Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

N.°

N.° Año

MINISTERIO

DE

RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

ASUNTO Admiral Graf Spee

1ª Parte

FORM. 62

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA RAZON

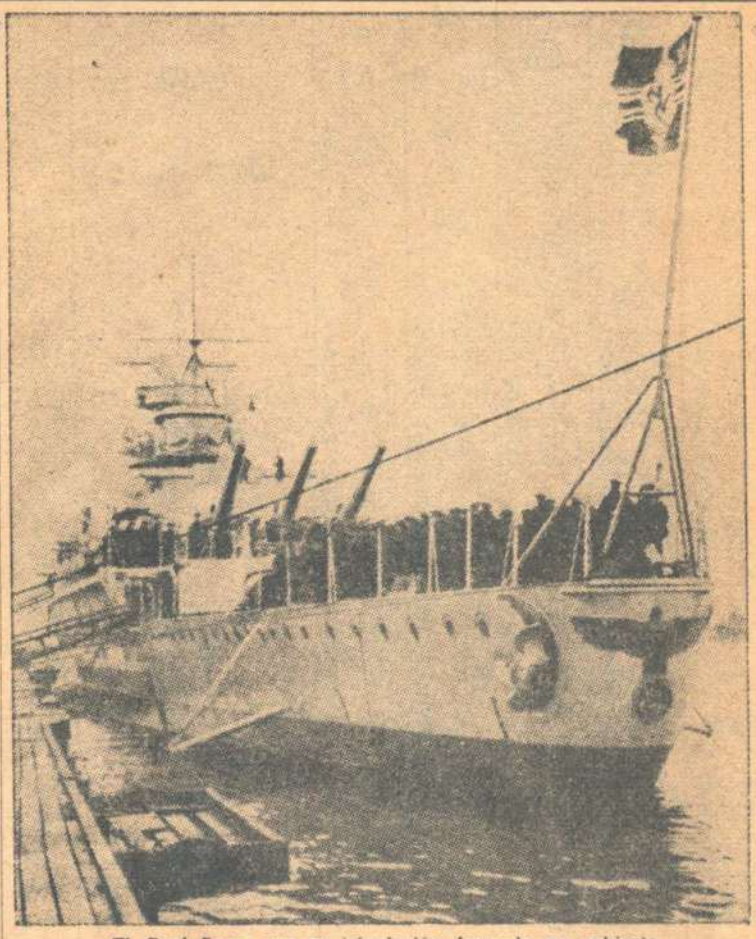
15.DIC.1939

Constituye un Verdadero Alarde de Técnica el Graf Spee, Modelo de Acorazado de Bolsillo

LOS "acorazados de bolsillo" fué la más ingeniosa creación de la ingeniería naval de Alemania para burlar el tratado de Versalles, que reducía casi a la impotencia el poderío de esta nación en el mar, limitando su tonelaje global y por unidades, hasta un punto en que parecía imposible su peligrosidad. Sin embargo, los ex aliados de la guerra de 1914, quedaron atónitos cuando, el 19 de mayo de 1931, salió de los astilleros el Deutschland, pequeño gran fantasma que proyectó un escalofrío de muerte sobre el espíritu de técnicos y profanos. Nada se sabía acerca de sus verdaderas características como arma ofensiva, ni cómo pudo haberse realizado ese milagro técnico de poder equipar en una nave de sólo 10.000 toneladas, una poderosa artillería y un blindaje que rivalizaban con los mejores acorazados británicos y japoneses, superándolos con muchas innovaciones, tales como su velocidad y autonomía.

Estas unidades de la marina de guerra alemana, llegaron a constituir una verdadera pesadilla para las potencias que temían el resurgimiento del poderío de ese país, y por un tiempo estuvieron rodeadas de leyenda y misterio. Más tarde, se revelaron sus características, que son las mismas en el Admiral Graf Spee, que se halla en Montevideo, el Deutschland y el Admiral Sheer. En efecto, los tres están armados con seis cañones de 28 centímetros, dispuestos en tres torrecillas; ocho de 15 centímetros; seis cañones antiaéreos de 8,8 centímetros, y ocho tubos lanzatorpedos, además de diez poderosas ametralladoras.

El Admiral Graf Spee, que acaba de luchar con el enemigo en las costas uruguayas, lo mismo que sus gemelos ya nombrados se caracteriza por sus máquinas de propulsión: motores Diesel, que rinden 54.000 HP., confiriendo a la nave una velocidad de 28 millas marinas por hora. Estos acorazados fueron los primeros en el mundo que instalaron ese tipo de máquinas, en número de cuatro, las mismas que mediante hidroacoplamiento y engranaje, garantizan tal seguridad en la navegación en caso de avería, que tienen mayores probabilidades de salvarse que los buques impulsados a vapor. Por otra parte, los motores Diesel reducen considerablemente el consumo de combustible, dando al acorazado una autonomía de 10.000 millas marinas. No cabe duda que este tipo de naves es un alarde técnico, pues ciñéndose a un tonelaje que corresponde al de cruceros pesados, disponen de piezas de 28 centímetros y una coraza de acorazado.

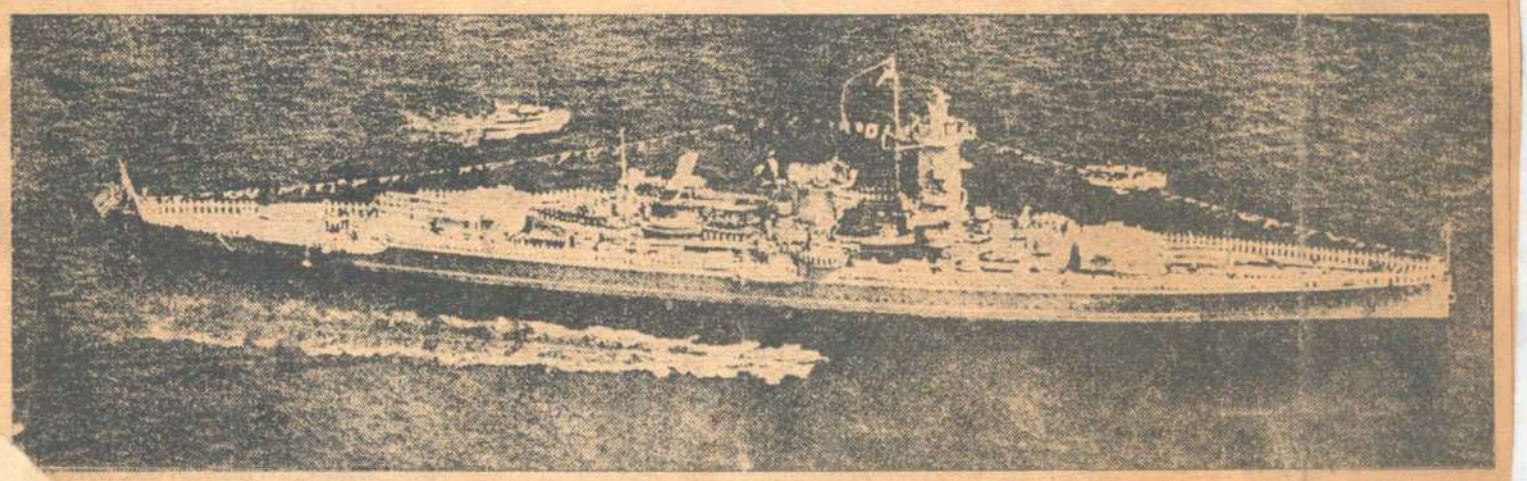


El Graf Spee, con su tripulación formada en cubierta

En la acción naval librada ayer, intervinieron tres cruceros británicos, adscriptos a la división naval del Atlántico Sur. Son el Ajax, el Exeter y el Achilles. El primero de los citados quedó terminado el 3 de junio de 1935, en los astilleros de la Vickers-Armstrong. Desplaza 6.985 toneladas y está armado con ocho cañones de seis pulgadas, cuatro antiaéreos de 4 pulgadas, 18 cañones pequeños y ocho tubos lanzatorpedos. Lleva, además, dos aviones y una catapulta para los mismos. Sus máquinas desarrollan una fuerza de 72.000 HP., pero debe cargar 1.800 toneladas de petróleo. Costó al gobierno británico 1.480.097 libras esterlinas y tiene 195,09 metros de largo, 16 de ancho y 4,75 de puntal.

El Exeter es más antiguo que el anterior. Fué botado en agosto de 1928, con un desplazamiento de 8 390 toneladas. Tiene 164 metros de largo, 17,68 de ancho y 5,18 de puntal. Su armamento consiste en 6 cañones de ocho pulgadas, 14 cañones más pequeños y 8 antiaéreos de 4 pulgadas. Lo mismo que el Ajax, lleva dos aviones y una catapulta, pero sólo tiene 6 tubos lanzatorpedos.

Gemelo del Ajax por sus características, aunque más antiguo, el Achilles fué construído en los astilleros de Cammell Laird. Quedó listo el 10 de octubre de 1933, y poco después de librado al servicio, fué prestado al gobierno de Nueva Zelandia durante varios años. Posteriormente volvió a formar parte de la escuadra británica. Su armamento es el mismo que el del Ajax.



...razado germano Admiral Graf Spee, que, seriamente averiado después de un combate naval con buques ingleses, pudo refugiarse en Montevideo

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

2

LA RAZON 3

15.DIC.1939

No han Prestado Ningún Auxilio las Naves de la Escuadra de Ríos

AL tener conocimiento el jefe de la escuadra de ríos, contraalmirante Mario Fincati, del combate naval librado frente a las costas uruguayas entre los cruceros ingleses Exeter, Ajax y Achilles y el acorazado de bolsillo alemán Admiral Graf Spee, ordenó a las unidades a su mando que extremasen la vigilancia en las aguas de nuestro país, y que estuviesen listas para prestar cualquier auxilio que aquellas naves beligerantes solicitasen radiotelegráficamente. Este pedido hasta este momento no había sido solicitado, ya que, según se desprende de las informaciones telegráficas recibidas de Montevideo, los cuatro buques de guerra se encuentran frente al puerto de la capital del país vecino.

También se sabe que en las inmediaciones donde se encuentran las naves inglesas, se halla fondeado el cañonero Independencia, y un aviso de nuestra armada. Ambas unidades pertenecen a la escuadra de ríos, y la primera desempeña las funciones de buque-estación en la boca del río de la Plata, en cumplimiento del decreto de la neutralidad argentina.

Si lograra conseguir abastecerse de combustible en Montevideo, el Admiral Graf Spee podría dirigirse directamente de aquel puerto al de nuestra capital. Como la neutralidad comprende a toda la zona del río de la Plata, los cruceros ingleses que se suponen se hallan a la espera que abandone el puerto de la capital uruguaya el acorazado de bolsillo alemán, no podrían atacar en su viaje a ésta al Admiral Graf Spee. De hacer lo contrario, las naves aliadas habrían violado la neutralidad. También el Admiral Graf Spee podría cruzar de noche la línea de los cruceros ingleses y dirigirse mar adentro, ya que desarrolla una velocidad de 28 millas, contra 23 que navegan el Exeter, el Ajax y el Achilles.

En vista de la situación del Admiral Graf Spee, el jefe de la escuadra inglesa en el Atlántico, es posible haya solicitado al Almirantazgo el envío de acorazados, unicas unidades que pueden librar un combate con el acorazado de bolsillo, por su poder bélico. Los acorazados, cuya presencia se ha solicitado, vendrían a toda máquina al Río de la Plata, en cuya desembocadura esperarían al Admiral Graf Spee, para batirlo.

Conforme al decreto de neutralidad, los buques de guerra argentinos pueden, en aguas jurisdiccionales, escoltar hasta puertos de nuestro país a naves mercantes o de guerra, cuando así éstas lo solicitasen .En esta situación se encontraría el vapor francés Formose, que se encuentra en Montevideo, desde donde zarpará para nuestro puerto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina
15 DIC 1939

CRITICA

Sin el Von Spee Queda Libre de Nazis el Atlántico

Por MARIO MARIANI.

EL Atlántico Sur está despejado de buques de presa alemanes. Desde hace tiempo se sabía que un acorazado de bolsillo —se dijo el Deutschland, primero del tipo— corría en el Atlántico, amenazando la navegación aliada. Los acorazados de bolsillo tienen diez mil millas marinas de autonomía; es decir, que con carga completa de Fuel Oil para sus motores Diesel, pueden navegar 18.000 kilómetros —el recorrido desde Hamburgo hasta la desembocadura del Plata—; después deberán quedar paralizados, si no encuentran el modo de abastecerse de nuevo combustible.

El buque fantasma alemán seguía navegando en los mares del sur desde hace un mes sin arribar a ningún puerto y renovando siempre milagrosamente su carga de abastecimientos. Según indiscreciones, buques de carga alemanes, disfrazados de japoneses, le abastecían en alta mar. Pero esta explicación tiene algo de novelesco y, con toda probabilidad, debe haber en algún Estado de la América del Sur una organización alemana clandestina que envía pesqueros desde la playa a proporcionar combustible a submarinos y acorazados de bolsillo. Los servicios de patrulla darán en breve con la organización —similar a las que existieron durante la gran guerra— y las hostilidades se alejarán así de las costas de América, demasiado excéntricas para la marina alemana.

Pero la inutilización del Graf von Spee significa para la marina de guerra inglesa, un notable triunfo y para el comercio argentino con Inglaterra, un aumento de seguridad y tranquilidad.

* * *

Lo batalla se ha desarrollado clásicamente, como lo imponían las necesidades tácticas. Los cruceros ingleses, más veloces, han acosado al buque alemán, que intentaba escaparse, forzándolo al combate. Rechazado hacia la costa, el Graf Von Spee ha debido aceptar la pelea, procurando abrirse camino. Por un momento pareció conseguir su propósito, pero los adversarios le cerraron por segunda vez de cerca y en el segundo episodio de la batalla el acorazado, gravemente averiado, tuvo que buscar como refugio el puerto de Montevideo, dejándose perseguir río arriba: estaba embotellado.

Ahora, frente a la rada de Montevideo, anclado, muestra los impactos que imposibilitan su futura carrera, y desembarca muertos y heridos. Más lejos, en acecho, los tres cruceros enemigos están prontos a vedar, con una nueva barrera de fuego, toda tentativa de eludir las normas del derecho marítimo.

Por supuesto, el comandante, que ya ha cumplido brillantemente con su deber, decidirá dejarse internar, pues no parece fácil una fuga.

Aunque el derecho internacional conceda plazos discutibles a los buques averiados, le sería casi imposible reparar los desperfectos en Montevideo y debería intentar la fuga en tal condición de inferioridad y bajo tal vigilancia, que el percance asumiría un carácter de suicidio.

* * *

"Mantener y reforzar el dominio del mar, conquistar la superioridad en el aire y, cuando se hayan alcanzado estos dos objetivos, si fuera necesario, indispensable, imponer o aceptar también una gran batalla en tierra".

Así definía el ministro inglés de Coordinación de la Defensa, la estrategia aliada. La batalla de Punta del Este entra en este programa y asegura el dominio del Atlántico Sur. Indiscutiblemente la experiencia sirve a todos, también a los alemanes. Y los alemanes, con la aventura del Graf von Spee, se habrán dado cuenta de que la guerra de corsarios en mares lejanos presenta serias dificultades y acaba siempre en desastres.

La lucha por estorbar el comercio inglés se reducirá poco a poco al mar del Norte, al golfo de Gascuña, a la Mancha. Como aconteció durante la gran guerra. Los submarinos actuales no tienen mayor autonomía que los submarinos de 1917, y los cruceros, precisando de mayor cantidad de combustible, se encuentran en condiciones aun más difíciles que los sumergibles.

El bloqueo, pues, hay que sufrirlo con todas sus consecuencias, y renunciar al ensueño de un contrabloqueo.

Un cálculo simple e indiscutible da la pauta de las proporciones de la lucha. En dieciseis semanas de guerra no se han hundido ni dañado seriamente más de diez buques de guerra ingleses; la mayor parte, viejos y sin mayor importancia. Ahora bien; Inglaterra bota una unidad, y la agrega a su flota cada cuatro días. Efectivamente, el programa naval en construcción prevé noventa nuevos buques por año.

La superioridad inglesa aumenta, pues, en lugar de disminuir; lo que significa que Alemania, aun en esta segunda guerra, no había crecido bastante, ni con su marina a flote, ni con las posibilidades de sus astilleros, para medirse con Inglaterra.

En todo caso también el patrullaje inglés presenta algunas dificultades; sobre todo la dificultad de descubrir dónde y cómo se abastecen de Fuel Oil los buques alemanes que llevan la guerra, indeseablemente, hasta las costas americanas.

En el primer período de la guerra de 1914-18, los alemanes poseían colonias y bases navales. Esta vez no poseen ninguna. O buques mercantes disfrazados los abastecen en alta mar, o, disfrazadamente, se abastecen en puertos neutrales.

Las policías de los estados americanos deberían activar investigaciones, pues las aventuras de los corsarios alemanes estorban el comercio americano y llevan a las costas americanas combates y complicaciones.

El Uruguay, por ejemplo, no debe estar muy conforme con los acontecimientos de ayer. Estaba iniciando una promisora estación de baños y las buenas familias burguesas que desean ir a Punta del Este o Carrasco, con sus niños, a pasar unas semanas de vacaciones, no deben, por cierto, sonreir a la perspectiva de encontrarse, hoy o mañana, en medio de nuebes de fuego y cañonazos.

Está en el interés de América, por más de un motivo, que la guerra se mantenga, todo lo posible, lejos de sus costas, y se mantendrá lejos si los buques alemanes no encontrarán, en ningún rinconcito de la costa americana, combustible.

