Escuela Materialista, es su suicidio. Parecido al profeta ciego de la antigüedad, Lord Jellicoe ha echado por tierra el templo con todo su contenido. Uno se encuentra inclinado a añadir que son sus amigos y no sus enemigos a quienes ha herido. Pero este hombre singular nunca ha tenido un enemigo.

Algunos de nosotros que conocen los asuntos descritos en este libro, tal como han sucedido, cuando estaban sucediendo y aún antes de suceder, han fatigado al público y causado indecible dolor a antiguos amigos del servicio naval, a quienes las críticas a sus jefes parecían casi una blasfemia. Si nosotros atacábamos, no fué por animosidad personal sino por verdadero temor de inevitables consecuencias que debían derivarse de este credo devastador en acción. El libro de Lord Jellicoe justifica nuestros esfuerzos tan seguramente como los terminan. Por eso el debate sobre política naval, en adelante, no tendra que referirse a personas sino al principio solamente.—(*Land and Water*, 20/2.)

La renovación de la Armada.—Que la terminación de las hostilidades traería una violenta descalificación del material inferior fué previsto por todos aquellos que se ocupan de asuntos navales; pero es dudoso si algunos estaban preparados para una liquidación tan radical como la que ha anunciado el Almirantazgo. Más de 170 buques condenados por no ser ya eficientes, serán vendidos tan luego como sean retirados los cañones y el armamento movable.

Como lo revela el estudio de la lista, el efecto será el de dotar a la Armada británica solamente de dreadnoughts en lo que respecta a las unidades principales. Desde que el original dreadnought fué lanzado en 1905, han transcurrido solamente 14 años para completar una revolución como la que hizo época al pasar de los buques de madera de tres cubiertas a los acorazados en la mitad del último siglo.

Muy a principios de la guerra se aceptó que contra buques del tipo que llevan todos los cañones de grueso calibre los pre-dreadnoughts eran peores que inútiles, pues resultaron simples trampas

de muerte para sus bravos tripulantes. Durante algún tiempo el margen sobre el enemigo no fué suficientemente grande para permitirnos depender de dreadnoughts solamente; pero a medida que nuevos buques ingresaban al servicio, los pre-dreadnoughts fueron retirados de la Gran Flota y empleados en operaciones subsidiarias. Su debilidad está en el bajo poder de su armamento y en ser vulnerables al fuego de los cañones y al ataque submarino. Ellos añadían muy poco o casi ningún valor real al poder de la Armada, y ningún propósito útil habría sido llenado con dejarlos en la lista activa. De ahí la decisión del Almirantazgo de repetir la liquidación que inició Lord Fisher cuando fué primer Lord Naval en 1904.

Prácticamente cada clase de acorazado anterior al dreadnought está representado en la lista, siendo la sólo excepción el semi-dreadnought *Lord Nelson* y *Agamenon*, que serán retenidos en el servicio formando parte de la flota de reserva. De los 8 buques de la clase *King Edward*, dos se perdieron en la guerra; el *Africa*, *Dominion*, e *Hindustan*, serán retirados y los tres restantes están actualmente empleados como buques depósitos. Cuando en 1905-06 estos buques fueron terminados eran considerados casi como la última palabra en diseño de buques de combate, y juntos constituyeron el más bonito y homogéneo escuadrón en el mundo. Eran los últimos buques diseñados por el finado Sir William White.

Otra valiosa clase desaparece completamente con la venta del *Albemarle*, *Duncan* y *Exmouth*. Primitivamente esta clase comprendía seis buques, pero el *Montagu* naufragó en 1906, y el *Cornwallis* y el *Russell*, se fueron a pique durante la guerra. Como tenían una milla de velocidad superior y coraza más delgada que los acorazados contemporáneos, fueron mirados hasta cierto punto como los precursores del crucero de combate.

Más adelante se encuentran en la lista buques de las clases *Queen*, *Formidable*, *Canopus* y *Majestic*, todos famosos en sus días. De la clase *Majestic* puede decirse que inició *la moda* en diseños internacionales de acorazados durante 10 años.

El *Redoubtable*—ex-*Revenge*—único sobreviviente de la clase *Royal Sovereign*, está destinado a la venta después de una variada y útil carrera que comenzó en 1892.

Nuestros cruceros acorazados sufrieron seriamente durante la guerra, y el valor combatiente de los que sobreviven es poco; pero

como son buques útiles para instrucción y otros objetivos de paz, la mayoría de ellos será conservada.

El crucero más moderno de la lista de venta es el *Duque of Edinburgh*, terminado en 1906. El nunca fué un buen buque, siendo muy baja su obra muerta no se podían disparar en mal tiempo los cañones de 6" montados sobre la cubierta principal, y su velocidad de 22,8 millas era inadecuada. Su gemelo, el *Black Prince*, fué echado a pique en Jutlandia, junto con el *Defense* y el *Warrior*. Ahora generalmente se admite que la construcción de estos grandes cruceros, que eran deficientes en velocidad, protección y poder de los cañones, fué una costosa equivocación.

Actualmente el diseño de la clase *Effingham*, ahora en construcción, se considera como una reversión a este dudoso tipo.