MARIO MARIANI

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC 1939

CRITICA

Si el Graf Spee Logra Salir de Montevideo lo Atacarán Naves Superiores a las de Ayer

EL hundimiento del vapor inglés Clement frente a las costas del Brasil condujo a Inglaterra al convencimiento de que Alemania iniciaba nuevamente como en el conflicto de 1914, la Guerra de Corso. Las manifestaciones de los oficiales y comandantes de dicho buque evidenciaron, sin lugar a dudas, que el crucero nazi del tipo Admiral Scheer merodeaban las aguas del Atlántico Sur para cortar el tráfico marítimo de los aliados que en esta parte del mundo asume su mayor importancia por las vías del Río de la Plata y del Cabo de Buena Esperanza, de donde proviene buena parte de la navegación del Extremo Oriente.

Ante tales noticias, Gran Bretaña, decidió reforzar su flota del Atlántico Sur, echando mano para ello de unidades destacadas en mares distantes como el Cumberland que se hallaba prestando servicios en aguas de la China, juntamente con otros gemelos. Se tiene conocimiento también de que unidades del tipo acorazados fueron destinadas en secreto a servir de apoyo a los cruceros dado que éstos eran considerados técnicamente inferiores en capacidad combativa a los acorazados de bolsillo.

Hace poco el Almirantazgo británico informó oficialmente la pérdida de varios buques mercantes que habían zarpado de Cape Town sin llegar jamás a destino. Esta circunstancia confirmaba que nuevamente en el Atlántico Meridional, uno o más cruceros nazis se dedicaban a repetir la guerra que hicieron famoso al Emden y al Karlsruhe.

No hace mucho, en una nota que hicimos sobre la presencia del Cumberland, nos referimos a la sabia medida del almirante Fisher en noviembre de 1914, al destinar a nuestras aguas a los cruceros Invencible e Inflexible para que presentaran batalla a la flota alemana vencedora en Coronel. Dijimos también que el envío de esas unidades colocó a las fuerzas inglesas en una superioridad 3'7 veces mayor respecto a las germanas, y ello fué el factor que decidió indudablemente la victoria de las naves británicas. Esta experiencia no podía ser fácilmente olvidada y la sombra del viejo Fisher se ha cernido nuevamente sobre el destino de la flota inglesa.

Los acorazados nazis de bolsillo

Fruto de las imposiciones de la limitación de armamentos impuesta a Alemania por la paz de 1918, los acorazados de bolsillo constituyeron hasta el presente una sombría amenaza, cuyo verdadero valor faltaba aún descubrir.

El tratado de Versalles limitó las mayores unidades alemanas a 10.000 toneladas; construir acorazados sin excederse de ellas era poco menos que imposible, por lo menos nadie lo había intentado; pero al ascender Hitler al poder y darle incremento a las fuerzas navales en procura de una revancha, el problema fué encarado y Alemania construyó luego de largas y costosas experiencias, acorazados que estaban dentro del límite que fijaran los aliados en 1918. Debió valerse para ello de una serie de innovaciones, suprimió los remaches y empleó costuras eléctricas, reemplazó los sistemas de propulsión, cosa jamás hecha hasta entonces, turbinas por motores, realizó aleaciones de metales más livianos, en una palabra, revolucionó totalmente la arquitectura naval.

Faltaba una cosa por saber y ella no se obtiene en las experiencias de paz: necesitaba saber qué podían rendir esos buques en una batalla ante unidades más fuertes o más débiles.

La experiencia ha sido realizada en la Batalla de Punta del Este y su resultado no parece halagador.



LA POSICION de los buques en el lugar del combate naval

Prolegómenos de la batalla

Parece que últimamente, desde las cotas uruguayas, fué dable observar la presencia de un buque de guerra de nacionalidad desconocida que se mantenía al garete como si en la espera que aparentemente efectuaba quisiera evitar el consumo de combustible.

Es innecesario agregar ahora que ese buque era el Admiral Graf von Spee quien aguardaba alguna presa que le permitiera reaprovisionarse de los víveres y combustibles necesarios para proseguir sus actividades de destrucción.

Esto confirma que la protección ofrecida por las naves británicas a la navegación mercante era eficiente, ya que llevaron al Corsario nazi a jugarse la última carta afrontando el peligro con tal de no verse obligado a internarse en un puerto neutral por carecer de lo necesario para subsistir.

La fotografía que ilustra estas páginas permite advertir que la permanencia de esta nave en el mar ha sido larga, grandes manchas de óxido han invadido sus costados y es de suponer el estado de su casco luego del largo tiempo que ha debido pasar sin ser recorrido.

Debemos hacer notar que el Graf Von Spee era ignorado en estas latitudes, se creía en cambio que la nave que causaba fuertes pérdidas a la navegación era el Admiral Scheer, gemelo de aquél.

Las fuerzas adversarias

Según las informaciones especiales de CRITICA recibidas directamente y minuto a minuto desde Montevideo, las fuerzas que ayer se batieron en las proximidades de Punta del Este, están constituidas por:

Crucero Exeter, 8930 toneladas, 6 cañones de 150 mm., 32 millas p.| hora.

Crucero Ajax, 7000 toneladas, 8 cañones de 150 mm., 32 millas p.| hora.

Crucero Achilles, 7000 toneladas, 8 cañones de 150 mm., 32 millas p.| hora.

Total de fuerzas inglesas: 22 cañones de 150 mm.

Admiral Graff Von Spee, 10.000 toneladas, 6 cañones de 270 mm., 26 millas.

Total de fuerzas alemanas, 6 cañones de 270 mm.

Se puede apreciar en este cuadro que las fuerzas inglesas mantenían la misma superioridad de fuego de las Malvinas, así como la de velocidad. Pero es preciso tener presente que los calibres no los favorecían en la misma escala, ya que la protección del acorazado de bolsillo permite suponer que no es muy vulnerable a los impactos de 15 ctms. de la artillería inglesa (nos referimos a sus partes vitales).

En cambio, el calibre de 270 mm. usado por los nazis es sumamente peligroso para la débil protección de los cruceros ingleses.

La batalla de Punta del Este

Las informaciones recibidas sugieren que la batalla de ayer ha sido el desenlace de un encuentro entre el buque nazi y el crucero Exeter, quien por averías en sus máquinas debiera abandonar la lucha pudiendo librarse el Von Spee de su persecución.

En las horas de la tarde de ayer, el navío alemán volvió a encontrarse con fuerzas inglesas que resultaron ser en realidad, el mercante Formose y el crucero Ajax. Al parecer, el buque alemán trató de agredir al primero, quizá con el objeto de aprovisionarse de combustible sin notar que era escoltado por el segundo. Cuando tuvo la certeza de ésto el Admiral Von Spee trató de huir, ganando mar abierto.

Durante dos horas, el Ajax persiguió encarnizadamente a la nave alemana, intentando cortarle el paso, mientras llamaba desesperadamente a los otros buques ingleses que se hallaban en las inmediaciones.

Era de suponer que el acorazado alemán no podría evitar el combate; su velocidad de 26 millas, seguramente disminuida por su larga permanencia en el mar, nada podía hacer para salvarlo, ya que los cruceros ingleses desarrollan como hemos visto más arriba, 32.

Esas seis millas de superioridad en la velocidad, debía ser decisiva para los ingleses.

A las dos horas de haber establecido contacto el Ajax con el Von Spee y abierto ya el fuego, se vió aparecer por el sur una nueva nave, era el Achilles que a toda máquina se aproximaba a secundar a su compañero.

Una pausa de fuego permitió a la nave alemana tratar de escapar; era evidente que intentaba hacer tiempo para que las sombras de la noche le sirvieran de refugio.

Pero el Achilles velozmente, se ponía al alcance de su artillería. Nuevamente tronaron los cañones. El Graff Von Spee se estaba batiendo prácticamente acosado por ambas bandas. Esto ocurría, alrededor de las 20 horas. Una maniobra de la nave alemana abrió una pausa de fuego; los cruceros británicos no cejaron, comprendiendo que la presa trataba de guarecerse en aguas territoriales uruguayas y así a eso de las 21 horas, la lucha volvió a entablarse, aunque es fácil comprender que ella no podría decidir nada por la dificultad de observar el efecto de los impactos. Se combatía poco menos que a ciegas.

Tres horas después de este último encuentro, la nave nazi entraba al puerto de Montevideo seguida de cerca por los ingleses que permanecieron en la rada exterior.

Posibles consecuencias de la batalla

La fotografías obtenidas hasta ahora no permiten predecir en qué grado ha sido afectado el poder combativo del acorazado alemán, pero cualquiera sea él, creemos que es muy posible que las averías no le permitan afrontar una salida al mar, en el que habrán de esperarlo nuevas fuerzas inglesas que esta vez no pudieron hacerse presentes en la lucha que se presentó inesperadamente.

Las consecuencias de esta batalla son fáciles de deducir. Al desaaprecer el Graff von Spee, la navegación mercante aliada se verá libre de un temible enemigo.

Es muy difícil que Alemania vuelva a enviar a nuestras aguas a otra nave para que prosiga la guerra al comercio; ya su flota ha perdido con el combate de Punta del este una de sus fuertes unidades.

Además, esta experiencia de guerra ha servido para comprobar que la superioridad de los acorazados de bolsillo no es tan manifiesta como se creía, ya que dos cruceros de indiscutible debilidad en cuanto a artillería y protección, han afrontado la lucha sin que tengan averías vitales para su actuación futura.

JUAN ANTONIO GLIZE
Ex oficial de la Marina de Guerra

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

NOTICIAS GRAFICAS

15.DIC.1939

Se Formularian Consultas Sobre el Mar Continental

BERLIN, 14 (A.P.). — El hecho de que la batalla naval anglo-germana de ayer se haya disputado dentro de la zona de seguridad americana, establecida por la conferencia de Panamá, no preocupa a las autoridades alemanas. Señalan los círculos bien informados, que Gran Bretaña bloquea virtualmente la desembocadura del río de la Plata desde el comienzo de la guerra, habiéndose negado a reconocer dicha zona. Por consiguiente, Alemania tampoco le hace caso.

Se Formularían Consultas

WASHINGTON, 14 (H.). — La batalla naval anglo-alemana, es el primer incidente bélico que se produce en el interior de la zona de neutralidad definida por la declaración de Panamá. En las esferas diplomáticas norteamericanas, no se ha recibido aún informes con los detalles de tal batalla, pero se indica que así como se ha previsto en Panamá, todo incidente que se produce en la zona neutral sería objeto de consultas entre los países americanos. No se sabe aún si el gobierno estadounidense tomará la iniciativa de efectuar las consultas. Dado que ninguno de los beligerantes ha reconocido formalmente la existencia o la legalidad de dicho zona, no es cuestión de una "violación" por parte de dicha zona. Empero, como el Almirantazgo alemán ha reconocido que el "Admiral Graf Spee" atacó buques mercantes, iniciando así las hostilidades cerca de las costas del Uruguay, se presenta un hecho: que el gobierno británico no podrá ser considerado responsable del incidente. Actualmente se están realizando consultas entre la Casa Blanca y el Departamento de Estado, acerca del incidente.

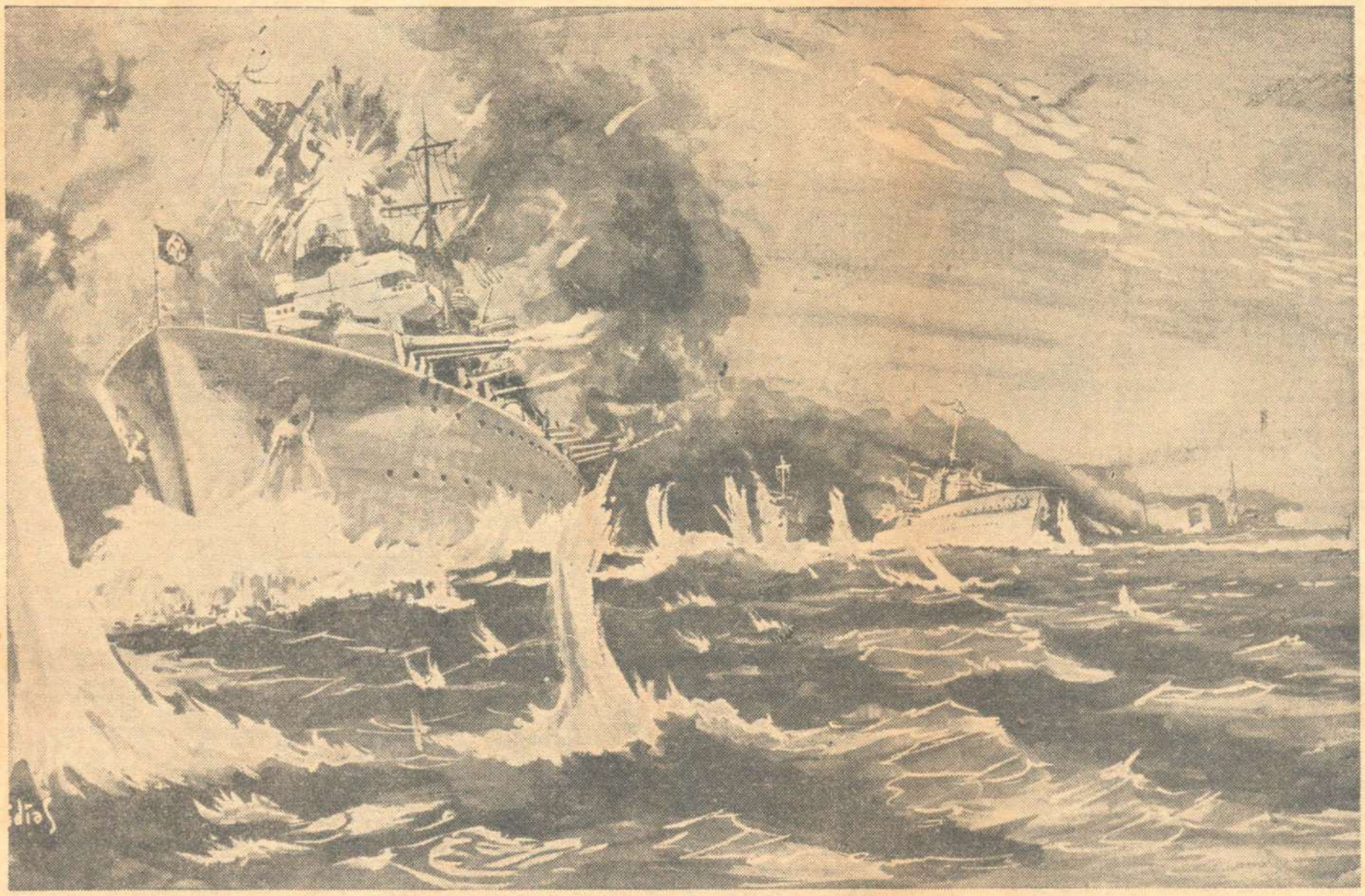
Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15.DIC.1939

NOTICIAS GRAFICAS

EN NUESTRAS AGUAS DE PAZ SE HA LIBRADO LA PRIMERA GRAN BATALLA NAVAL DE ESTA GUERRA

RECONSTRUCCION DE FIDIAS



LA batalla naval de Punta del Este o del Río de la Plata — de alguna manera habrá que bautizarla para la historia — es el primer gran combate naval de esta guerra. Las costas rioplatenses han tenido singular privilegio de ser el teatro de esta lucha, de contornos extraordinarios, impresionantes épicos. Cuatro poderosas unidades de la marina de guerra de dos potencias en lucha estremecieron el mar con un cañoneo terrible, que llevó a los pacíficos moradores de la costa uruguaya la sensación cabal y veraz de la guerra del mar. De la guerra implacable y sin cuartel, que se desplaza de los campos de lucha terrestre en Europa y llega a todas las latitudes. Esta batalla de Punta del Este nos ha traído una ráfaga terrible de la violencia y de la tenacidad de la lucha. Ingleses y alemanes, frente a frente, se combatieron con saña y con encarnizamiento: pero también con decisión, con valentía, con coraje.

Rindamos ante toda, homenaje a los héroes auténticos del mar. Las circunstancias lo imponen. Repugna un poco a nuestros sentimientos tributar esta clase de reconocimientos; pero los hombres que han luchado ayer frente al Uruguay, en medio de la soledad marítima, lejos de la patria — y animados por su recuerdo—, merecen que los llamemos, sencillamente, "valientes". Unos y otros se han portado como valientes. Cumplieron, como quería Nelson, con su deber.

Ha sido la primera gran batalla naval de esta guerra. Heligoland, Las Malvinas, Coronel, son nombres que han precedido a esta de ayer en la lista de las hazañas heroicas de la marina de guerra británica, en lucha de nuevo. Los anima una fuerza y un distinto ideal a los adversarios de hoy. Pero son marinos, y cumplen simplemente, ejemplarmente, con su deber.

Al enfilar el "Admiral Graf Spee" hacia el puerto de Montevideo, se tuvo la tremenda sensación de la intensidad y violencia del combate. Cargado de muertos y heridos, el acorazado alemán era como el símbolo de una lucha heroica, con sus poderosos flancos y su torre mostrando las enormes heridas de la batalla. Lejos, los tres enemigos británicos, vigilantes, silenciosos, heridos también, acentuaban la impresión desusada que produce un episodio de esta magnitud. Vencidos y vencedores comparten por igual la admiración — que bien quisiéramos dedicarles por empresas pacíficas, pero que no podemos escatimar a estos bravos —, que todos les tributan.

El "Admiral Graf Spee", y el "Exeter", el "Ajax" y el "Achilles", se enfrentaron resueltamente. La lucha librada ayer en la desembocadura del Río de la Plata conmueve a Europa en estos momentos. Es más onerosa y más destructora esta guerra del mar que la que se está desarrollando en el frente francés. Por un curioso designio, nos corresponde a los sudamericanos, pueblos neutrales, tradicionalmente pacíficos, asistir a la primera gran lucha naval de esta contienda, lucha que ha cobrado acentos impresionates y que ha tenido alternativas espectaculares.

Ahora ha cesado el combate. Tal vez se reproduzca en otras aguas. Ahora sabemos que la decisión y el arrojo de los adversarios están intactos, aunque sus naves muestren las feroces huellas de los impactos certeros y brutales. Sabemos que si ingleses y alemanes se encuentran en el mar, sea donde sea, combatirán con obstinado coraje, con valor y con pericia. Y con esa caballerosidad que es la características de los marinos, lo único tal vez que esta guerra no haya abolido todavía.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL PAMPERO

15.DIC.1939

Inglaterra Violó la Neutralidad Uruguaya

En aguas territoriales uruguayas epilogó —según anuncia el cable— el primer combate naval de magnitud que registra la actual conflagración europea. Por distintos factores la acción repercutió hondamente en los países del Río de la Plata, pero los dos que deben destacarse son el uso de granadas de gases deletéreos por los cruceros británicos y, segundo, el ataque de los mismos al acorazado alemán, que después de enfrentarse con tres unidades, entró en aguas uruguayas recibiendo en jurisdicción neutral el fuego de los buques enemigos.

El combate entablado ayer, en el que intervinieron, por una parte, el acorazado de bolsillo de la marina alemana "Almiral Graf Spee" y, por otra, los cruceros británicos "Ajax", "Exeter" y "Achilles" ha sido en realidad el desenlace de una acción que desde hace dos días venía desarrollándose en el Atlántico, pero que sus prolegómenos se remontan al período inicial de la guerra.

Las unidades británicas han permanecido meses enteros recorriendo las aguas del océano, en constante patrullaje y vigilancia, siguiendo instrucciones del Almirantazgo, a quien preocupaba la posible presencia en el Atlántico de unidades de guerra alemanas. Fué así como desde el comienzo de las acciones bélicas la flota británica del Atlántico Meridional se impuso la tarea de una intensa búsqueda.

Los despachos telegráficos procedentes del lugar del hecho relatan las alternativas emocionantes del encuentro, cuyo escenario original está ubicado entre Punta Ballenas y Punta del Este.

A las 18, en el lugar mencionado, se advirtió la silueta del acorazado alemán, enarbolando su bandera. A algunas millas de distancia acechaban los cruceros británicos "Ajax" y "Exeter". A las 19.15 la lucha se entablaba entre las mencionadas unidades. A las 20.30 el "Almiral Graf Spee" enfiló nuevamente hacia Punta del Este. Media hora después se reiniciaba el combate, pero esta vez el crucero "Achilles" entraba a reforzar las unidades británicas. Este último venía patrullando al barco "Formose" que hoy debía entrar en nuestro puerto. Después de sostener combate singular el acorazado enfiló hacia la desembocadura del Río de la Plata, circunstancias en que a pesar de encontrarse en agua territoriales, aprovechó el "Achilles" para lograr hacer algunos impactos.

He ahí en síntesis la acción. Su desarrollo —según afirman testigos presenciales— adquirió contornos dramáticos. Encerrada la unidad alemana entre tres fuegos, sus tripulantes hicieron alarde de un valor que provocó admiración. Y a no ser el uso que el enemigo hizo de gases deletéreos, es indudable que el número de víctimas alemanas que se anuncia —36 muertos y 60 heridos— se hubiese reducido a dos o tres pérdidas.

Anclado en la rada de Montevideo el acorazado "Almiral Graf Spee" fué inmediatamente visitado por el embajador alemán señor Otto Langmann, quien al retirarse hizo la grave denuncia sobre el uso de gases por parte de los cruceros ingleses. Las mayor parte de las víctimas —expresó— se debe al recurso tan innoble que el enemigo utilizó.

Las circunstancias gravísimas en que se ha desarrollado el primer combate naval de magnitud de esta guerra provocarán sin duda consecuencias de carácter serio.

Las unidades británicas, en su ataque, han violado dos principios establecidos por el derecho internacional, llevando el combate al límite de la mala fe. Los países que concurrieron a la Conferencia de Panamá tendrán ahora que aplicar las normas que consagraron, sobre todo en lo que respecta a la violación de las aguas territoriales.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

15.DIC.1939

EL ADMIRAL GRAF VON SPEE PRESENTA GRAVES AVERIAS

MONTEVIDEO, 14 (Esp.).—En Montevideo no se ha hablado hoy de otra cosa que del combate naval librado en la costa del Este. Sobre su desarrollo y circunstancias se han oído cien versiones distintas y contradictorias en los grupos de transeúntes detenidos en las esquinas para cambiar impresiones y noticias entre los bulliciosos comentaristas estacionados frente a las pizarras de los diarios.

Pero el centro de ebullición, diremos, ha estado en el puerto. Quienes anoche y en la madrugada encontraron cerrado el acceso por la policía marítima, lo invadieron esta mañana para contemplar la recia silueta del Admiral Graf Spee, nitidamente recortada sobre el fondo lejano del cerro, a unos centenares de metros del malecón de la dársena fluvial. Durante todo el día no ha cesado el ir y venir de las muchedumbres por las explanadas y el embarco en vaporcitos y lanchas a motor, a remo y a vela, rumbo a la nave averiada.

Los navegantes del puerto han hecho su agosto desde el amanecer hasta la caída de la tarde, con el transporte ininterrumpido de curiosos, que por unos centésimos, se han dado el gusto de ver de cerca el acorazado alemán, y apreciar los estragos hechos en su estructura por los impactos de los buques británicos.

El Admiral Graf Spee —nombre que tiene grabado en las aletas, con letras góticas de bronce—está fondeado con dos anclas en el antepuerto, próximo al muelle de escala, y a popa de un buque griego. En su cubierta ha habido gran movimiento desde el alba. Grupos de marineros en traje de faena, tendían al sol, sobre el castillo de proa, colchonetas y ropas extraídas del sollado de la tripulación, y diversos efectos que presentaban huellas de haber sufrido la acción del fuego; y no pocos transportaban cabos de un lado a otro, restituyendo a sus sitios habituales diferentes elementos que separadamente fueron llevados al interior del buque cuando se tocó a bordo zafarrancho de combate. A popa, una gran lancha de la dotación del buque permanecía amarrada, con tres tripulantes a la espera de órdenes. En el pequeño palo de mesana, al tope, ondeaba la bandera del Reich.

El aspecto del acorazado es el de un navío que ha navegado mucho, y al que no se han podido prestar grandes cuidados en cuanto a presentación. Pintado de gris, con disfraz de bandas negras en las superestructuras y manchas blancas, simulando bigotes a proa, ofrece zonas descascaradas y manchadas. Los cañones de gran calibre de la torre de proa están casi totalmente desprovistos de pintura, especialmente en la banda de estribor. Mejor estado exterior ofrece la batería principal de popa. La chimenea presenta, también, descascaraduras como de resecamiento producido por el calor.

Las averías externas no son muchas ni grandes, al parecer. En la parte media del casco, a babor y estribor, y sobre la línea de flotación, tiene algunas perforaciones pequeñas, agrupadas, producidas sin duda por cascos de metralla de granadas estalladas en el agua. Sobre la banda primeramente mencionada, un bote aparece agujereado, también por fragmentos de granada. En el mismo costado, a ocho metros de la roda y a medio de la cubierta, hay un gran orificio irregular, boca de entrada de un proyectil perforante que estalló en el sollado de la marinería y causó algunas víctimas. La chimenea tiene también algunas señales de la lucha, leves, como otras que se advierten en sus proximidades.

Los desperfectos más impresionantes son seguramente los de la torre de la central de tiro, a proa. A un tercio de su altura, y con distancias de un par de metros entre unos y otros, se observan, por estribor, cuatro impactos, dos de ellos grandes, producidos por proyectiles perforantes y semiperforantes con orificio de salida uno de ellos por babor. Al estallar algunos de dichos proyectiles en el interior de la torre ocurrieron las averías que, según parece, impidieron al Admiral Graf Spee regular su tiro en la última fase del combate y se produjeron muchas de las bajas sufridas. En la serviola del puente, a estribor, un proyectil de mediano calibre dejó su huella, suponiéndose que por la explosión resultó lastimado en el brazo derecho el comandante.

Los oficiales del buque aparecían frecuentemente en la toldilla, observando el incesante rondar de las embarcaciones, llenas de curiosos, y saludaban sonrientes a éstos, lo mismo que hacían los marineros que se acercaban a las bordas, y los que se asomaban por los orificios causados por la artillería británica en la estación de tiro.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

15.DIC.1939

DEBIO CARECER DE VIVERES EL ADMIRAL GRAF VON SPEE

PARIS, 14 (Esp.—H). — En el frente de Lorena reina gran actividad, que es casi general en las vanguardias, aunque no intervengan efectivos numerosos en las acciones.

*

En el orden general fueron conocidos varios hechos de orden naval y aeronaval que merecen la atención. Se trata primeramente de la acción que puso fuera de combate, al menos temporalmente, frente a las costas uruguayas, a un acorazado de "bolsillo" alemán. De acuerdo con el comunicado del almirantazgo alemán, se trata del Admiral Graf Spee.

Como se sabe, el Reich, en vísperas de la guerra, poesía tres buques acorazados de ese tipo, muy rápidos y provistos de poderosos cañones. Los tres consiguieron cruzar en fecha desconocida el estrecho de doscientos kilómetros por el cual el mar del Norte se comunica con el Atlántico entre el archipiélago de las islas Shetland y Noruega. Desde entonces, uno de ellos, el Deutschland, parece haber regresado a su base en Alemania. Quedarían entonces el Admiral Graf Spee y el Admiral von Scheer. El Admiral Graf Spee fué puesto fuera de combate ayer en una de las vías marítimas más frecuentadas del mundo. Unicamente la del norte del Atlántico sobrepasa en densidad de tráfico a la de Buenos Aires y Montevideo. Era imposible no saber que una vía así estaría vigilada y bien guardada. Se supone, por lo tanto, que el acorazado de "bolsillo" alemán navegaba tan cerca de la costa de América del Sur por estar necesitado de combustible y alimentos.

El papel de estos barcos, aunque poderosos y rápidos, se ha hecho mucho más difícil que en la última guerra. El dominio de las grandes vías marítimas, organizado desde el comienzo por las flotas aliadas, los pone ante la disyuntiva de, o agotar sus provisiones lejos de esas vías, no realizando más que una mediocre destrucción de barcos aislados, o bien acercarse a las grandes vías en cuestión y ser descubiertos. Así la grandísima hazaña del Deutschland consistió en hundir a un buque mercante débilmente armado en las cercanías de Islandia. En cuanto al Admiral von Scheer, debía estar muy necesitado de combustible cuando cometió el error de revelar su presencia cerca de la costa de Mozambique, al atacar a un pequeño buque petrolero de 700 toneladas.

*

Los británicos abrieron una polémica entre ellos respecto al Bremen. El transatlántico alemán que consiguió en el comienzo de la guerra llegar a Murmansk partiendo de Nueva York acaba de entrar en un puerto del Reich después de haber ofrecido a un submarino británico ocasión de torpedearlo. ¿Debía o no debía torpedearlo el submarino? Se abstuvo de hacerlo por no poder ofrecer a los pasajeros y a la tripulación el tiempo necesario para abandonar el barco. Esta abstención pareció a mucha gente pecar de exceso humanitario. Sin embargo, el motivo es muy verosímil y muy sensato. La propaganda alemana alborotó mucho con el regreso del Bremen sano y salvo. ¡Qué partido mucho más peligroso no hubiera sacado para justificar la piratería y la guerra de minas del hecho de que un buque mercante alemán no armado hubiera sido torpedeado sin previo aviso!

*

En Finlandia la batalla por el istmo de Viborg no ha tenido mayores variantes. Los finlandeses parecen mantenerse a la defensiva en la zona principal de sus fortificaciones. En cambio, realizaron violentos contraataques al oeste y al norte del lago Ladoga para impedir a las tropas soviéticas alcanzar el ferrocarril y la carretera que rodean las defensas. En la parte donde se estrecha el territorio, entre la frontera de la Unión Soviética y el golfo de Botnia, la situación sigue siendo obscura. Las noticias de fuente sueca la presenta como más inquietante Ciertos progresos atribuídos a las tropas regulares soviéticas son poco verosímiles, y se sospecha que pueda tratarse de la explosión de pequeños complots comunistas para ocupar tal o cual pueblo o apoderarse de nudos de ferrocarril o estaciones... La preocupación de los finlandeses en una lucha prolongada sería evidentemente la de abastecerse de armas y municiones.

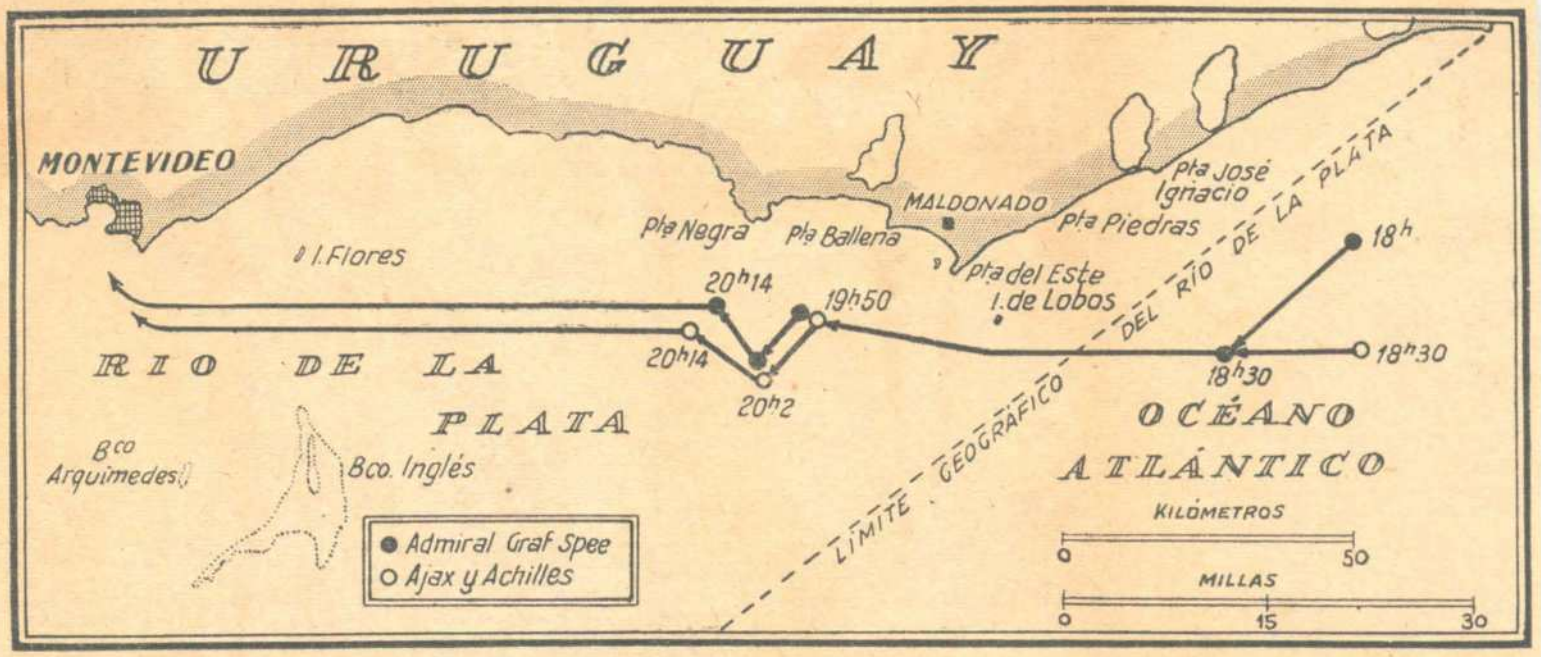
Lucien Romier

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina
15.DIC.1939

LA NACION 10/24

EL COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE

Por el capitán de fragata (R) ALBERTO GUERRICO



ADMIRAL GRAF VON SPEE — COMPLETADO EN ENERO DE 1936

Desplazamiento, 10.000 toneladas. — Tripulación, 926. — Eslora, 181 metros. — Manga, 21,2 metros. — Calado, 21'8"

ARTILLERIA PRINCIPAL		CORAZAS			MAQUINAS			TORPEDOS
28 centímetros	15 centímetros	Lateral	Torres	Cubierta	Poder	Velocidad	Radio de acción	de 533 mm.
6 cañones en 2 torres triples. Alcance, 27.300 metros. Peso del proyectil, 305 kgs.	8 cañones: 4 por banda. Peso del proyectil, 47,7 kilogramos.	10 cm. externa en el centro solamente. Interna, 3,8 cm.	18 cm. en el frente. 10 cm. en las bases. 5 a 7,5 cm. en los lados.	De 3,8 a 5,7 centímetros.	54.000 HP. en 8 motores Diesel.	26 nudos	10.000 millas	8 sobre la flotación. 4 por banda.
						Combustible	Aviones	
						1200 toneladas.	Dos	

Peso de los proyectiles en una andanada completa: 2020 kgs.

(Para La Nacion)

BUENOS AIRES, 14 de diciembre de 1939.

En aguas jurisdiccionales del Río de la Plata y a unas 10 millas de la costa uruguaya se ha producido el primer combate naval de la presente guerra.