El *Effingham* y sus hermanos son de 9.800 toneladas, y se espera que darán 30 millas de velocidad. El armamento consiste de 7 cañones de 7"½, y como quemarán carbón su tripulación será muy numerosa. Por eso es que será muy dispendioso mantenerlos en comisión. La coraza de protección—como lo hace notar Sir E. Tennyson d'Eyncourt, en su reciente folleto—es tan miserable que debe considerarse como no existente, y el buque por esta razón será incapaz de soportar un nutrido fuego. A todas luces el *Effingham*, nos parece que es un tipo que no debe multiplicarse.

Los antiguos cruceros acorazados de las clases *Drake* y *Cressy*, van a desaparecer, junto con la mayor parte de los cruceros protegidos lanzados hace más de 15 años. En el curso ordinario de los acontecimientos la mayor parte de estos buques debieran haber sido ya eliminados, pero durante la guerra probaron ser muy útiles en trabajos de patrullas y convoyes. Ahora que la emergencia ha terminado, podemos deshacernos de ellos, muy especialmente cuando estamos bien provistos con modernos cruceros rápidos, de los cuales poseemos cerca de 70, cuyas velocidades son superiores a 25 millas, además de varios otros en curso de construcción.

En ninguna categoría el proceso de renovación es más radical que en los destructores. Más de 100 de estos buques serán retirados de la lista activa, y, hablando en general, todas las unidades de más de 10 años serán liquidadas, incluyendo desde los primeros destructores de 30 millas hasta la clase comparativamente moderna del *Tribal*, construído en 1906-1910. Excusado es decir que después del tremendo trabajo durante cuatro años y medio de servicio de

guerra, la mayor parte de nuestros viejos destructores necesitarían casi una reconstrucción, incluyendo nuevas calderas y en algunos nuevas maquinarias, si fueran a continuar en servicio; pero es igualmente claro que no valen la pena de hacerles tan costosa reparación. Gracias a nuestro vasto programa de guerra, tenemos abundancia de destructores modernos, de manera que el grueso de nuestro viejo material puede ser sacrificado sin temor.

Más adelante se propone deshacernos de todos los torpederos, con excepción de 30 torpederos de turbinas denominados «destructores de costa», aunque 21 de esta clase serán vendidos inmediatamente. Entre los submarinos las clases *B* y *C* han dejado de ser eficientes. Es interesante notar que varias unidades de la clase *B* fueron convertidos en buques de superficie para patrullas, quitándoseles los motores eléctricos.

Por la anterior reseña se verá que cada clase, exceptuando los dreadnoughts y cruceros de combate, está afectada por la venta a que el Almirantazgo ha decidido recurrir con tal vigor. El resultado será descargar una gran masa de material, cuya retención, mientras que no contribuiría en nada con relación al poder combatiente efectivo de la Marina, representaría una pesada carga para las entradas nacionales. Para la mayoría del vulgo un buque de guerra es un buque de guerra, cualquiera que sea su edad y condición, y es posible que el público critique a las autoridades navales de ir demasiado lejos en su celo por las economías. Por esta razón es deseable insistir en el hecho que pocos—talvez ninguno—de los buques anotados ahora en la lista de venta sería útilmente empleado aún si las hostilidades estallaran en un futuro muy cercano. No se trata de debilitar la Marina. Por lo contrario, la Marina será igualmente poderosa cuando sea desembarazada de tantos buques de tercera clase, que absorben hombres, dinero y labor fuera de proporción con su valor combatiente.—(*The Engineer*, 5/16).

Cañones del «Repulse».—El armamento principal del *Repulse* se compondrá de seis cañones de 15" de la marca adoptada para el *Queen Elizabeth*. Este cañón tiene mucha resistencia longitudinal, y está enteramente exento de los defectos del muy largo cañón de 12" que precedió a los cañones de 13" $\frac{1}{2}$ y 15". Este último tiene el relativo modesto largo de 42 calibres. Y su granada pesa 1.920 libras. Por consiguiente, el peso total del metal de la andanada de los seis

cañones del *Repulse* es de 11.520 libras contra 11.200 de los ocho cañones de 13" $\frac{1}{2}$ del *Tiger*. Pero la novedad de este buque es el sistema adoptado para montar los cañones de 4", de los cuales lleva 17. Quince de estos cañones están montados en triples montajes; y un arreglo permite la concentración del fuego, lo que es muy útil para rechazar un ataque de torpedo. Estos montajes triples son de un diseño muy sencillo. Los tres cañones, por su puesto, son girados como si fueran uno sólo, pero todos los demás movimientos son independientes: cada cañón se eleva y se carga como una unidad. Cada triple montaje tiene 21 sirvientes. Aunque el sistema ha sido sometido a prueba antes de ser instalado en el *Repulse* y en otros varios buques, está todavía, en cierto modo en el período experimental, y no ha encontrado una aprobación universal. La opinión que prevalece es que esta concentración del fuego ha sido obtenida a costa de un importante sacrificio en la exactitud y rapidez.