El transatlántico francés Formose había salido de Río de Janeiro escoltado por el crucero británico Ajax, y el día 13 a las 6 de la mañana avistaron ambos al crucero-acorazado Admiral Graf Spee, ante cuyo acaecimiento el Formose cerró su rumbo hacia tierra y el Ajax se abrió hacia alta mar, tratando de entretener, sin perderlo de vista, al navío alemán, con la intención de permitir la incorporación de los cruceros Exeter y Achilles, en unión de los cuales pensaba entablar combate. Ya unidos los tres, a las 10 de la mañana se produjo el encuentro, cambiándose varias andanadas, que tuvieron como primera consecuencia producir algunas averías en la máquina propulsora del Exeter, el más poderoso de los tres cruceros británicos. Al parecer, inició la formación de una cortina de humo para ocultarse detrás de ella y evitar ser tocado con los proyectiles de 28 cm. del von Spee.

Luego de esta escaramuza se observa una actitud pasiva por parte del buque alemán, que tiende a internarse en el Río de la Plata sin aprovechar la incontestable superioridad de su artillería. La explicación que surge con más visos de ser aceptable es la de carencia de víveres y combustible; la primera no tiene tanta importancia como la segunda, pues la falta de combustible no sólo afecta a la velocidad del buque, sino que paraliza la mayoría de sus mecanismos, convirtiendo esa maravillosa máquina guerrera en un casco inerte, que hubiera servido de blanco al enemigo y de féretro a sus tripulantes.

No tenemos datos suficientes para analizar todas las fases del combate inicial y seguir las rutas de los buques, pero las informaciones llegadas hasta el momento de escribir estas líneas nos permiten dar una idea (ad referéndum de datos más exactos) respecto a la última parte de la lucha.

Tomamos al Graf Spee a las 18, a 30 millas al este de Punta del Este y a 10 de la costa uruguaya, navegando hacia el sudoeste. A las 18.30 lo encontramos 12 millas más adelante, por suponerle una velocidad de 24 a 25 nudos (la máxima es de 26) y a esa hora, 10 millas más al Este, se perciben los cruceros Ajax y Achilles. El Graf Spee cae al Este, perseguido por esos dos cruceros, que le van sacando seis millas de ventaja en cada hora que transcurre. Al sur de isla Lobos, el barco alemán cae algo hacia la costa y a las 19.50, más o menos, los cruceros le dan alcance y se cambian varios disparos; todos caen hacia el SO., rumbo al que navegan unos 12 minutos, alejándose de la costa, y debido, seguramente, a la velocidad mayor de los cruceros, el Graf Spee vuelve a aproximarse a la costa, frente a Punta Negra, donde parece ser perdido de vista por los británicos. En este zig zag se cambian andanadas con intermitencias, pero sin que se produzcan averías de importancia. Esto se ha debido a que el crucero-acorazado alemán, obligado por la falta de combustible, ha tratado de ganar la noche para conseguir llegar a Montevideo antes de quedar exhausto sosteniendo un combate de retirada, y a que los cruceros británicos, por la poca protección y debilidad de su artillería, se han mantenido alejados, valiéndose de la diferencia de velocidad. De cuando en cuando habrían producido un movimiento de aproximación para lanzar andanadas conjuntas de los 16 cañones de 15,7 mm. que poseen y cuyos proyectiles pueden perforar a más de 10.000 metros la coraza de 101 mm. del Graf Spee.

De todos modos, los sucesores de Beatty y Craddock y de Spee y de Müller han demostrado que corre por sus venas la misma sangre heroica y combativa que distingue a los marinos de las dos grandes potencias.

MAQUINAS			TORPEDOS		
Poder	Velocidad	Radio de acción	Combustible	533 mm.	Aviones
Exeter: 80.000. Achilles y Ajax: 72.000.	Exeter: 32 nudos. Achilles y Ajax: 32,5.	10.000 millas todas, a 11-14 nudos por hora.	Exeter: 1900 toneladas. Achilles y Ajax: 1800 ton.	6 en un tubo triple por banda el Exeter. 16 en dos tubos cuádruples por banda del Achilles y del Ajax.	2 en dos catapultas el Exeter. 1 el Achilles y 2 el Ajax con una catapulta.

Peso de los proyectiles en una andanada completa: 1453 kgs.

ARTILLERIA PRINCIPAL		CORAZAS	
203 mm.	152 mm.	Lateral	Cubierta
6 cañones en 3 torres dobles del Exeter. Peso del proyectil, 115 kg.	16 cañones en 8 torres dobles del Achilles y Ajax, a utilizar por ambas bandas. Peso del proyectil, 47,7 kg.	7,6 a 5,1 el Exeter. 10,1 a 5,1 el Achilles y el Ajax.	5,1 cm. los tres buques.

	Terminado	Desplazamiento	Tripulación	Eslora	Manga	Calado
Exeter	1931	8390 tons.	600	164,7	17,7	17 pies
Achilles	1933	7030 "	550	161,6	16,8	16 "
Ajax	1935	6985 "	550	159,2	16,9	15,5 "

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC. 1939

LA PRENSA

11
39

La Cámara Aplaudió la Acción Naval en Aguas Sudamericanas

Londres, diciembre 14 (United)—Gran Bretaña está firmemente resuelta a proseguir la guerra hasta destruir al nazismo y a la vez prestará ayuda material a Finlandia en su heroica lucha contra el poderoso ejército soviético, pero sin entrar en conflicto directo con Rusia para que ésta no se vea obligada a aliarse a Alemania.

Este fué en esencia el aspecto principal del informe que el primer ministro, Neville Chamberlain, leyó hoy en la Cámara de los Comunes sobre el desarrollo de la guerra y la situación internacional.

También reveló, de conformidad con la promesa hecha anteriormente de que el gobierno nunca ocultará sus verdaderas pérdidas, que en el trimestre de septiembre a noviembre últimos, las fuerzas armadas del Reino Unido habían tenido 2.100 muertos, entre oficiales y soldados o marineros. Del mismo modo anunció el hundimiento del destructor "Duchess" a consecuencia de una colisión con otra unidad británica.

Con evidente satisfacción, el primer ministro habló del combate naval librado ayer frente a Punta del Este, en la costa del Uruguay, entre los cruceros británicos "Exeter", "Ajax" y "Achilles" y el "acorazado de bolsillo" alemán "Admiral Graf Spee", diciendo que pese al menor calibre de los cañones de las naves nacionales, éstas obligaron al poderoso barco alemán a refugiarse en Montevideo con grandes averías y muchos muertos y heridos a su bordo.

El jefe de la oposición laborista, señor Clement R. Attlee, recogió esa referencia al combate naval para expresarse con orgullo de la actuación de los buques de guerra británicos.

"La forma en que nuestros barcos —dijo—, pese a su menor poder de fuego, atacaron a ese poderosísimo buque y lo obligaron a buscar refugio, es digna de las mejores tradiciones de la armada británica."

Por su parte sir Archibald Sinclair, también laborista,. declaró: "Fué un combate épico, digno de vivir en el recuerdo del pueblo británico, junto con el de la batalla de Cheseapeck y Shannon".

Aclaración con respecto al "Bremen"

Después de leer su informe el señor Chamberlain, al contestar a una pregunta del miembro laborista señor Alexander, quien pidió explicaciones sobre la actuación de los submarinos británicos frente al trasatlántico alemán "Bremen", dijo: "Es evidente que la única acción submarina posible que podía emprenderse para detener al "Bremen" era torpedearlo, pero eso habría equivalido a hacer nosotros lo que hemos denunciado que hace el enemigo.

"Cuanto más se ven las acciones del enemigo y la forma en que se conduce, más se odia y desprecia al adversario que actúa en tal forma. Lo último que haríamos sería colocarnos en la misma posición que el enemigo."

Palabras del mayor Clement R. Attlee

El jefe de la oposición laborista se levantó para decir: "Nada vemos que pueda justificar el brutal ataque a Finlandia.

"Nos complace que se dé la mayor ayuda posible al pueblo finlandés, pero a la vez no puedo impedirme de establecer un contraste entre la celeridad con que actuó la Sociedad de las Naciones sobre este caso y la lentitud con que se ocupó de otros.

"Si el gobierno británico y los otros estados miembros de la entidad hubiesen desplegado la misma celeridad en casos anteriores de agresión, en mi opinión, hoy no estaríamos en guerra."

Sinclair apoya las palabras de Chamberlain

El legislador laborista sir Archibald Sinclair apoyó las palabras de censura a Rusia del primer ministro, diciendo: "Acogemos complacidos la nota de energía que faltaba en las anteriores referencias del primer ministro a la Sociedad de las Naciones, pero que hoy se hizo presente.

"El gobierno ha vuelto a descubrir a la Sociedad de las Naciones y mostrado que comprende que todavía existe una fuerza moral en el mundo.

"Nos alegramos de que lo haya hecho. Al mismo tiempo apruebo completamente que nuestro objetivo primordial sea la derrota de la Alemania nazi".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC 1939

LA PRENSA

Intensa Satisfacción Ha Producido en Gran Bretaña el Resultado del Combate Naval

Es exaltada la pericia demostrada por los marinos de dicho país

Londres, diciembre 14 (United)— La victoria obtenida por los cruceros británicos en el combate naval desarrollado ayer en las aguas del Río de la Plata, ha producido intensa satisfacción en los círculos navales y en el pueblo de Gran Bretaña.

Recalcan las esferas navales británicas que la victoria es aún más brillante por cuanto dos barcos ligeros, con cañones de menor calibre, atacaron a un acorazado que en condiciones normales hubiera resultado vencedor.

Consideran además que el acorazado alemán "Admiral Graf Spee", que se refugió en el puerto de Montevideo, se encuentra completamente fuera de acción y que como la marina británica no le permitirá permanecer en las aguas territoriales del Uruguay, tendrá necesidad de internarse y permanecer en dicho país durante el resto de la guerra.

Los expertos en asuntos navales informaron que debido a la visibilidad que existe normalmente en la parte sur del Atlántico durante los meses de verano ,el "Admiral Graf Spee" se encontraba en una posición de superioridad con respecto a los barcos británicos.

Los cañones de 11 pulgadas del acorazado alemán tenían bajo fuego a los cruceros británicos "Exeter", "Ajax" y "Achilles" mucho antes de que éstos pudiesen hacer blanco con sus proyectiles. Después de quedar fuera de combate el "Exeter", que tiene cañones de 8 pulgadas, los dos cruceros armados con cañones de 6 pulgadas tuvieron que maniobrar con suma pericia para lograr que sus proyectiles dañasen al buque alemán.

Destacan los círculos navales que la andanada de proyectiles que pueden disparar los cañones del "Admiral Graf Spee" llega a 4.708 libras de peso, mientras la de los tres cruceros británicos es de 3.136 libras. Los cañones de 11 pulgadas del buque alemán disparan proyectiles de 716 libras de peso. Posee además 4 cañones de 5.9 que disparan proyectiles de 103 libras.

El crucero "Exeter" posee 6 cañones de 8 pulgadas que disparan proyectiles de 256 libras, mientras que el "Ajax" y el "Achilles" tienen 8 cañones de 6 pulgadas que disparan proyectiles de 100 libras cada uno.

La acción de los acorazados de bolsillo

El nuevo tipo de buques de guerra construídos por Alemania y conocidos como "acorazados de bolsillo", ha tomado parte activa en esta guerra. Varias unidades de la marina británica habían sido dedicadas por el Almirantazgo a la búsqueda del "Deutschland", "Admiral Scheer" y el "Admiral Graf Spee".

El "Admiral Graf Spee' se considera ya fuera de acción, por cuanto si abandonase el puerto de Montevideo sería nuevamente atacado por los buques británicos y en caso de quedarse más del tiempo que le conceden las leyes internacionales será internado y no podrá navegar mientras dure el actual conflicto.

Los barcos alemanes de superficie que han realizado sus ataques en el Atlántico sur y el Océano Indico —algunos círculos creen que en estos ataques solamente ha participado el acorazado que ahora se encuentra en Montevideo— han destruído varios buques mercantes británicos, entre ellos el "Clement", "African Shell", "Doric Star", y cuatro barcos desaparecidos: el "Treavanion", "Ashlea", "Hunstman" y "Newtonbeech".

El hecho de que el "Admiral Graf Spee" sea el acorazado refugiado en Montevideo, hace pensar que más de un acorazado de bolsillo navega en alta mar.

El ministro de aviación británico alega que un acorazado de bolsillo, que se creyó era el "Admiral Graf Spee", había sido averiado en el ataque aéreo realizado el 4 de septiembre sobre la base naval de Wilhelmshaven. Se supuso entonces que el "Deutschland" y el "Admiral Sheer" cruzaban el océano cumpliendo órdenes del alto comando alemán, mientras que el "Admiral Graf Spee" era reparado en un puerto alemán.

La presencia del "Admiral Graf Spee" en Montevideo, parece indicar que o fué reparado de los daños sufridos, o que el dañado en Wilhelmshaven fué el "Admiral Sheer". Otra posibilidad mencionada en algunos círculos es de que los buques hayan cambiado de nombre.

La situación legal del "Admiral Graf Spee"

En los círculos diplomáticos y navales se estudia la situación legal en que se encuentra el acorazado de bolsillo alemán refugiado en el puerto de Montevideo. El artículo 14 de la Convención de La Haya dice: "Los barcos de guerra de países beligerantes no podrán prolongar su estada en puertos neutrales, excepto en el caso de haber sido dañados o que el estado del tiempo no lo permita. Deben sin embargo abandonar puerto apenas desaparezca la causa de la demora".

En fuentes autorizadas se dice que aun cuando no se establece distinción entre los daños sufridos en combate con el enemigo o por otras causas, existe la opinión de que la extensión del plazo en que podrán permanecer en puerto o utilizar las facilidades de la costa para reparar los daños sufridos en encuentros con el enemigo, no debe ser modificado. De aquí que los gobiernos de varios países neutrales han emitido declaraciones especiales, negando la utilización de la costa o la extensión del permiso de refugio a un plazo mayor de 24 horas, cuando los daños hayan sido causados por el enemigo.

Se considera, por lo tanto, que después de 24 horas las autoridades neutrales pueden declarar al barco en condiciones de navegar y obligarlo a abandonar puerto o de lo contrario ser internado.

Además, el artículo 16 de la Convención de La Haya estipula que cuando los barcos beligerantes se encuentren en puertos neutrales, sólo podrán realizar aquellas reparaciones absolutamente necesarias que les permitan hacerse nuevamente a la mar. No podrán realizar reparaciones que los aumenten su capacidad combativa. De acuerdo con los artículos 17 y 18, las reparaciones deberán ser efectuadas con la mayor rapidez posible y las autoridades de los puertos neutrales decidirán qué clase de trabajos podrán ser realizados.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC 1939

LA PRENSA

13
46

Preocupa a las Autoridades Uruguayas La Presencia de un Barco Beligerante

Múltiple fué la actividad desarrollada por la cancillería y los diplomáticos

Montevideo, diciembre 14 (Especial para LA PRENSA) — La Cancillería ha dedicado todo el día al examen minucioso de todos los informes oficiales relacionados con el combate naval librado en nuestras costas y con la situación jurídica que crea la presencia en Montevideo del acorazado de bolsillo "Admiral Graf Spee".

Cuando el ministro Guani y el ministro de la defensa, general Campos se encontraban estudiando todos los diversos aspectos que presentaba la cuestión y se oía al respecto a los asesores jurídicos de la Cancillería, llegó el pedido del gobierno británico de que se aplicasen al acorazado alemán las disposiciones sobre permanencia de barcos beligerantes en aguas neutrales.

Se hallaba a este respecto en examen la posición aludida a la luz de las comprobaciones de orden técnico y jurídico, y entonces los ministros hicieron nuevas consultas y el presidente de la República, general Baldomir, fué enterado de cuanto se venía haciendo, así como de las posibilidades que dentro del derecho se ofrecían para sortear tan delicado asunto. Al mismo tiempo la legación alemana hacía presente sus opiniones y daba detalles sobre el desarrollo del combate, el estado en que ha quedado la nave después del mismo, y exponía su teoría sobre aplicación del convenio de La Haya del 18 de octubre de 1907.

Grave y perentoria fué la situación a que debió enfrentarse la Cancillería uruguaya. Muchas horas de trabajo requirió la consulta de antecedentes, disposiciones de carácter jurídico y examen de cada uno de ellos.

La labor del gobierno ha sido intensísima y la actividad de los diplomáticos no lo fué menos. Los asesores del Ministerio con la opinión de las altas autoridades coincidentes en sus puntos fundamentales, pasaron a redactar las posiciones que se presentan, y aunque se guarda absoluta reserva sobre lo que se aconsejara, ha trascendido que en lo principal se contemplaría el planteamiento jurídico hecho por Gran Bretaña y que no sería difícil que en atención a circunstancias de hecho y de derecho que serían ampliamente invocadas, se estableciera que, vencidas las veinticuatro horas de permanencia en el puerto, el acorazado alemán deberá abandonar las aguas jurisdiccionales.

Se establecería también que, en caso de no hacerlo, sería desmantelado e internado. Esto parece que es la posición que cuenta con mayores probabilidades de ser adoptada. Naturalmente que en los círculos diplomáticos nada se confirma sobre el particular. Asimismo se asegura que la representación británica en Montevideo ha sostenido que hubo violación de la ley internacional por parte del acorazado alemán, al combatir desde aguas pertenecientes a la jurisdicción uruguaya.

También se expresaría que el acorazado se halla con sus máquinas en perfecto estado y que las averías sufridas no lo colocan en condiciones de hacerle imposible la navegación.