Nuevas aeronaves británicas.—Es bien sabido que por lo menos cuatro aeronaves más grandes que el *R-33* y *R-34* están actualmente en construcción en este país para el Almirantazgo británico. Estas nuevas naves, se sabe, están construyéndose por Messrs. Beardmore, Armstrong-Whitworth y Short Brothers, y se informa que están diseñadas para levantar 70 toneladas. Tendrán un largo de 700 piés y contendrán 2 $\frac{1}{2}$ millones de piés cúbicos de gas. Su costo será de un millón de libras cada una. Se cree que la velocidad será alrededor de 80 millas por hora. Dos de las naves, sabemos positivamente, llevarán cuatro máquinas «Cossack» de 350 C. de F. del tipo Sumbeam-Coatalen; las otras dos estarán provistas de cuatro máquinas «Cossack» en adición a dos máquinas «Maon» de 250 C. de F., lo que dará un total de 1.900 C. de F. Las naves, se espera, estarán terminadas alrededor de fines de año.—(*The Engineer*, 5/6).

Nuevos buques de salvamento.—El primero de seis buques de salvamento ordenados construir por el Almirantazgo británico ha sido terminado. Cada unidad de este nuevo tipo costará un millón de libras.

La posición de los buques hundidos ha sido examinada por buzos del Almirantazgo, los cuales han informado que muchos de ellos pueden ser levantados y reparados para el servicio.

El buque de salvamento presenta la apariencia de una serie de torres con una ancha fundación de forma de buque. Las torres descansan unas sobre otras y van disminuyendo de dimensión hacia la cúspide, la cual queda a más de 100 piés sobre la base.

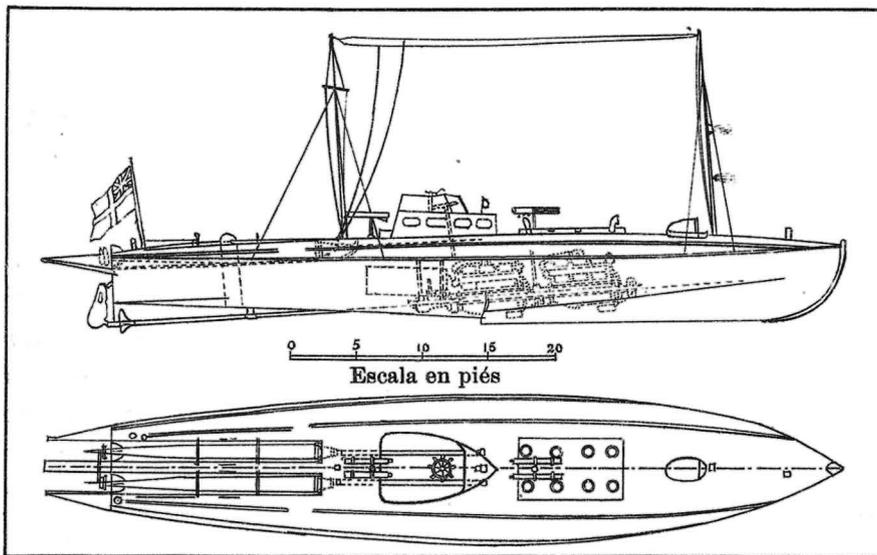
Cada torre está hecha de blocks huecos de concreto, encorvados para resistir la presión interna. Llevan puertas a prueba de agua, mediante las cuales los blocks pueden ser llenados con agua y después achicados para reemplazar el agua por aire.

Como no llevan potencia motriz, los buques serán remolcados en pares a donde ha sido localizado un buque hundido. Se aprovechará un día de calma para llenar con agua los blocks huecos, y así los buques serán sumergidos a cada lado del buque naufrago, al cual serán fuertemente amarrados por los buzos. En seguida se achicará el agua de los blocks, y, se espera que los buques emergerán, arrastrando al buque naufrago hacia la superficie.—(*Nautical Gazette*, 6/21).

El renacimiento del torpedero.—Uno de los tipos de embarcaciones de combate más modernas y que tuvieron más éxito en el servicio del Canal y del Mar del Norte, fué una pequeña y rápida lancha, a la cual los británicos dieron el nombre de *lancha-motor costera* (Coastal Motor Boat). Estos pequeños buques iniciaron, en cierto modo, el renacimiento del torpedero original, que fué abandonado hace años por todas las naciones del mundo. La similitud estriba en la alta velocidad y poco porte del original y de su moderno similar; pero mientras que el torpedero poseía un casco redondo, tipo que prevalecía en aquellos tiempos, y era movido por máquinas a vapor a una velocidad de 18 a 22 millas, la lancha-motor costera es nada menos que una lancha motor de carreras de un tipo modificado de hidroplano, equipada con máquinas de combustión interna y que navega a velocidades de 35 a 40 millas.