Montevideo, diciembre 14 (Especial para LA PRENSA)—La actividad en la cancillería fué intensa esta noche. El ministro de relaciones exteriores, doctor Guani, el ministro de defensa nacional, general Campos; el contralmirante Schoeder, inspector general de marina, y los asesores jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores, estuvieron reunidos durante varias horas y examinaron diversos tratados y actas de conferencias internacionales. Esta reunión comenzó temprano y continuaba todavía a las 22.

El ministro de Gran Bretaña y el de Estados Unidos, concurrieron a la cancillería en las horas de la noche con el fin de conferenciar con el doctor Guani. Lo propio había hecho por la tarde el ministro de Alemania. Se ha podido saber que cada uno de ellos, desde su respectivo punto de vista, formuló apreciaciones acerca de la situación en que se halla el acorazado alemán. Estos diplomáticos han mantenido durante todo el día contacto con los ministerios de relaciones exteriores de sus países.

Nuevas Unidades Navales Británicas Habrían Llegado

Montevideo, diciembre 14 — Cerca de medianoche de hoy, en los círculos marítimos se afirmaba que cinco cruceros británicos estaban vigilando cerca de las costas uruguayas, asegurándose que entre ellos figura el "Cumberland" nave de guerra ésta que era esperada en las primeras horas de la tarde de hoy por estas latitudes.—(U. P.).

Instrucciones al Ministro Inglés en Montevideo

Montevideo, diciembre 14 — Se informa que el ministro británico en el Uruguay, señor Eugen Millington Drake recibió una comunicación de su gobierno ,dándole instrucciones en el sentido de que gestione ante el gobierno uruguayo que se tome una pronta decisión, en cuanto a la suerte del acorazado de bolsillo alemán. Se tiene entendido que en dicha comunicación se hace cuestión especial de que el barco entró anoche por sus propios medios en el puerto y a una velocidad grande, lo que confirma que no ha sufrido desperfectos en sus maquinarias, que le imposibiliten para la navegación y por ello se pretende que el gobierno uruguayo, cumpliendo las normas de neutralidad, dé un plazo de 24 horas para su permanencia en la jurisdicción de Montevideo.—(U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC. 1939

LA PRENSA

14
#1

Sólo 24 Horas Podrá Permanecer el Buque Alemán en el Puerto

Así lo expresó ayer el ministro Chatfield en la Cámara de los Lores

Londres, diciembre 14 United)—Hoy tuvo extraordinaria repercusión en la Cámara de los Lores el combate naval librado ayer entre unidades británicas y el acorazado alemán "Admiral Graf Spee", ocupándose uno de los miembros del gabinete de la situación jurídica de la nave alemana, refugiada, como se sabe, en el puerto de Montevideo.

El ministro de coordinación de la defensa, lord Chatfield, al referirse al combate naval en la costa uruguaya, dijo: "Desde hace tiempo buscábamos al "Graf Spee" y podéis tener la certeza de que cualquier nave nuestra que entrara en contacto con ese barco enemigo no lo dejaría escapar, aunque para ello tuviese que irse a pique. Este es el espíritu que hoy anima a la armada de Gran Bretaña".

Luego, con referencia a la situación jurídica del buque de guerra alemán, el ministro expresó:

"Está establecido en la convención de La Haya. El artículo 12 dice que a falta de prescripciones especiales en contrario en las leyes de los países neutrales — lo que no creo que ocurre en este caso — no debe permitirse a barcos beligerantes permanecer en las radas de los puertos o aguas territoriales de potencias neutrales más de 24 horas, a menos que el caso esté contemplado en la convención.

Luego, al aludir a la reparación de averías, lord Chatfield manifestó que la citada convención establecía que "los barcos beligerantes sólo pueden efectuar reparaciones que sean absolutamente necesarias para hallarse en condiciones de navegabilidad y en forma alguna pueden hacer agregados a sus fuerzas de combate. Las autoridades locales de los países neutrales deberán decidir qué reparaciones son necesarias y éstas tendrán que ser efectuadas en el menor tiempo posible".

Por su parte el miembro de la Cámara lord Strabolgi, dijo: "Fué realmente un milagro de balística que un barco con el armamento del "Craf Spee" fuese interceptado con éxito por cruceros livianos. Creo que esto pasará a la historia como una hazaña épica".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC. 1939

LA PRENSA

15-2

Celébrase con Gran Júbilo en Alemania la Actuación del Acorazado "Admiral Graf Spee"

Informa la prensa de Berlín que dicha nave derrotó al enemigo

Berlín, diciembre 14 (United) — En fuentes autorizadas de ésta se confirmó que el "acorazado de bolsillo" "Admiral Graf Spee", libró un reñido combate frente a la costas del Uruguay con los buques de guerra británicos, "Exeter", "Ajax" y Achilles", y que en la actualidad se encuentra en el antepuerto de Montevideo. Se indica también que la lucha duró cuatro horas.

En las mismas fuentes se manifestó que no solamente el "Admiral Graf Spee" se encontraba en el puerto de Montevideo, sino también los tres cruceros británicos que tomaron parte en el combate y todos los cuales deben abandonar ese puerto después de 24 horas de haber entrado.

Estas noticias fueron más tarde confirmadas por la estación de radio de Berlín, la que informó que la marina alemana había alcanzado una victoria sobre los buques de guerra británicos, pues el "Admiral Graf Spee" había sufrido solamente leves averías, mientras que el crucero "Exeter" estaba seriamente averiado y también en malas condiciones otro de los buques enemigos.

Comunicado alemán

El comunicado alemán dice textualmente: "El crucero "Admiral Graf Spee", uno de los barcos de guerra que operan en aguas del Atlántico desde el comienzo de la guerra, atacó a un convoy que procedía del Río de la Plata con rumbo a Europa, y hundió a los buques mercantes británicos "Tairoa", de 7.983 toneladas y "Streonshall", de 3.895. En el mismo lugar el "Admiral Graf Spee" libró combate con los cruceros británicos "Exeter", "Ajax" y "Achilles". Durante la batalla el buque alemán produjo serios daños a las fuerzas enemigas numéricamente superiores. Después de ser tocado seriamente, el "Exeter" abandonó la lucha. Uno de los cruceros ligeros fué también malamente averiado. El crucero "Admiral Graf Spee" recibió por su parte varios impactos y actualmente se encuentra en el puerto de Montevideo. El Almirantazgo británico anunció la pérdida del destructor "Duchess" en aguas territoriales".

Comentarios sobre el combate

En las esferas autorizadas, al comentar que la batalla entre el "Admiral Graf Spee" y los tres cruceros británicos ocurrió dentro de la zona panamericana de seguridad, se dijo: "La zona nunca fué reconocida internacionalmente. En relación con esto, debe tenerse presente que los británicos han bloqueado prácticamente el río de la Plata desde que comenzó la guerra".

También se reiteró en esas mismas fuentes, que, de acuerdo con el derecho internacional, el "Admiral Graf Spee" puede permanecer en el puerto de Montevideo solamente durante 24 horas, pero expresan que bajo determinadas circunstancias específicas se podrían hacer algunas excepciones. Se agregó que la información recibida en Berlín no es aún completa como para poder interpretar en forma definitiva la posición del "Admiral Graf Spee", de acuerdo con el derecho internacional. En forma terminante se negó la información de que el crucero alemán ha sido internado por las autoridades uruguayas.

Se informó también, que según las noticias que hasta ahora han llegado a Berlín, las "que habían sido dadas a la prensa, pero cuya exactitud no se puede garantizar", los testigos que presenciaron el combate desde la costa uruguaya declararon que habían podido observar que el "Admiral Graf Spee" solamente estaba ligeramente averiado. En algunas esferas se dijo que es probable que las personas que han observado las averías del crucero alemán, pudieron haberlo confundido con el "Exeter" debido a la oscuridad.

Al comentar la explosión que había dañado a un crucero ligero en el mar del Norte, se dijo: "Puede haber sido torpedeado o chocado con una mina."

La información del "Deutscher Diensts"

El diario "Deutscher Diensts" dice que, sin confirmación, se sabe que hay varios cientos de muertos y heridos a bordo de los cruceros británicos "Exeter", "Ajax" y "Achilles", y luego sostiene que este último fué hundido en el combate, pero que aun no se ha podido confirmar esta noticia.

Respecto al ingreso del "Admiral Graf Spee" al puerto de Montevideo, dice el "Deutscher Diensts" que se debió solamente a la necesidad de obtener provisiones y otros abastecimientos, porque sus despensas han sido perjudicadas por las granadas de gas utilizadas por los cruceros británicos.

La información que publica el "Deutscher Diensts", dice: "Durante tres meses y medio los buques de guerra alemanes han estado operando en todos los mares del mundo y en ese tiempo han producido graves daños al comercio marítimo británico y han apresado a los buques británicos donde los han encontrado.

"El verdadero éxito de los cruceros alemanes será conocido más tarde. Los ingleses han perseguido sin interrupción a los barcos alemanes, pero debido a la superior capacidad naval de éstos no han podido tener buen éxito ni una sola vez.

"Según las informaciones que han llegado de Montevideo, el "Admiral Graf Spee" sostuvo un encuentro con los cruceros británicos "Exeter", "Ajax" y "Achilles" el miércoles por la mañana a veinte millas marinas al este de Punta del Este, en aguas que hasta la fecha han estado sin disputa bajo la fiscalización de la flota británica.

"El buque de guerra alemán al avistar a sus enemigos abrió el fuego inmediatamente. El tronar de los cañones se podía oír a cincuenta millas de distancia. También se podía divisar los cañonazos desde Punta del Este. Más tarde se pudo observar que el "Exeter" había sido seriamente averiado por las fuertes descargas del "Admiral Graf Spee"; el "Ajax" huyó. En poco tiempo la estructura superior del "Exeter" era una masa de hierro y acero retorcidos. El puente del crucero británico había sido barrido. Otro disparo malogró los motores del "Exeter" y el crucero británico debió reducir su velocidad. Otros disparos del "Admiral Graf Spee" lo obligaron a detenerse y abandonar la lucha. El combate terminó con la victoria del "Admiral Graf Spee", que por la noche entró a la boca del Río de la Plata y luego al puerto de Montevideo, donde fondeó. El "Admiral Graf Spee" no solamente puso fuera de combate al "Exeter", sino que también produjo averías de consideración al "Achilles" y el "Ajax". El crucero alemán solamente fué tocado por granadas".

Informe sobre las víctimas

"Según informó la policía del puerto, hay varios muertos y heridos a bordo del "Admiral Graf Spee", y en los buques de guerra ingleses hay varios centenares de muertos y heridos también. Se sabe que los británicos, en violación del derecho internacional, dispararon varias granadas de gases contra el "Admiral Graf Spee", especialmente de mostaza. Por esta razón hay varios heridos en el crucero alemán que sufren las consecuencias de los gases.

"Hay peligro de que las provisiones del crucero estén envenenadas por los gases, y por esa razón el comandante del "Admiral Graf Spee" decidió entrar a puerto para cambiar sus provisiones por otras frescas".

El "Exeter" se encuentra frente al Río de la Plata sin poderse mover y según las últimas noticias será remolcado a puerto. De acuerdo con otras noticias no confirmadas, el crucero británico "Achilles" habría sido hundido. La victoriosa batalla naval del buque de guerra alemán ha causado sensación en América. A bordo del "Admiral Graf Spee" se encuentran seis capitanes de buques mercantes británicos, dos de los cuales fueron tomados a bordo el día antes, después que sus barcos fueron hundidos por el "Admiral Graf Spee".

Todos los diarios de la tarde que se publican en Berlín, aparecieron con grandes titulares dando cuenta de la "victoria del crucero "Admiral Graf Spee". Algunos titulares, tales como el del "Boersinzeitung", dice: "El "Admiral Graf Spee" derrota a tres cruceros británicos". El "Lokalanzeinger", dice: "El "Admiral Graf Spee" en una lucha heroica. Tres cruceros británicos seriamente averiados en una batalla naval. Los ingleses usan gases de mostaza".

Todos los comentarios publicados en los diarios celebran la batalla como una victoria alemana y explican que el "Admiral Graf Spee" entró a Montevideo solamente después de haber derrotado al enemigo.

El comentario del Lokalanzeinger" dice: "Todas las informaciones que llegan de Sud América están unánimemente de acuerdo en expresar que esta batalla naval ha sido una completa victoria para los alemanes. Nadie creyó en Sud América que fuera posible que un simple crucero armado alemán pudiera hundir naves mercantes en aguas que están bajo el dominio de Gran Bretaña y luego luchar con buen éxito contra tres cruceros ingleses. En todas partes hay gran júbilo por la heroica batalla de los alemanes. Ha quedado establecido sin lugar a dudas que los británicos utilizaron granadas de gas contra el "Admiral Graf Spee".

Otras Informaciones

Berlín, diciembre 14 (United) —En círculos autorizados se declaró que ellos no tienen la menor idea en cuanto a la magnitud exacta de los daños sufridos por el "Admiral Graf Spee", y de ahí que no puedan decir cuando podrá abandonar el puerto de Montevideo. Señala que por las normas de la guerra, el buque puede permanecer en un puerto neutral hasta que realice las reparaciones necesarias que le permitan hacerse a la mar. Dicen que aunque en algunas informaciones se declara que el "Admiral Graf Spee" no presenta mayores daños visibles, esos daños pueden hallarse debajo de la línea de flotación, y justificarían una prolongada estadía en puerto neutral para su debida reparación.

En esos círculos tienen visos de veracidad las informaciones de que los buques británicos utilizaron granadas con gases, pero se carece de datos oficiales. Es concebible —añaden— que la investigación en cuanto a si los británicos recurrieron a los gases pueda justificar una prolongación de la estadía en puerto neutral. Si se prueba que los ingleses lanzaron gases, "Alemania no replicará con protestas sino con acción".

Los círculos navales alemanes declaran que la batalla librada en aguas del Atlántico demuestra la continuada actividad de los buques británicos y alemanes en ese océano durante las últimas semanas, "llevada a efecto a pesar del extremado peligro de sufrir serios perjuicios cuando se opera tan lejos de las propias bases".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

15 DIC 1939

LA PRENSA

16
83

La Legación Británica En Montevideo Expidió Varios Comunicados

Desvirtúa el uso de gases y se refiere a la batalla ocurrida

Montevideo, diciembre 14 (Especial) — Un comunicado dado esta noche por la legación británica, al hacer referencia al combate naval librado ayer en aguas del río de la Plata, expresa: "Para poder apreciar el verdadero significado de la batalla naval librada ayer en las cercanías de la costa de Maldonado, debe tenerse en cuenta que mientras el acorazado de bolsillo alemán tiene seis cañones de 11.2 pulgadas, el crucero británico "Exeter" tiene seis de 8 pulgadas y los cruceros "Ajax" y "Achilles", ocho cañones de 6 pulgadas solamente.

"Ahora bien, "grosso modo", se puede decir que los cañones de estas dimensiones tienen un alcance de una milla por cada pulgada, lo que significa que al aproximarse los cruceros "Exeter" y "Ajax" al "Admiral Graf Spee", había una zona de aproximadamente 35 millas, respectivamente, en la que el acorazado alemán podía alcanzar a dichos cruceros, mientras los cañones de éstos no podían alcanzar al acorazado enemigo.

"Por otra parte, los cruceros británicos tienen en velocidad una superioridad de unas 16 millas por hora o sea de 32 contra 26. El problema táctico con que se encontraron los cruceros británicos fué el de arriesgarse a cruzar rápidamente la zona en que ellos no podían alcanzar al enemigo, mientras ellos podían ser alcanzados por el fuego, y volver a retirarse fuera de su alcance. Es evidente que lograron hacer esto con cierto éxito", concluye diciendo el comunicado oficial de la legación.

Montevideo, diciembre 14 (Especial) — La legación británica dió esta noche el siguiente comunicado: "Los periódicos manifiestan que la legación alemana en Montevideo alega que la mayoría de las bajas a bordo del "Admiral Graf Spee" son debidas principalmente a que los ingleses hicieron uso de granadas con gas de mostaza. Esto carece en absoluto de fundamento, pues jamás se han fabricado granadas o balas de mostaza para uso de la marina británica".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

15.DIC.1939

El 'Ussukuma' Habría Abastecido al Barco Alemán en Alta Mar

Informaciones publicadas ayer en la capital del Uruguay así lo aseguran

Montevideo, diciembre 14 (Especial)—"El Debate" publica un relato de las actividades del "Graf Spee" y pone en labios de informantes autorizados estas manifestaciones:

"El vapor alemán que se encontraba haciendo guerra de corso era alimentado en alta mar por otro navío que había sido disfrazado como barco japonés y se le colocó la denominación de "Ussukuma". Este pudo abastecer por mucho tiempo al "Graf Spee", pero los barcos británicos, sospechando el papel que el seudonavío nipón estaba desempeñando, lo hundieron en pleno Atlántico hace varios días. De esta manera el "Admiral Graf Spee" se quedó sin víveres y sin combustible y su tripulación, desesperada, resolvió jugarse el todo por el todo con el propósito de poder mantenerse en acción.

"Así las cosas fué que el buque germano decidió abordar al paquete francés "Formose", pese a que éste venía escoltado por el "Exeter" que inmediatamente de ver aparecer al barco alemán y mientras simultáneamente solicitaba ayuda de otros barcos, se lanzó contra el atacante, presentándole batalla. La lucha fué larga, pero al final el "Graf Spee" fué dominando al contrincante, logrando abatirle las dos torres y ponerlo completamente fuera de combate, justo en momentos en que se aproximaban desde afuera el "Ajax" y el "Achilles", que inmediatamente fueron cercando al "Graf Spee" contra la costa e iniciaron un violentísimo cañoneo. Según declaraciones de los alemanes, esa maniobra los puso en peligro de dejarlos acorralados y por ello decidieron tratar de ganar a velocidad nuestro puerto, dado que carecían de elementos de combustión y continuar la lucha era algo parecido a entregarse a discreción. Y así el "Graf Spee" enfiló hacia el puerto a toda máquina seguido por el "Achilles" y el "Ajax", que detuviero nsu marcha un poco más atrás y cerca de nuestra bahía".

Mussolini Conversó con Graziani

Roma, diciembre 14 (United).—Oficialmente se informa que el señor Mussolini recibió en el palacio Venecia al mariscal Graziani, quien le presentó un informe detallado sobre las condiciones de las fortificaciones en las fronteras occidentales de Italia.

Deuda Húngara Pagada a EE.UU.

Wáshington, diciembre 14 (United)—El departamento de hacienda informa que Hungría pagó su contribución semestral de 9.828 dólares, correspondiente a su deuda de la última guerra.

El Comercio Germanoestoniano

Berlín, diciembre 14 (United)—Círculos bien informados indican que el doctor Sepop, ministro de comercio de Estonia llegará a esta capital en un futuro próximo, con el objeto de iniciar conversaciones sobre la concertación de un tratado comercial.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina
15.DIC.1939

LA PRENSA

Narran su Odisea Ex Prisioneros Desembarcados Ayer en Montevideo

Hacen interesantes relatos sobre las actividades del buque germano

Montevideo, diciembre 14 — Los marineros británicos que estuvieron presos a bordo del "Admiral Graf Spee" desde que los barcos a que pertenecían fueron hundidos hasta que el acorazado entró en el puerto de Montevideo en busca de refugio, describieron esta noche a la United Press las pruebas soportadas.

Elogiaron el tratamiento que les dieron los alemanes, pero algunos de ellos señalaron que aunque sus captores eran buenos marinos, parecían más dispuestos a apoderarse de barcos mercantes que a correr los riesgos de un combate con las naves de guerra enemigas.

Los marineros fueron entrevistados en el consulado británico, pocas horas después de ser puestos en libertad. Todos ellos han estado prisioneros durante distintos períodos, ya que tripulaban nueve buques mercantes que las naves de guerra alemanas hundieron en el Atlántico sur.

Las andanzas del "Admiral Graf Spee"

Llevaban aún las ropas que vestían al desembarcar, y estaban sin afeitar y sin comer desde ayer, pero se mostraron joviales y relataron sin dificultad sus experiencias. Los primeros de entre ellos pertenecen al vapor "Clement", hundido frente a las costas de Brasil, el 2 de octubre. A partir de entonces, el "Admiral Graf Spee" cruzó el Atlántico desde las costas americanas hasta las africanas, apoderándose como presa de otros 8 buques mercantes, confiscando sus cargamentos, tomando prisioneros a sus tripulaciones o poniéndolas en libertad en botes salvavidas, cuando se hallaban próximos otros navíos, como en el caso del "Clement". Los barcos capturados después de éste fueron el "Newton Beach", "Ashley", "Huntsman", "Trevainon", "Africa Shell", "Doric Star", "Tairoa" y "Streonshalh", la mayoría hundidos frente a Africa del sur.

El "Clement" y el "Streonshalh" fueron hundidos en el Atlántico sur, el "Africa Shell" en Africa oriental".

Durante las semanas que siguieron a su captura, los 61 prisioneros ignoraban su posición y su destino. Uno de ellos declaró esta mañana que un marinero alemán le dijo: "Ustedes han sido nuestros prisioneros. Ahora me parece que lo somos nosotros".

Dicen que los trataron siempre correctamente, y que dispusieron de comida suficiente. Con frecuencia se les permitió subir a cubierta y nunca los vigilaron más de dos guardias en la única habitación espaciosa destinada a todos los prisioneros.

De los relatos hechos por los oficiales que figuran entre los prisioneros, resulta que las peores pruebas soportadas fueron los momentos de la captura y los de la batalla de ayer con los cruceros británicos. A propósito de estos últimos, dicen que una pequeña granada de los cañones ingleses penetró ayer en la sala que les servía de prisión, sin producir víctimas.

Cómo se Capturó el "Ashley"

El capitán Charles Pottinger, de Bath, capitán del "Ashley", declaró: "Nunca pensé que pudiese encontrar un pedazo de la vieja Inglaterra en un acorazado alemán". El buque de Pottinger fué capturado el 7 de octubre, mientras navegaba hacia Inglaterra, a 800 millas de Africa del Sur. A propósito de la captura, Pottinger declara:

"A las 8.30 vi un crucero que se acercaba de proa, sin insignia. Creí que era francés. Cuando la nave estuvo a nuestro lado izó la bandera alemana, y vi que no era un crucero sino un acorazado de bolsillo. Por medio de señales dijo: "No utilice la radiotelegrafía", y luego envió un grupo de abordaje, cuyo comandante me concedió diez minutos para ocupar los botes salvavidas. Previamente, el acorazado había capturado al "Newton Beach" y lo llevaba consigo, de manera que trasbordamos provisionalmente a ese vapor. Luego, los alemanes se apoderaron de nuestras provisiones, colocaron bombas a bordo del "Ashley" y las hicieron estallar. La explosión se produjo a los cinco minutos, pero el vapor tardó cerca de una hora en hundirse. Nos trataron bien a bordo del "Admiral Graf Spee", y una vez el comandante me dijo que tenía el orgullo de afirmar que sus hazañas no habían costado la vida de un sólo súbdito británico.

"Nosotros, los prisioneros, pasábamos el tiempo jugando al "rummy", charlando y fumando. Los alemanes permitieron que conserváramos el dinero que poseíamos cuando nos capturaron, y nos permitieron comprar cigarrillos con él, en la proveeduría del "Admiral Graf Spee".

Relato del Capitán Del "Africa Shell"

El capitán Patrick Gerald Gordon Dove, que mandaba el vapor "Africa Shell", de 750 toneladas, dijo que el barco viajaba en lastre frente a Sud Africa cuando fué avistado por el "Admiral Graf Spee". El "Africa Shell" no llevaba radio, y Dove trató de dirigirse hacia la costa, pero el acorazado le cerró el paso. Después envió a bordo una tripulación de presa, cuyo oficial dijo: "Puede elegir entre remar hacia la orilla o venir con nosotros como prisionero". Dove se decidió por lo primero, y habían puesto la ropa en los botes salvavidas, listos para alejarse, cuando el "Admiral Graf Spee" avistó otro barco.

"El oficial —prosiguió Dove— me dijo que debía acompañarlo, pero permitió que la tripulación continuase en los botes. Me trataron muy bien a bordo, y hasta trabé amistad con el comandante. Cuando nos capturaron vestía yo ropa tropical y poco después el acorazado entró en zonas más frías. El comandante me envió al sastre de a bordo, quien me hizo la misma ropa que a los suboficiales alemanes.

"Cuando se inició ayer la batalla, los alemanes retiraron la guardia y cerraron la puerta. No sabíamos dónde nos hallábamos ni qué ocurría hasta que oímos los cañones del "Admiral Graf Spee" y sentimos los impactos de las granadas inglesas. Deseábamos que se hundiese el buque alemán, pero no podíamos dejar de pensar en lo que nos ocurriría si así llegaba a suceder."

Dove es un hombre corpulento y jovial. Tiene esposa y un hijo, que será marino, y vien en Elthan, cerca de Londres. Preguntado sobre si aun creía que su hijo debía ser marino, replicó: "Me parece lo mejor que se haga a la mar, como su padre".

El hundimiento del "Huntsman"

Alfred Holt Thompson, primer oficial del "Huntsman", natural de Heswall, Cheshire, declara:

"El 10 de octubre a las 18 avistamos un barco de guerra que se acercaba de proa, cuando nos hallábamos a 800 millas de Africa. No vimos bandera, pero recibimos aviso inalámbrico de que se acercaba un crucero. Este, cuando estuvo bien próximo, enarboló la bandera alemana y por medio de señales indicó: "No utilicen la radio". Enviaron una partida de abordaje que nos comunicó que como nosotros ya habíamos avisado por radio que nos quedaríamos en nuestro barco, acompañaríamos al "Admiral Graff von Spee". Durante una semana seguimos a éste, con la tripulación de presa a bordo, a fin de esconder nuestra posición. Luego, la tripulación de presa nos sacó del barco, colocó bombas y hundió al "Huntsman". Yo no conocía entonces nuestra posición. Desde el primer momento, el "Admiral Graf von Spee" se llevó todas nuestras provisiones".

Thompson tiene esposa y un hijo de 4 años.

Se supone que los prisioneros británicos se dirigirán a Inglaterra el lunes, a bordo del "Highland Chieftain".

Nómina de los Barcos que Hundió el Buque Alemán "Admiral Graf Spee"

Montevideo, diciembre 14 — La United Press logró en la noche de hoy, de parte de otro de los tripulantes desembarcados del acorazado alemán, la nómina de barcos hundidos por el "Admiral Graf Spee", como asimismo también la de los capitanes salvados.

No es posible precisar con exactitud si a la nómina que mencionamos debe agregarse otros buques que hayan sido atacados en circunstancias que desconocen los marinos que fueron puestos en libertad.

Los barcos hundidos son todos británicos y sus nombres los siguientes: "Asttren", "Trevamon", "Venton Bach", "Africa Shell", "Doric Star", "Streonshalh", "Huntsman", "Tainva" y "Trifania".

Por su parte los capitanes salvados y que corresponden por su orden a cada uno de ellos, son: Chas Pottugern, J. Edwards, J. Robinson, Patrick Dove, D. Stubbs, J. J. Robinson, A. H. Thompson y Murphy, faltando el capitán del "Trifania", que perdió la vida cuando su nave se hundió.—(U. P.)

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

15 DIC 1939

Se Habría Violado la Neutralidad, Según La Tesis Rioplatense

Así se desprende de las manifestaciones de un marino uruguayo

Montevideo, diciembre 14 (Especial para LA PRENSA) — El contralmirante José Aguiar, especializado en derecho internacional marítimo, interrogado por "El Plata", acerca de si se violó la jurisdicción uruguaya expresó:

"Las publicaciones conocidas han hecho referencia a un combate que se produjo al sur de la isla de Lobos. Se publicó asimismo que el combate se había reiniciado al sur de Piriápolis. Y bien: En el primero de ambos casos caben dudas respecto de la posición de los beligerantes dentro del río de la Plata. Pero en el segundo, esa posición es terminante: y el combate, por lo menos en el segundo momento, se habría producido en el medio del río de la Plata en proximidades de la costa oriental".

Interrogado sobre cuál es el criterio relativo a la jurisdicción en aguas del Plata, respondió: "Aquí, en 1914, al iniciarse la guerra europea, llegó en el "Good Hope" el almirante inglés Craddock que iba en busca de la escuadra alemana comandada por el conde Von Spee —en homenaje al cual lleva el mismo nombre el "acorazado de bolsillo" de esa nacionalidad, actualmente refugiado en nuestro puerto—. Dicho almirante declaró públicamente que, para la marina británica, las aguas del río de la Plata eran internacionales excepto las inmediatas a las zonas pertenecientes a cada uno de los países ribereños. Ese límite expira al borde de las 3 millas y en tal caso los beligerantes operaron en aguas internacionales.

"La tesis que he indicado es, asimismo, la sostenida por el gobierno alemán actual.

"Ello ocurrió como se recordará cuando se hizo la votación para el plebiscito del Sarre, oportunidad en que los residentes alemanes en nuestro país fletaron embarcaciones para navegar hasta afuera de las tres millas jurisdiccionales a fin de emitir sus votos. De esta suerte, los dos contendores de ayer han procedido de acuerdo con la tesis que los libra de violar la neutralidad uruguaya.

"En contra de todo ello estaría la tesis sostenida sobre dominio ribereño en las aguas del río de la Plata y mantenida tanto por el Uruguay como por la República Argentina. Y, por otra parte —y esto tendría singular importancia americana en el momento actual— porque, a consecuencia de las declaraciones de Panamá esas aguas estarán comprendidas en las limitaciones de jurisdicción, como americanas, dentro del límite de las 300 millas en que la conferencia citada fijó el cinturón marítimo de neutralidad continental".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

15.DIC.1939

El "Exeter" Fué la Nave Británica que Comenzó el Combate

Un testigo presencial de la lucha, narra para LA PRENSA sus pormenores

Montevideo, diciembre 14 (Especial) — Esta mañana entró a puerto el vapor francés "Formose", conduciendo alrededor de 60 pasajeros, carga y correspondencia. Partió del puerto de El Havre el 11 de noviembre bajo el mando del comandante Edgard Buron, a quien asiste el segundo comandante André Marieu. El "Formose" cumplió su navegación sin novedades hasta que llegó a la costa uruguaya, que fué donde pudo presenciarse desde a bordo el combate entre el "Admiral Graf Spee" y el "Exeter".

Según declaraciones que formuló exclusivamente para LA PRENSA un viajero versado en asuntos marítimos, la primera noticia que se tuvo a bordo de la existencia en las proximidades de un acorazado alemán, se recibió por radiotelegrafía en forma sorprendente, pues era el mismo barco alemán el que comunicaba radiotelegráficamente, en un despacho irradiado para el "Ajax", que había hundido un barco inglés en la costa brasileña, sin señalar la posición. Este radio fué captado a la hora 10 del día miércoles. Pocos minutos después, desde el "Formose" se pudo divisar a gran distancia el "Admiral Graf Spee". Inmediatamente el comandante Buron ordenó cambiar de rumbo y marchar a toda máquina. Al mismo tiempo, el acorazado alemán pareció desinteresarse del "Formose", pues a su vez modificó el rumbo alejándose de la costa en dirección suroeste. Así fué que el "Admiral Graf Spee" se perdió totalmente de vista para los que viajaban en el barco francés.

No se tuvo más noticia de él hasta que, a mediodía, se captó una comunicación radiotelegráfica de un barco no identificado, que establecía haber avistado al acorazado alemán. Desde entonces, hasta las 18 horas en que el "Admiral Graf Spee" fué avistado a seis millas detrás del "Formose", no se habían tenido más noticias de él. Aparentemente, el acorazado se dirigía hacia el "Formose", que a esas horas navegaba a la altura de Punta del Este. Detrás de la isla de Lobos, que lo ocultaba, apareció entonces el "Exeter", que hizo dos salvas, la primera de ellas ineficaz, no así la segunda, que hizo impacto en el "Admiral Graf Spee".

El acorazado alemán respondió con cuatro salvas que, apreciadas desde el "Formose", aparentemente fueron cortas. En esos instantes la posición del "Formose" era delicada, pues se hallaba prácticamente entre ambos barcos de guerra que se encontraban separados entre sí por una distancia calculada en 30 kilómetros. Esta circunstancia es la que, según nuestro informante, versado en cuestiones navales, permite atribuir al "Exeter" esta acción, puesto que los otros cruceros británicos no disponen de un artillado capaz de actuar con eficiencia a tal

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

15 DIC 1939

Desembarcaron en Montevideo 61 Tripulantes de Barcos Hundidos

Viajaban en el "Admiral Graf Spee" y pertenecían a nueve buques británicos

Montevideo, diciembre 14 — La capital uruguaya fué escenario hoy de un espectáculo emocionante, como lo es el ver a determinada cantidad de hombres de mar recobrar en estas tierras de América la libertad de que estaban privados en virtud de estar como prisioneros de guerra a bordo de un crucero extranjero que por primera vez y en arribada forzosa tocaba costas uruguayas.

Fué un público numeroso el que se agolpó en el puerto al promediar la tarde, ya que trascendió en esos momentos que 61 marinos ingleses prisioneros en el "Admiral Graf Spee" bajarían a tierra recobrando desde ese momento la libertad. Debió así multiplicar esfuerzos la policía marítima para controlar los movimientos de la gran cantidad de público, que deseoso de no perder detalle del acontecimiento, impedía el normal desenvolvimiento de las tareas portuarias.

Cuando el remolcador "Miguel Scofet", de la administración de puertos, fué llegando a los muros de la dársena, pudo verse una heterogénea agrupación de hombres jóvenes y viejos, bien trazados, y otros en no muy buenas condiciones de vestimenta, portando todos ellos el característico bolsón del marino, parados en la borda del remolcador y con una alegría no disimulada en los rostros, respondiendo con ligeros ademanes a los aplausos de muchas personas que se encontraban en las inmediaciones del muelle de escala.

Hidalguía de marinos

Ya había enganchado uno de los tripulantes del "Miguel Scofet" el garfio en el aro del muelle para facilitar mejor la labor de atraque, cuando en ese instante una lancha a motor del "Graf Spee" maniobró alejándose del muro. Fué un renovado momento de gran emoción. Los marinos germanos sonrientes y agitando las manos saludaban a quienes habían sido hasta pocas horas antes sus prisioneros, respondiendo éstos con gestos de afecto que trasuntaron en forma elocuente la noble actitud de la gente de mar.

No pasó ello inadvertido para quienes estaban, a la espera de los acontecimientos, estacionados en la explanada. Aplausos abundantes reconocieron el gesto hidalgo de los marinos europeos, y a continuación comenzó el desembarco de los hombres de mar. También en ese momento se guardó la disciplina, siendo el primero en bajar un capitán mercante, a quien siguió entonces el resto de los oficiales y la gente de tripulación. Fué imposible obtener relatos. Obedeciendo una estricta reserva impuesta por el cónsul británico, que fué quien los recibió, juntamente con un representante de la cancillería, los 61 marineros, silenciosos y con un aspecto de reposada serenidad, aguardaron la orden con que se indicó la marcha hacia la Prefectura Marítima. Pudo verse así caras jóvenes y sonrientes, y rostros duros curtidos por el mar.