El principal motivo que dió origen a la construcción de estos buques, fué permitir el ataque de torpedo en parajes de poco fondo cercanos a la costa. Los grandes portadores de torpedos, como los destructores y submarinos están limitados en sus operaciones costeras por su relativo gran calado de 8 a 10 pies, que los confina a aguas más profundas y los expone al peligro de las minas. Desde el principio de la guerra, hubo necesidad de desarrollar una flota de pequeños y rápidos buques, que calaran solamente uno o dos pies

de agua y que llevaran y pudieran lanzar torpedos. La firma Thornycroft, que construyó el primer torpedero de 60 pies en 1878, diseñó una rápida lancha motor con un casco especial de forma de hidropiano, y equipado con un torpedo llevado en un aparato de lanzamiento tal como el usado hasta ahora en las embarcaciones de guerra. Con la colaboración de los tenientes Hampden, Brenner y Anson, de las fuerzas de Harwich, fueron preparados diseños de una lancha de 30 millas del tipo general de lanchas motores de carreras, capaz de llevar un torpedo y mecanismo de descarga para él, y con estanques para combustible extra.



Al principio fué necesario descartar el proyectado mecanismo de lanzamiento, primero porque fué inadecuado para torpedos mayores de 18" y, después, porque era necesario disminuir la velocidad antes de ser lanzado el torpedo. Los tres oficiales ya mencionados, que voluntariamente se hicieron cargo de estos buques, insistieron que como el único objeto de estas embarcaciones era atacar, debería encontrarse un arreglo que permitiera lanzar el torpedo cuando la lancha avanzara a toda velocidad. Lanzado desde una artesa colocada a proa y movida por un mecanismo de impulsión, como se estableció en las primeras lanchas, no se obtuvo ninguna exactitud, y lanzado desde la popa había sido necesario virar para llevar a cabo el ataque. Eventualmente se decidió lanzar el torpedo desde

popa, pero la cola primero. La lancha fué construída con esta idea aceptada. Los adjuntos dibujos están basados en las ilustraciones que aparecieron en *The Engineer*, London, de junio 6/19; y por más detalles de los que aquí se dan puede consultarse dicha publicación.

En razón de que un arma pierde mucho de su valor si el enemigo está prevenido, las lanchas fueron construídas en una isla del Támesis, y se tomaron todas las precauciones para asegurar el secreto. Las tres primeras lanchas, terminadas en abril de 1916, fueron probadas, la mayor parte del tiempo, durante la noche, en Queensborough, y después del período de pruebas, cuatro lanchas fueron enviadas a Dunquerque, donde luego se estableció el contacto con el enemigo. La lancha motor costera justificó inmediatamente su existencia, torpedeando un gran destructor alemán. En varias ocasiones, en este ataque, las lanchas estuvieron sometidas a un nutrido fuego de la artillería, y aunque frecuentemente fueron tocadas por los disparos, pudieron regresar a puerto.

Llevar un torpedo de 18" en una teja (rack) colocada sobre cubierta a popa, la cual se prolonga más allá de la popa, desempeñando así el mismo oficio que la cuchara de un tubo de torpedo.

El método de atacar fué sencillo y probó ser efectivo. Cuando el enemigo fué avistado la lancha motor le puso proa a toda velocidad, y lanzó el torpedo, la cola primero, por sobre la popa, por medio de un ariete de lanzamiento. Inmediatamente después que el torpedo fué lanzado se cerró bruscamente la caña, y la lancha giró, siguiendo el torpedo en el rumbo original hacia el blanco.

Posteriormente, la firma construyó para el Almirantazgo gran número de un porte mayor, 55 pies de eslora. Este último tipo es el que se muestra en la figura. Las dimensiones son: eslora 55 pies; manga, 11'; calado máximo, 3'. Llevan dos torpdos y 4 ametralladoras para defenderse de aeroplanos y buques pequeños de superficie. Son movidas por motores de 375 C. de F., los cuales dan 38 millas de velocidad con 1.250 revoluciones. La velocidad máxima puede alcanzar a 41 millas y más.

El trabajo de los C. M. B.'s (Coastal Motor Boats) durante la guerra no se limitó al ataque de torpedo solamente. Todos estos *compañeritos*—«scooters», como fueron motejados en la marina—fueron gradualmente llamados a desempeñar diversos servicios. Fueron muy activos en la costa de Belgica, y los belgas que vivían en tiempo de la ocupación alemana dicen que el enemigo tenía gran

respeto por ellos. Frecuentemente quedaban expuestos al fuego de las baterías alemanas, y más de uno se perdió debido al impacto directo de una granada. No temían a los destructores, y frecuentemente los interceptaban cuando volvían de sus *raids* a Dover. Su muy alta velocidad les permitía huir de los destructores después de efectuar un ataque. Los aeroplanos enemigos, sin embargo, fueron un asunto más serio, porque atacaban con bombas y ametralladoras.

Uno de los mejores trabajos de la C. M. B's fué desarrollado en las operaciones del bloqueo de Zeebrugge y Ostende. Consistió en crear cortinas de humo (las cuales producían moviéndose a toda velocidad por la proa de los otros buques y exparciendo nubes de humo por las descargas por medio de un aparato especial productor de humo) y en arrojar llamaradas para mostrar dónde debían virar los buques blocks. Dos de ellos entraron a Zeebrugge para torpedear un buque atracado a lo largo del molo; otros, armados temporalmente con morteros Stokes, atacaron los galpones de aeroplanos. También, cuando el *Vindictive* fué enviado a cerrar a Ostende, dos lanchas motores costeras fueron encargadas de torpedear los extremos de los muelles, para impedir que los cañones que estaban montados en ellos, pudieran disparar.—(*Scientific American*, 7/12).