Manifestaciones de un tripulante

Ya en la Prefectura Marítima logramos conversar algunas palabras con uno de los marinos. Declinó revelarnos su nombre y se cuidó muy bien de que no le observaran cuando platicaba con el corresponsal de la United Press. Pareció ser uno de los que primeramente ocuparon un lugar en el "Admiral Graf Spee", luego de haber sido hundido el barco a que pertenecía, sobre cuya identidad tampoco quiso revelar nada. Nos dijo que en una ocasión el acorazado alemán interceptó el paso de una nave mercante inglesa y ésta, al parecer, acató la orden. Bajaron del buque de guerra germano un bote con un oficial y marineros para dirigirse hacia el barco inglés, y desde éste se efectuó un disparo contra el buque que le había impedido su normal navegación. Se dió inmediatamente a bordo del "Admiral Graf Spee" una orden a los artilleros de proa y sin embargo ningún disparo fué efectuado hasta tanto fueron subidos a bordo los tripulantes del barco mercante, que seguidamente fué hundido.

Pocos días después otro barco mercante inglés fué interceptado por el acorazado alemán y ante una actitud sorpresiva de aquél el "Admiral Graf Spee" abrió el fuego, destrozándolo. Era el "Africa Shell", del que se salvó solamente su capitán, Patrick Pove.

Nuestro reporteado nos agregó que la vida a bordo del acorazado alemán fué pródiga en atenciones, dándoseles un trato caballeresco, una buena alimentación y cierta libertad de acción que hacía menos rígida la vida de cautivos en el mar. Dijo asimismo que los prisioneros que más tiempo hacía estaban a bordo del "Admiral Graf Spee", llevaban alrededor de 40 días y los últimos unos 10 días. Cuando se desarrolló el combate en las costas del departamento de Maldonado, fueron encerrados en la sentina de popa, siendo testigos de oído de la lucha que a la postre les beneficiaría con una libertad que muy lejos estaban de imaginar. Cambiamos las últimas palabras con el marinero inglés y en ese instante abandonaban un ascensor del edificio de la Inspección de Marina el capitán del "Admiral Graf Spee", señor Hans Langsdorff, y el agregado naval de la legación de Alemania en Buenos Aires, señor Niebuhr Dietrich, a quienes acompañaba el ministro de Alemania, señor Otto Langmann. Todos, sin distinción, saludaron al capitán germano, quien respondió cortésmente y hasta llegó a estrechar su mano izquierda con un capitán mercante británico. Llevaba el capitán Langsdorff su brazo derecho en cabrestillo, debido a la lesión sufrida en el combate, y otro capitán mercante inglés se le acercó, augurándole, en un alemán mal pronunciado, la pronta cura de su mal. Ante tal actitud los aplausos de aquellas personas que habían logrado penetrar en los pasillos del edificio se renovaron con fervoroso entusiasmo. Y si por un lado los hombres de mar recibían abrazos de algunas personas presentes, el capitán alemán era objeto de elocuentes manifestaciones de aprecio.

Cumplidos los requisitos de rigor en las oficinas marítimas, los ingleses liberados se agruparon en distintas partes de la explanada para satisfacer los deseos de los reporteros gráficos montevideanos. Pronto fueron acondicionados en diversos automóviles de alquiler y se dijo que se dirigían al consulado británico, donde, luego, se les indicaría el lugar de su residencia.

Partirán el lunes

Supimos en ese momento que la tregua de guerra para estas 61 personas pronto terminaría. El lunes embarcarán en el vapor inglés "Highland Chieftain" y a bordo del mismo se dirigirán nuevamente a puertos ingleses para dedicarse a las arriesgadas tareas que presumiblemente les llevaron una vez más a sinsabores y a padecimientos como los que sin duda han debido soportar. — (U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

5 DIC 1939

LA PRENSA

"Fué una Maravillosa Victoria", Dijo El Ministro de Marina de Francia

Se considera que no debe temerse la repetición de los actos de 1914-1918

Por Ralph Heinzen, especial para LA PRENSA

París, diciembre 14—El ministro de marina, señor César Campinchi, a propósito de la batalla naval librada frente al Río de la Plata, formuló las siguientes declaraciones al corresponsal:

"Fué una maravillosa victoria, conforme a la tradición naval británica. El "Admiral Graf Spee" tenía, de su parte, todas las ventajas de armadura y calibre, pero debió correr hacia un puerto neutral para escapar al hundimiento. Sirviéndose de una táctica superior los británicos se impusieron a las grandes ventajas materiales alemanas. El "Admiral Graf Spee" será ahora desarmado e internada su tripulación, o si resuelve abandonar Montevideo para evitar la internación, será seguramente hundido. La nave puede ser eliminada sin vacilaciones de la lista de posibles enemigos".

La fácil victoria de los tres pequeños cruceros británicos sobre el "Admiral Graf Spee", uno de los más temidos acorazados alemanes, hizo predecir a los peritos navales franceses que los buques alemanes de guerra serán dominados antes de la primavera, y que en esta guerra, a diferencia de la pasada, Alemania no tendrá a sus "Emdem", "Moewe", "Seeadler" y "Wolf" para destruir 250.000 toneladas de barcos aliados, como ocurrió desde 1914 a 1918.

Superioridad británica

En Francia se anticipa que Uruguay aplicará las leyes internacionales sobre neutralidad, que condenan al "Admiral Graf Spee" ser internado, a menos que abandone Montevideo y las aguas territoriales dentro de 24 horas.

Los franceses atribuyen a la superioridad naval británica la victoria obtenida en un combate en que el "acorazado de bolsillo", con sus cañones Krupp de 11 pulgadas, capaces de arrojar granadas de 670 libras a más de 26.000 metros, tenía la enorme ventaja de su calibre sobre los tres cruceros británicos, más pequeños, pero más rápidos. Los despachos que llegan de Montevideo achacan a la deficiente ciencia náutica alemana y a las fallas en el manejo de los cañones, así como a la superioridad de la táctica británica, la rápida derrota infligida al "Admiral Graf Spee".

Este barco probablemente quede internado mientras dure la guerra y se informó que su gemelo, el "Deutschland" regresará a una base alemana para revisión y reabastecimiento.

El almirante británico Osborne, entrevistado en esta capital la semana anterior, predijo que "los aliados arrasarán rápidamente y enviarán al fondo del océano a todos los corsarios alemanes". Los técnicos navales franceses señalan que la victoria británica en el río de la Plata demuestra las posibilidades de buen éxito de los cruceros rápidos ante los corsarios alemanes, a pesar del radio superior de los cañones de éstos.

El patrullaje del mar

Señalan que la situación es completamente distinta a la de 1914 y 1915, cuando los aliados se vieron obligados a enviar 100 naves de guerra a todas las rutas marítimas del mundo para buscar y hundir a los alemanes. Ahora, cuando en el mar sólo hay un corsario alemán, lo rastrean con las normales divisiones de cruceros que patrullan zonas fijas en el Atlántico sur. Considérase que el mejoramiento de las comunicaciones contribuye a este cambio en la situación, porque los aliados, al seguir de cerca los movimientos de los buques mercantes alemanes, pueden evitar el reabastecimiento de los corsarios.

Las flotas aliadas vigilarán especialmente al trasatlántico alemán "Columbus", que fué internado en Veracruz desde el comienzo de la guerra, pero que hoy fué autorizado por el gobierno mexicano para dirigirse a Oslo. Los aliados creen que el "Columbus" tratará de reabastecer a los submarinos alemanes. Las naves aliadas ya interceptaron a dos vapores alemanes, el "Windhuk" y el "Woermann', de la Woermann Line, que zarparon de Lobitos, en la colonia portuguesa de Angola, para encontrarse en un lugar secreto con un "acorazado de bolsillo" y reabastecerlo de combustible. También sorprendieron los aliados al buque estanque alemán "Emmy Friedrich", en el mar Caribe en una misión similar, y el mes pasado, el vapor "Uhenfels", con víveres para submarinos y corsarios fué apresado en Sierra Leona.

El reabastecimiento

Muy recientemente, el "Graf Spee" fué reabastecido de combustible y víveres por un vapor alemán de carga que, según se cree ahora, fué el "Lahn" o el "Tacoma", que abandonó el puerto chileno de Talcahuano el 9 de noviembre, o el "Havelland", que recientemente partió de Punta Arenas, Costa Rica, a Manzanillo, en México.

Como carecen de bases, los buques de guerra alemanes se ven obligados a obtener combustible de otras fuentes en lugares secretos, convenidos con los vapores de su bandera. También están obligados a recurrir a la radio, que, aunque usada con mucha parsimonia, revela la posición de la nave a los cruceros aliados.

El crítico naval de "Le Temps", después de llegar a la conclusión de que "en virtud de la aplastante superioridad naval de los aliados, los corsarios alemanes están destinados a una segura derrota y la bandera alemana condenada a desaparecer de la superficie de los mares", sugiere que las naves de guerra alemanas pudieron escapar en muchos casos a la averiguación inalámbrica de su posición, recurriendo a la accidentada línea costera sudamericana: penetran en bahías aisladas, donde pueden esconderse mientras utilizan las líneas de comunicación terrestres para fijar sus encuentros posteriores en alta mar.

Buques corsarios

A principios de la guerra mundial, los alemanes disponían de 8 corsarios en alta mar, todos ellos buques de guerra, además de varios barcos mercantes armados, inclusive los trasatlánticos "Kaiser Wilhelm der Gross", "Cap Trafalgar", "Kronprinz Wilhelm" y "Prinz Eitel Friedrich". Estos dos últimos entraron en Newport-News en 1915, donde fueron internados por el resto de la guerra.

El corsario alemán más afortunado fué el crucero "Emden", de la escuadra del Pacífico del almirante von Spee, que asoló el océano Indico y hundió 17 barcos en dos meses, inclusive el crucero ruso "Zhemc Ung" y un destructor francés, antes de ser hundido a su vez por el crucero australiano "Sidney", en la isla de Cocos, el 5 de noviembre de 1915. El "Moewe" se apoderó de 27 barcos como corsario, mientras que el "Seeadler", del conde Félix von Luckner, apresó 16, antes de encallar en los arrecifes de las islas de la Reunión en agosto de 1917. El "Moewe" navegó durante 450 días, recorrió 64.000 millas, apresó y hundió 120.000 toneladas de barcos enemigos y llegó con toda felicidad a Kiel a mediados del invierno de 1918, sin haber perdido un solo hombre. — (United).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

22/60

LA PRENSA

16.DIC.1939

Hoy Proseguirá En Montevideo el Estudio del Problema

Júzgase que anoche pudo iniciarse el plazo legal acordado para la estadía

Montevideo, diciembre 15 (Especial para LA PRENSA)—El ministro de relaciones exteriores, doctor Alberto Guani, interrumpió anoche brevemente sus conferencias con los diplomáticos de los países beligerantes, relativas al tiempo que se permitirá permanecer en puerto al "Admiral Graf Spee", y se trasladó a conferenciar con el presidente de la república, general Baldomir, a fin de informarlo detalladamente sobre lo conversado y consultarle acerca de la decisión a adoptarse.

El plazo de 24 horas establecido por el derecho internacional como máximo para que un buque de guerra beligerante permanezca en un puerto neutral, siempre que esté en condiciones de navegación normales expiró a las 23.55 de ayer, no obstante lo cual el "Admiral Graf Spee" sigue anclado en la rada.

No se advierten indicios de preparativos para la partida y, por el contrario, los heridos fueron desembarcados anoche y el sepedio de los muertos se efectuará hoy.

Sin embargo, se tiene entendido en algunos círculos que existe considerable elasticidad sobre el período durante el cual un buque de guerra puede fondear y el momento en que debe comenzar el plazo de 24 horas. Se dice, por ejemplo, que podría iniciarse desde el instante en que los técnicos uruguayos presenten su informe sobre el estado del barco, en cuyo caso comenzaría a partir de las 20.50 de ayer, en lugar de serlo desde el momento de la arribada forzosa. Se ignora el contenido de ese informe. — (U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

24
6

LA PRENSA

16.DIC.1939

EL COMBATE NAVAL FRENTE A LA COSTA URUGUAYA

Por NAVALIS

Nuestro colaborador en asuntos navales, que firma sus artículos con el seudónimo de "Navalis", se encontraba en Punta del Este el miércoles último, en momentos en que se desarrollaba frente a las costas de la República Oriental del Uruguay el combate entre tres barcos de guerra ingleses y uno alemán. En seguida nos trasmitió las primeras impresiones, que publicamos ayer como de un corresponsal especial, y ayer nos envió, por telégrafo, la colaboración que insertamos en seguida.

Punta del Este, diciembre 14 — La población de este tranquilo balneario uruguayo tuvo momento de excitación al atardecer de ayer, cuando se propaló por radiotelefonía la noticia de que se estaba librando un combate naval en las inmediaciones. A las 18, en efecto, fueron apareciendo sucesivamente tres barcos en el horizonte este, que navegaban a gran velocidad, como para entrar en el estuario. Desde más de quince millas de Lobos se identificó al primero como uno de los acorazados de bolsillo gemelos, el "Deutschand" o el "Graf Spee", flameando en el tercio del asta la bandera roja con la cruz svástica.

Poco después aparecieron casi juntos el "Exeter" y un barco del tipo del "Ajax" a la vanguardia del primero, dando caza al acorazado alemán. El "Exeter" cerró su marcha sobre la costa, como si tratara de tomar al adversario entre dos fuegos. El cañoneo que se oyó durante la tarde en la población, comenzó a las 19.20, cuando los buques llegaban al sur de Punta del Este. Se estima en diez millas la distancia a que pasaron de la costa.

El "Exeter", más visible, navegaba en zig-zag a las 19.40; apurado, probablemente, por el adversario, o queriendo cerrarle la ruta, tendió una espesa cortina de humo.

Los buques se perdieron de vista, pero el cañoneo continuó hasta el anochecer y a las 20.30 se contaron aún desde Punta Ballenas, balneario situado a 15 millas al oeste de Punta del Este, los fogonazos de unas doce salvas. No hubo, al parecer, vuelos de aviones.

Esto es lo que se vió desde Punta del Este. Lo demás es bien conocido por las noticias publicadas: aparición del "Graf Spee" en la costa uruguaya, persecución del vapor francés "Formose", arribo del "Ajax" y un primer cañoneo interrumpido por la espera del "Achilles" y del "Exeter"; llegada de éstos en las primeras horas de la tarde y luego la caza y el combate principal rumbo al oeste, cuyo lineamiento coincide con lo que se vió desde Punta del Este.

Así, pues, ha venido a levantarse en esta costa una punta del velo que cubría las actividades de los acorazados de bolsillo. Por de pronto, en vez del "Scheer", que operó hace poco en la costa sudafricana, o el "Deutschland", que actuaba en el Atlántico norte, aparece el "Graf Spee", al que se creía averiado por el ataque de un avión en puerto alemán desde los primeros días de la guerra.

Dentro del sigilo adoptado por los alemanes en la guerra de cruceros, manteniendo suspensa su terrible amenaza, es raro que haya venido este buque a dejarse ver en la boca de un estuario tan frecuentado. Muy probablemente venía en busca de un convoy próximo a salir de Montevideo, cuya destrucción hubiera sido cuestión de pocos minutos, aun con escolta. Al tomar contacto con cruceros ingleses, que desarrollan velocidades de treinta y dos nudos, era difícil para el "Graf Spee", de sólo veintisiete nudos, sacárselos de encima durante el día. En cambio, lo hubiera logrado fácilmente durante la noche.

Llama la atención que los buques ingleses hayan buscado combate sin el refuerzo de un buque mayor, pues sólo tienen artillería de quince o veinte centímetros, mientras que el barco alemán está poderosamente armado con seis cañones de veintiocho centímetros y ocho de quince. Sin embargo, lograron, al menos, tres impactos e hicieron un centenar de bajas.

Los cuatro barcos entraron anoche en Montevideo. pero el "Ajax" y el "Exeter" salieron ya esta mañana y deben hallarse aguas afuera esperando la renovación del combate. Entretanto el "Graf Spee"—y lo mismo el "Achilles" si hubiese entrado en el puerto—no pueden permanecer más de veinticuatro horas, salvo para reparar averías, en cuyo caso pueden prolongar su estadía sólo por el mínimo de tiempo necesario a juicio del gobierno uruguayo, vencido cuyo plazo deberán ser internados. Entre las salidas del "Achilles" y del "Graf Spee"—si el primero entrase en el puerto—deberán trascurrir veinticuatro horas.

El crucero "Uruguay" estuvo desde las 16 aguas afuera de Punta del Este, a una distancia de ocho millas, vigilando que se respetase la jurisdicción nacional. Estas actividades, tan cerca de la costa americana, se ajustan muy poco, desde luego, a la reciente declaración panamericana sobre la zona prohibida para actos bélicos.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL MUNDO

16.DIC.1938

cruceros británicos.