Distribución de la flota británica. El Almirantazgo ha dado instrucciones para que se revisen los límites de las estaciones navales, y las alteraciones que se hagan entrarán en vigencia desde el el 1.º de junio, a excepción, por el momento, de la nueva estación australiana. Los límites de esta estación no se fijan en definitiva, en lo que se refiere a la línea divisoria entre la nueva estación australiana y la estación de la China, por una parte, y la línea entre la estación australiana y la de Nueva Zelanda, por la otra; y se anuncia que se hará, respecto a estos límites, una notificación posterior.

En el repartimiento de la Gran Flota hubo una nueva distribución de las fuerzas navales británicas; y las divisiones del globo a las cuales se destinaron las escuadras sólo fueron vagamente indicadas. Es probable que la mayor parte del público apenas haya reconocido todo lo que significan estos nuevos planes.

La disposición de nuestras fuerzas navales, hasta principios del siglo, estaba basada menos en consideraciones estratégicas que en la necesidad señalada por el Sr. Walter Long, en su discurso sobre los presupuestos pronunciado el 12 de marzo, de que la bandera debe

exhibirse en todas partes del Imperio Británico. El Primer Lord expresó la opinión de que esto significa el todo para el Imperio, para su prestigio, su grandeza y su honor comercial. En otras palabras, la insignia blanca, en la cual el sol nunca se pone, es reconocida como un símbolo de orden y de seguridad.

Cambios en la distribución.—A fin de tener una idea exacta referente al asunto de la distribución de la flota británica, es conveniente volver a 1900, antes que la amenaza alemana se presentara ofensivamente en el horizonte. En aquellos días la escuadra del Mediterráneo se componía de 11 acorazados, así como de una fuerza de cruceros, mientras que en la escuadra del Canal había 8 acorazados en servicio, y no se sabía entonces de la escuadra del Atlántico. Al mismo tiempo, en las aguas de la China manteníamos una fuerza de acorazados compuesta de 6 buques, con el mismo número de cruceros de primera clase y otros tantos cruceros de segunda clase. Realmente, ha sido costumbre tener una escuadra de combate en el Extremo Oriente; y es de esperar que en una fecha no lejana esa política se recomiende nuevamente, para lo cual hay muchas razones en el hecho de que la provisión de una escuadra del Pacífico ha cesado desde 1905.

En los primeros años del siglo, la distribución de las fuerzas navales británicas fué criticada, debido a la expansión de la flota de Alemania y antes de terminar la primera década se habían hecho cambios de consideración. La fuerza en aguas nacionales fué bastante reforzada, a expensas de las del Mediterráneo, y se estableció la escuadra del Atlántico. Al mismo tiempo, se retiraron los acorazados de los mares de la China, y la Armada en las aguas del Oriente quedó representada por cruceros. Fueron necesarios nuevos planes de distribución, debido a lo presencia de nuevos factores en la situación, y a la necesidad de seguir la teoría de Nelson de que el futuro campo de combate de la flota sería su campo de preparación.

Ahora, la catástrofe alemana y la gran rendición del 21 de noviembre, han efectuado otra vuelta del calidoscopio. Aunque hasta cierto punto, las estaciones en que las escuadras han de ser distribuidas permanecen como antes de la guerra, el nacimiento de las armadas de los dominios introduce un nuevo aspecto, que está llamado a extender sus influencias con el tiempo. Puede verse en el mapa que las esferas de acción provisionales de los buques de Aus-

tralia y Nueva Zelandia están indicadas. Ni el Canadá ni Sud Africa poseen aún una escuadra de alta mar; pero los límites de las estaciones de las fuerzas británicas en sus aguas, probablemente, permanecerían sin alteración, si estos dominios se proveyeran por sí mismos de escuadras. Se verá que el plan de división ha sido preparado de tal modo que permita el futuro desarrollo de las flotas de los dominios. La estación de Norte América y de las Indias Occidentales comprende ahora tanto las aguas costeras del Atlántico como del Pacífico, formando el Canal de Panamá un lazo de unión. Igualmente, la estación de Sud América se extiende a los dos océanos, incluyendo, en el lado del Pacífico, las aguas de Chile y del Perú. La vasta extensión del Océano Pacífico queda dividida, así, en no menos de cinco estaciones. Puede haber desventajas estratégicas en semejante disposición, pero los desarrollos futuros son perfectamente seguros, y no sería difícil restablecer una escuadra del Pacífico, posiblemente con su base en la bahía de Hérbertchohe, en la isla primitivamente conocida como Nueva Bretaña.

ESTACIÓN DE LA METRÓPOLI,
(Home Fleet).

La estación de la Metrópoli es naturalmente, la más importante de las nueve en que se han dividido los océanos, y las fuerzas de servicio en ella comprenden las flotas del Atlántico y de la Metrópoli (Home Fleet) y, por cierto, las escuadras y flotillas en reserva. Aunque ella es una de las estaciones más pequeñas, llega por el norte hasta los mares árticos, y por el sur hasta un poco más arriba de las islas del Cabo Verde. Por el oeste se extiende, próximamente, hasta la longitud del Cabo Farewell, en Groenlandia, y naturalmente sus límites incluyen el Mar del Norte y el Báltico. La fuerza activa de esta estación está organizada en la siguiente forma:

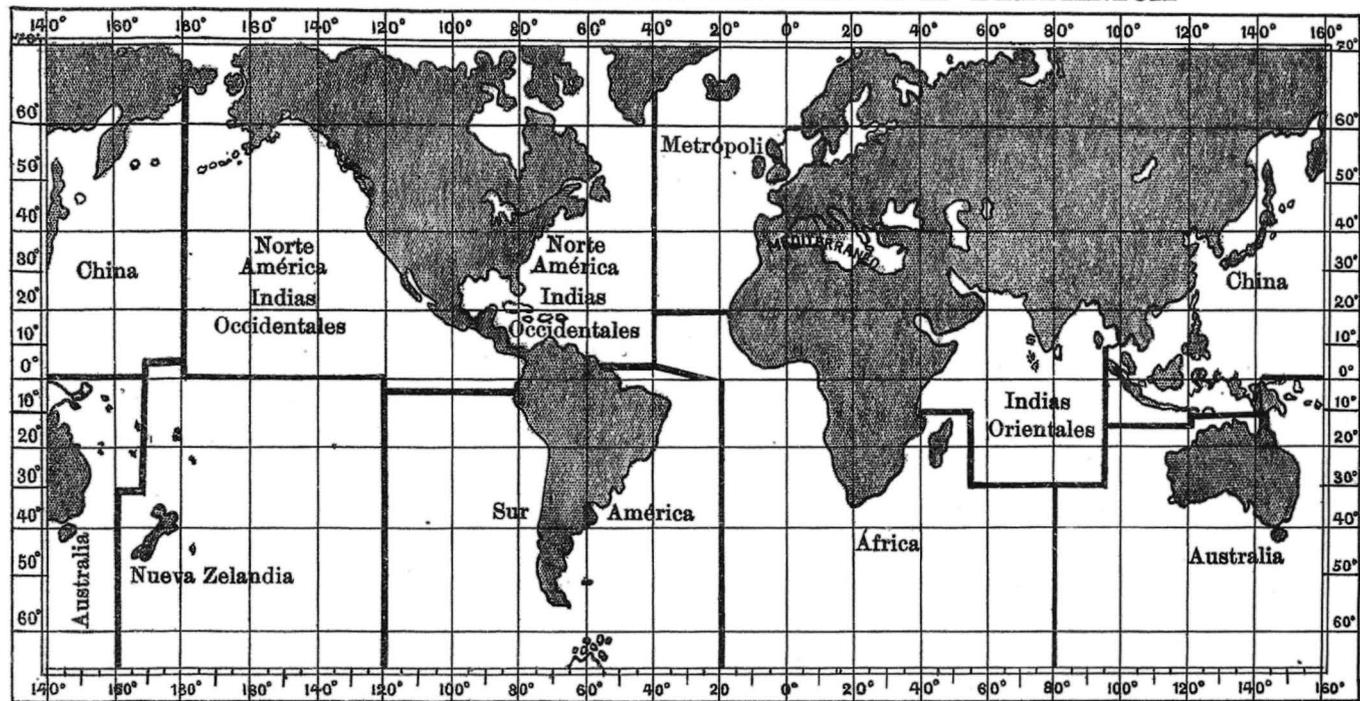
Comandante en Jefe de las flotas del Atlántico y de la Metrópoli, almirante Sir Charles E. Madden; buque insignia, *Queen Elizabeth*.

ESCUADRA DEL ATLÁNTICO.

Primer escuadrón de combate.—Vicealmirante Sir S. Fremantle.
Contraalmirante el Hon. Stanley.

Revenge (Insignia de vicealmirante), *Resolucion* (Insignia de contraalmirante), *Ramillies*, *Royal Oak*, *Royal Sovereign*.

NUEVA DISTRIBUCIÓN DE LA ARMADA BRITÁNICA



Mapa que demuestra los límites de las nuevas estaciones navales.

Escuadrón de cruceros de combate.—Vicealmirante Sir Roger Keyes.

Lion (Insignia de vicealmirante), *Princess Royal*, *Renown*, *Repulse*, *Tiger*.

Segundo escuadrón de combate.—Vicealmirante Sir A. Leveson.

Contraalmirante L. Clinton-Baker.

Barham (Insignia de vicealmirante), *Valiant* (Insignia de contraalmirante), *Malaya*, *Warspite*.

Escuadrón volante.—Contraalmirante Sir R. Phillimore.

Furious (Insignia de contraalmirante), *Agus*, *Vindex*, *Vindictive*.

Primer escuadrón de cruceros rápidos.—Contraalmirante Sir Walter Cowan.

Curacoa (Insignia de contraalmirante), *Coventry*, *Curlew*, *Danae*, *Dauntless*, *Dragon*.

Flotilla de destructores.—Comodoro H. J. Tweedie.

Castor (Gallardetón de comodoro D.). Flotilla de submarinos.

FLOTA DE LA METRÓPOLI.

(Home Fleet).

Vicealmirante Sir Henry Oliver.

Contraalmirante Maurice Woolcombe.

Tercer escuadrón de combate.—*King George V* (Insignia de vicealmirante), *Orion* (Insignia de contraalmirante), *Conqueror*, *Erin*, *Monarch*, *Thunderer*.

Escuadrón de colocadores de minas.—Capitán H. H. Smyth.
Princess Margaret.

Segundo escuadrón de cruceros rápidos.—Comodoro A. A. M. Duff.

Caledon, *Galatea*, *Phaeton*, *Royalist*.

Agregados temporalmente.—*Cleopatra*, *Comus*, *Champion*.

ESTACIÓN DEL MEDITERRÁNEO.

Le sigue en importancia a la estación de la Metrópoli la del Mediterráneo, la otra estación única que en la actualidad incluye una escuadra de combate. La base de la estación está en Malta, y se extiende desde el estrecho de Gibraltar hasta el estrecho de Bab-el-Mandeb, comprendiendo, por lo tanto, todo el Mediterráneo y el

Mar Rojo. La fuerza de esta estación incluye también la representación de la escuadra británica en el Mar Negro y en el Mar de Azof. El vicealmirante Sir Somerset Gough-Calthorpe, que era comandante en jefe en el Mediterráneo, es ahora Alto Comisionado en Constantinopla, y el vicealmirante Sir Michael de Robeck ha sido nombrado su sucesor.

La actual composición de la flota es como sigue:

FLOTA DEL MEDITERRÁNEO.

Vicealmirante Sir Michael de Robeck.

Contraalmirante M. Culme-Seymour.

Cuarto escuadrón de combate.—*Iron Duke* (Insignia de comandante en jefe), *Emperor of India* (Insignia de contraalmirante), *Bembow*, *Marlborough*, *Ajax*, *Centurion*.

3.º escuadrón de cruceros rápidos.—*Cardiff* (Insignia de contraalmirante E. S. Alexander Sinclair).

Calypso, *Caradoc*, *Centaur*, *Ceres*, *Concord*.

Sexta flotilla de destructores.—Capitán el hon. W. S. Leveson-Gower.

Stuart (Gallardete de capitán, D.)

Flotilla de submarinos.—Hay varios cruceros rápidos, transportadores de aparatos aéreos y pequeños buques (destructores, corbetas y monitores), además de buques depósitos y naves auxiliares para patrullar, que se hallan todavía ocupados en el servicio del Mediterráneo. Se van a enviar nuevas tripulaciones para los buques que tienen que permanecer en el exterior, a medida que los individuos sean utilizables; y se espera completar el relevo de aquellos hombres allá por julio.

ESTACIÓN DE LA CHINA.

Los límites de la estación de la China, de este a oeste, abarcan más de 80 grados, o sea, cerca de la cuarta parte de la circunferencia terrestre. Ellos también se extienden desde el sur del ecuador hasta el círculo polar ártico, y se encuentran incluidos en la estación el archipiélago de las Indias Orientales y los grupos de islas de los Ladrones, las Carolinas y de Marshall, en el Pacífico.

La base de la división septentrional de la estación se halla en Hong-Kong, y la meridional, en Singapore. Este último puerto fué

designado, antes de la guerra, como el punto de reunión anual de los buques insignias de las tres divisiones de la Flota Oriental, mantenidas respectivamente en China, Australia y las Indias Orientales.

La nueva organización de la fuerza en la China es como sigue:

ESCUADRA DE LA CHINA.

El vicealmirante F. C. T. Tudor, es el actual comandante en jefe; pero el vicealmirante Sir Alexander L. Duff, ha sido nombrado como su sucesor.

5.º *escuadrón de cruceros rápidos*.—Contraalmirante G. H. Borret, comandante.

Hawkins (Insignia de comandante en jefe).

Carysfort (Insignia de c.)

Cape Town, Carlisle, Colombo.

Flotilla de destructores.—Capitán H. R. Godfrey.

Douglas (Gallardete de capitán, D.)

Como adición, hay una flotilla de cañoneros de servicio en el río Iang-tse-Kiang, de la cual fué nombrado oficial naval más antiguo, con fecha 1.º de abril, el comodoro A. A. Ellison. También ha sido costumbre mantener en esta estación cierto número de destructores y de submarinos.

Los cruceros *Suffolk* y *Kent*, que han estado en la China durante algún tiempo, han sido retirados. El *Suffolk*, que enarbolaba el gallardete del comodoro C. R. Payne, oficial de marina más antiguo en Vladivostok, ha llegado ya a Inglaterra, y el *Kent* debe hacerlo en el mes próximo.

Se espera que el contraalmirante Borrett, partirá pronto de Inglaterra, para tomar el mando de la 3.ª escuadra de cruceros rápidos.

ESTACIÓN DE LAS INDIAS ORIENTALES.

La estación de las Indias Orientales, con la sólo excepción de la del Mediterráneo, es la que tiene menos extensión de las del exterior. Sus límites en la costa africana han sido recientemente aumentados, y ahora comprende a Zanzíbar y lo que fué el litoral del África Oriental Alemana. En un tiempo, Trincomalee fué considerado como el cuartel general del almirante a cargo de esta estación;

pero parece que no lo será en lo futuro. El hecho de que el golfo Pérsico quede incluido dentro de los límites de esta estación, y que ella no comprenda, prácticamente, ninguna latitud fría hace que el clima de esta estación sea sin duda más cálido que el de ninguna otra.

Las cañoneras de río del Éufrates y del Tigris quedan, evidentemente, dentro de los confines de este comando. Dos de estos barcos, que prestaron excelentes servicios durante la campaña de Mesopotamia, el *Moth* y el *Mantis*, han regresado hace poco, así como el crucero *Venus*, que fué antes buque insignia del vicealmirante E. F. A. Gaunt.

El nuevo escuadrón de cruceros de las Indias Orientales es el que sigue:

Escuadrón de las Indias Orientales.—El vicealmirante Sir Hugh Tothill ha sido nombrado como comandante en jefe, y se espera que se haga cargo de su puesto en agosto.

4.º escuadrón de cruceros rápidos.—*Highflyer* (Insignia de c. en j.), *Caroline*, *Comus*, *Conquest*.

ESTACIÓN DE ÁFRICA.

La base de esta estación se halla en Simonstown, donde se encuentra también establecido el arsenal local. Dentro de sus límites se encuentra toda la costa del sur y sudoeste del Africa, desde Cabo Delgado, más arriba de Mozambique, hasta el Cabo Blanco, un poco al sur del Río del Oro, donde fué destruído el buque alemán *Kaiser Wilhelm der Gross* por el *Highflyer*, al principio de la guerra. De este modo, ella incluye toda la costa de la Unión del Africa del Sur, así como el Togoland y los Camerones. En cuanto a latitud, la estación del Cabo abarca un área mayor que cualquiera otra, extendiéndose desde el grado 20 al norte del ecuador hasta el círculo polar antártico.

La nueva organización de la escuadra del Cabo es la que sigue:

ESCUADRA DEL CABO.

6.º escuadrón de cruceros rápidos.—Contraalmirante el hon. E. S. Fitzherbert, comandante en jefe.

Birmingham (Insignia de c. en j.), *Chatham*, *Dublín*, *Lowestoft*.

De los buques de la antigua escuadra del Cabo, el crucero *Astraca* se halla ahora en viaje a la patria, y será seguido por el *Hyacinth*, actual buque insignia, para relevar al cual se ha designado al *Birmingham*.

ESTACIONES AMERICANAS.

A las dos escuadras que harán el servicio en las aguas de Norte y Sudamérica, respectivamente, se les han señalado más o menos la misma área a cada una. En el Atlántico, la línea de demarcación entre el norte y sur corre a unas pocas millas sobre el ecuador, de modo que la Guayana y Trinidad quedan bajo el dominio del almirante del norte, y las aguas enfrente del Brasil, del almirante del sur. En el Pacífico, el límite entre las dos estaciones se halla más al sur, de manera que las islas Galápagos quedan dentro de los límites de la nueva estación de Norte América e Indias Occidentales.

Las fuerzas destinadas a las dos son las siguientes:

ESCUADRA DE SUD AMÉRICA.

7.º *Escuadrón de cruceros rápidos*.—Contraalmirante Allen T. Hunt, comandante en jefe.

Southampton (Insignia de C. en J.), *Darmouth*, *Weymouth*, *Yarmouth*.

De los ocupados antes en aguas de Sud-América y del Pacífico, el *Lancaster* y el *Bristol* deben regresar a Inglaterra en este mes, y el *Berwick* y el *Newcastle*, en julio.

ESCUADRÓN DE NORTE-AMÉRICA.

8.º *Escuadrón de cruceros rápidos*.—El Contraalmirante Sir Allan F. Everett fué nombrado para el mando de esta escuadra, en el Atlántico Occidental, el 10 de marzo último, pero el vicealmirante Sir Freylyan Napier ha sido nombrado comandante en jefe, con su cuartel general en Bermudas.

Calcutta (Insignia de C.), *Calliope*, *Cambrian*, *Constance*.

ESCUADRAS EN AGUAS AUSTRALIANAS.

En cuanto a Nueva Zelandia, los únicos buques que mantiene el dominio son algunos barcos pequeños y el crucero rápido *Philomel* prestado por la armada real. El crucero de combate *New Zealand*,

a bordo del cual está realizando lord Jellicoe su viaje por el Imperio, no debe aún volver a Inglaterra hasta el mes de mayo de 1920.

Sin embargo, la real armada australiana tiene prácticamente su fuerza completa en aguas de la Confederación, y se compone como sigue:

Escuadrón australiano.—Comodoro J. S. Dumaresq, comandante de la flota australiana.

Australia (Gallardetón de Comodoro).

Cruceros rápidos.—*Brisbane, Melbourne, Sydney.*

Destruyores.—*Hnon, Parramatta, Swan, Torrens, Warrego, Yarra.*

6 Lanchas tipo *S.*

Submarinos *J. 1* a *J. 7.*

Los límites de estas estaciones, según se ve en el mapa, son sólo provisionales, como se ha manifestado en el anuncio oficial, pero se sabe que ellos indican, en general, los límites propuestos por el gobierno central.