El Pueblo Uruguayo Contempla con Curiosidad al Buque Nazi

MONTEVIDEO, 14 (De nuestro enviado especial) — Este puerto, convertido por un dramático azar de la contienda armada en el mejor balcón americano de la guerra en el mar, ha adquirido desde ayer los perfiles de una feria sensacional. Nada resulta más gráfico para describir su repentina animación que comparar lo que en él ocurre con la escena tantas veces repetida en los balnearios cuando aparece en la costa algún extraño monstruo marino. Toda la población se ha volcado en los malecones para ver el "monstruo". Sólo que en este caso la curiosidad se ha multiplicado hasta subalternizar toda otra preocupación. Pero la muchedumbre que constantemente se renueva en el malecón no se contenta con ver a la distancia el portentoso perfil del acorazado herido. Y he aquí que toda una flota de lanchas, movilizada con una premura extraordinaria, se encarga de aplacar la curiosidad ciudadana. De la mañana a la noche no se siente otro pregón que el de los lancheros gritando: "¡Tres reales la vuelta al acorazado alemán!... Demás está decir que ante la visión del célebre acorazado de bolsillo cada lancha, atestada de la más variada carga humana, se convierte en pequeño y tambaleante campo de discusiones. Junto al germanófilo que aguarda el desquite menudean, saboreando su pequeña venganza, los checos, polacos y austriacos, a quienes, por lo menos momentáneamente, Alemania dejó sin patria.

Satisfecha la curiosidad de ver al "Admiral Von Spee" se alza ahora un interrogante: ¿partirá de un momento a otro en son de desquite la nasta ayer esscurridiza nave corsaria? Algo hace creer que no parece decidido a soportar su encadenamiento. Un leve hilo de humo saliendo de la chimenea, denuncia que sus fuegos están prontos. Las averías del coloso, aunque enormes, parecen no haber afectado sus partes vitales. La banda de estribor presenta un impacto en el vano de la cadena del ancla y un poco más allá se abre una terrible desgarradura en las chapas de acero. Un bote ha sido destrozado por efectos de una granada, en tanto que la torre de control de artillería, exhibe en su primera pasarela el orificio de salida de un impacto que la atravesó entrando por la otra banda. Sobre la catapulta, el avión de que estaba munida la nave, parece el esqueleto de un ave mientras que la más pequeña de las torres radiotelegráficas ha quedado reducida a un muñón ahumado. Los cables y antenas parecen también los residuos de un incendio. He ahí juntamente con uno que otro reguero de pequeños impactos diseminados en las corazas, los desperfectos que pueden apreciarse a simple vista. Nada se sabe si las entrañas del acorazado sufren lesiones capitales. Quienes se dicen bien informados, aseguran que el mecanismo vital de la nave no ha sido dañado.

Sobre la desgarrada cubierta, la marinería, acodada en la borda, exhibiendo las más dispares indumentarias, parece revivir de la angustiosa pesadilla de muerte sufrida la víspera. Se advierte que la comandancia de la nave, ha dejado momentáneamente a un lado la recia disciplina imperante hasta ayer a bordo. Contrasta con ese abandono reparador de la tripulación, la presencia de varios oficiales que luciendo inmaculadas guerreras blancas, se pasean erguidos e imperturbables frente a las impresionantes ruinas de las pasarelas que dan entrada a la caseta de comando. Algunos centinelas montan guardia a proa, donde se encuentran amontonados los colchones de aquellos que ya no lo necesitan. Tres ametralladoras han quedado apuntando al cielo. Las bocas de los cañones no tienen pintura. Es como si ayer hubieran enrojecido de tanto vomitar metralla. Han pasado ya muchas horas desde que la batalla quedó definida, pero aun se siente flotar sobre la inmensa mole del "Admiral Graf Spee" el aliento impregnado de pólvora de lo que acaso sea su último combate.

A Bordo del "Formosa"

A corta distancia de la nave alemana, a bordo del "Formosa", que también participó indirectamente en este episodio de la guerra, no se termina de alabar al destino, a la escuadra británica, y a las costas uruguayas tan providencialmente cercanas. Porque, aunque parezca inverosímil, la verdad es que el pasaje de ese paquete nada sabe y nada vió, en su mayor parte, de lo que ocurrió a su alrededor en la tarde de ayer. Recién después que todo pasó supieron que habían estado dentro de la línea de fuego del corsario alemán, y que las cosas pudieron suceder de otro modo. Ahora un pernot aguachento les hace gustar, al amparo del río leonado, espaldas vueltas al perseguidor herido para quien sirvió de sebo, la evocación de la dulce Francia...

SERGIO CHIAPPORI

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA RECONQUISTA

26

16 DIC 1939

PONESE SOBRE EL TAPETE UNA DELICADA CUESTION: ¿ES INTERNACIONAL EL PLATA?

MONTEVIDEO, 14. (H.) — El combate frente a las costas uruguayas plantea inmediatamente la discusión sobre el problema de las aguas jurisdiccionales, en relación con la potestad de los beligerantes para combatir frente a las costas, sin lesionar la neutralidad del Uruguay. A la pregunta: ¿se ha combatido en aguas jurisdiccionales del Uruguay?, el contraalmirante Aguiar declaró que las publicaciones conocidas han hecho referencia a un combate que se produjo al Sur de la Isla de Lobos. Se publicó, asimismo, que el combate se había reiniciado al Sur de Piriápolis. Bien, en el primero de ambos casos, caben dudas respecto de la posición de los beligerantes, dentro del Río de la Plata. Pero, en el segundo caso, esa posición es terminante y el combate, por lo menos, en el segundo momento, se habría producido en el medio del Río de la Plata, en proximidades de la costa Oriental. Respecto a la pregunta, ¿cuál es el criterio relativo a la jurisdicción en aguas del Plata?, el contraalmirante Aguiar dijo: Aquí, en 1914, al iniciarse la guerra europea de entonces llegó en el "Good Hope" el almirante inglés Craddock, que iba en busca de la escuadra alemana comandada por el conde Von Spee, en homenaje al cual lleva el mismo nombre el acorazado de bolsillo de esa nacionalidad, actualmente refugiado en el puerto de esta ciudad. Dicho almirante declaró públicamente que, para la marina británica, las aguas del Río de la Plata eran internacionales, excepto las inmediatas a las zonas pertenecientes a cada uno de los países ribereños.

Ese límite expira al borde de las tres millas hacia afuera, quiere decir que dentro de la tesis sustentada por el mencionado marino inglés, como los combates de ayer, se habrían realizado más allá del límite de las tres millas, los beligerantes operaron en aguas internacionales. La tesis indicada es asimismo la sostenida por el gobierno alemán actual. Ello ocurrió como se recordará, cuando se hizo la votación de un plebiscito del Sarre, oportunidad en que los residentes alemanes en el país fletaron embarcaciones para navegar hasta afuera de las tres millas jurisdicionales, a fin de emitar sus votos. De esta suerte, los dos contendores de ayer han procedido de acuerdo con la tesis que los libra de violar la neutralidad uruguaya. En contra de todo ello estaría la tesis sostenida sobre dominio ribereño en las aguas del Río de la Plata y mantenida tanto por el Uruguay, como por la República Argentina. Y por otra parte y esto tendría singular importancia americana en el momento actual, porque a consecuencia de la declaración de Panamá, esas aguas estarán doblemente comprendidas en las limitaciones de jurisdicción, a saber: como nacionales uruguayas y como americanas, dentro del límite de las 300 millas, en que la conferencia citada fijó el cinturón marítimo de neutralidad continental. El contraalmirante Aguiar, finalizó diciendo que esto era cuanto se permitía decir sobre el asunto, de suyo delicado, ya que el contenido del problema estaba dentro de los datos que suministraba.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

27 48

BANDERA ARGENTINA

16.DIC.1939

Al margen del cable

LA GUERRA EN EL RIO DE LA PLATA

UN acontecimiento extraordinario, la lucha de dos potencias en aguas del Río de la Plata, conmueve al hombre de estas tierras de paz, que ha tenido la oportunidad de asistir al espectáculo a un palmo de la pantalla fantástica y terrible de la realidad, como si él mismo hubiera sido actor de la batalla que acaban de librar los cruceros ingleses Exeter, Ajax y Achilles con el potente acorazado alemán Admiral Graf Spee.

Ya ha sido ampliamente descripto este encuentro, para que insistamos, como audaces imagineros, en aumentar las líneas y los colores de tan épica pintura. Tampoco nos interesa echar cuentas sobre el número de impactos y el resultado de la batalla, porque estas cuentas se están haciendo con toda clase de impactos, entre los que figuran los económicos y los morales, de modo que nuestros cálculos sobre esta acción aparecerían fragmentados del todo y a la vez sin el prestigio de la autoridad técnica.

Destacaremos, eso sí, dos cosas. La primera es que la guerra está en todas partes, y que, en cierta forma, se nos ha presentado, esta vez por lo menos, la oportunidad de "balconearla" en platea "superpullman", como si ocupáramos una localidad en cualquiera de los grandes cinematógrafos modernos de la ciudad. Hubo profusión de detalles visibles; se oyeron los formidables estampidos de los cañones; las imágenes gráficas se multiplicaron; hasta vimos periodistas argentinos volando sobre el perforado Admiral Graf Spee, del cual arrancaron primeros planos impresionantes los fotógrafos porteños. La batalla fué brava y quizá no hayan visto otra igual en esta guerra los mares del Norte. Fué todo un espectáculo épico, digno de ser cantado por los grandes poetas de la antigüedad.

Queríamos destacar además la clásica caballerosidad del marino, en este otro acto, no menos extraordinario que la misma batalla, y donde sólo intervienen las fuerzas imponderables del alma: Los marinos del crucero inglés se han dirigido al gobierno uruguayo solicitando permiso para desembarcar cien hombres, que rendirán honores militares en el acto del sepelio de los marinos alemanes muertos a bordo de su nave. Nuestras tierras de paz servirán, pues, para honrar a los héroes de las tierras de guerra, y para que, por singular destino, encuentren reposo eterno treintiséis hombres que supieron cumplir con su deber.

FEDERICO PAN.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

28

LA RAZON

16.DIC.1939

Graves Interrogantes se Presentaron al Canciller Guani Para Definir la Actitud

Gran Bretaña Reclamó una Inmediata Decisión al Gobierno Uruguayo

MONTEVIDEO (U. P.) — A las 6 de esta mañana hacía ya treinta horas que el acorazado alemán, averiado en la reciente batalla, estaba como huésped inesperado del gobierno uruguayo, sin que todavía las autoridades nacionales hubiesen llegado a una decisión relativa a lo que se hará con el Admiral Graf Spee. Derrotado en el violento combate con los tres cruceros británicos, el acorazado nazi de bolsillo de 10.000 toneladas, penetró en el puerto de Montevideo aproximadamente a medianoche del miércoles y su presencia significó para el pacífico país uruguayo, uno de los problemas más inquietantes registrados desde que en 1917 se debatió si rompía o no sus relaciones diplomáticas con Alemania. La estada del Graf Spee en un país neutral, según algunos comentaristas, puede compararse al hecho de entregar a una persona cualquiera a un tigre salvaje, con la advertencia de que no debe dejar que haga daño a nadie. De las tres naciones interesadas en este asunto, Gran Bretaña, Alemania y Uruguay, la primera aguarda que el buque herido se vea obligado a zarpar, pues en alta mar lo espera una dotación naval reforzada que tratará por todos los medios de dejar al Spee fuera de combate por todo el resto de la guerra. El Uruguay lo único que desea es que la situación creada se termine de una vez. Y finalmente está Alemania, que debe encarar o bien la internación del buque o la resolución de hacerlo salir, con la difícil esperanza de lograr el "bloqueo del Graf Spee" impuesto por los británicos. Apurado por el gobierno británico para que tome una decisión, el ministro uruguayo de Relaciones Exteriores doctor Alberto Guani, pasó muchas horas desvelado estudiando los numerosos aspectos del caso. Tiénese entendido que hoy se llegará a una decisión, pero no se sabe en qué sentido. Los principales puntos del problema son los siguientes:

1º ¿Estaba obligado el buque a salir del puerto automáticamente al cumplirse las 24 horas de estada, si puede moverse por sus propios medios?

2º Si la nave puede operar por sí misma, ¿es posible concederle un plazo mayor, de horas o días, sin violar la neutralidad?

3º Si el barco alemán no está en condiciones de hacerse a la mar, ¿cuánto tiempo debe dársele para reparaciones? Si el tiempo necesario depende de la extensión de las averías y de las reparaciones correspondientes, ¿puede fijarse un plazo indefinido? En relación a este último punto, se cree que el gobierno británico opónese a la fijación de un período indeterminado, pues con ello el barco alemán podría tratar de eludir el bloqueo especial.

4º ¿Desde cuándo se empezaría a contar el plazo? ¿Desde que el buque entró al puerto, el miércoles a las 23.55, o a partir del momento en que los técnicos navales uruguayos presentaron a su gobierno el informe sobre el estado del buque (ayer a las 20.30)?

5º ¿Está el Admiral Graf Spee en condiciones de navegar, cómo lo habría declarado el gobierno inglés al uruguayo? Se dijo, sin confirmación, que el ministro británico, Millington Drake, realizó una gestión a ese respecto ayer.

6º ¿Cuál será la actitud de Alemania? Hasta ahora el Reich no ha pedido que el buque sea internado. Lo único que al parecer pidieron los alemanes fué permiso para sepultar a los muertos en el cementerio de Montevideo. Estos puntos generales tienen a su vez ramificaciones técnico-jurídicas, basadas en los códigos marítimos y en casos similares anteriores. Hasta ahora el elevado número de autoridades y peritos llamados a colaborar en el problema, no ha hecho sino aumentar las dificultades o las posibilidades del asunto. El sepelio de los 36 tripulantes alemanes muertos en la batalla, fijado para esta mañana, puso un compás de espera a la tirantez del momento. La ceremonia fué simple y asistieron a ella los miembros de la colonia alemana en el Uruguay. Cuando el doctor Guani abandonó la cancillería a la 1 de la madrugada, anunció que el gobierno aún no había adoptado ninguna decisión e hizo notar las dificultades del problema, indicando que hoy deberían realizarse numerosas conferencias. Se dice que la decisión a adoptarse dependerá exclusivamente del informe que presentaron los peritos después de su inspección de dos horas. La finalidad principal del informe era demostrar si el buque alemán estaba o no en condiciones de navegar, según los daños que pudiera haber sufrido su maquinaria. Los británicos alegan que si la maquinaria no estaba afectada, el Graf Spee debió abandonar el puerto de Montevideo a las 24 horas de su arribo. Además los británicos hacen notar que el buque debe tener en buenas condiciones sus máquinas, puesto que entró perfectamente al puerto, haciéndolo a gran velocidad no obstante los daños visibles en su estructura externa. Los alemanes refutan los alegatos declarando que por la ley internacional tienen derecho a efectuar suficientes reparaciones como para que la nave esté en buenas condiciones de navegación. Una vez que terminen esas reparaciones, tendrían un plazo de 24 horas para zarpar. Aunque los tecnicismos forman un bloque intrincado, la población sigue con enorme interés cada una de las fases

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION 7/29

GRAN BRETAÑA EXIGIÓ QUE SE APLIQUEN AL ACORAZADO LOS ACUERDOS INTERNACIONALES

Expresó que si el Admiral Graf Spee entró en Montevideo por sus propios medios y a gran velocidad, no tiene averías que le impidan navegar

HUBO MUCHAS CONSULTAS EN MONTEVIDEO

MONTEVIDEO, 15 (Esp.).—La gestión del ministro de Alemania para que se le concediera al Admiral Graf Spee un plazo de permanencia no mayor de 30 días no mereció hoy la aprobación definitiva del Consejo de Ministros. El pedido fué considerado, según informes recogidos en fuentes autorizadas, juntamente con las notas presentadas por el gobierno británico expresando que el acorazado alemán hacía más de 24 horas que se hallaba en Montevideo. También se tomaron en cuenta las conclusiones a que llegaron los técnicos uruguayos acerca de las averías que presenta el buque, así como ciertos aspectos del reciente suceso, vinculados con las conclusiones del acuerdo de Panamá. Después de una deliberación que, desde luego, fué amplia, pues duró más de dos horas, se decidió que el Admiral Graf Spee debe zarpar o aceptar su internación dentro del plazo de tres días. El término se contará a partir de las 20 de ayer, en que los técnicos, luego de informar verbalmente a la Inspección de Marina y al ministro de Relaciones Exteriores, presentaron sus conclusiones por escrito.

Notificación oficial

MONTEVIDEO, 16 (Esp.).—El gobierno uruguayo aprobó la recomendación de la junta naval en el sentido de que se dé plazo al acorazado alemán Admiral Graf Spee hasta el domingo por la noche para abandonar este puerto, y ordenó que fuera notificado de dicha resolución el comandante de la citada nave.

La decisión adoptada a última hora de anoche por el gobierno urguayo había sido motivo de conjeturas durante todo el día de ayer, ya que el ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani, tenía que debatirse entre el pedido del gobierno alemán de que se concediera a su buque una extensión del límite acostumbrado de 24 horas de permanencia en puerto neutral, y la demanda del gobierno británico de que el acorazado fuera internado o forzado a zarpar.

Fuera del puerto de Montevideo se encuentran al acecho buques de guerra británicos en número desconocido listos para combatir contra el Admiral Graf Spee.

El ministro alemán Sr. Otto Langmann, fué notificado oficialmente de la decisión del gobierno uruguayo y manifestó a los periodistas: "Comunicaré la decisión a mi gobierno. No tengo nada más que decir".

La decisión uruguaya

MONTEVIDEO, 15 (Esp.). — Esta tarde quedó clausurada la segunda etapa de las gestiones diplomáticas a que ha dado lugar la llegada y permanencia en este puerto del crucero alemán Admiral Graf Spee. Su iniciación estuvo a cargo del ministro del Reich, Sr. Otto Langmann, quien luego de conferenciar con el comandante Langsdorff, señaló el término que se necesitaba para que el buque estuviese de nuevo en condiciones normales de navegabilidad. Por su parte, el ministro de Gran Bretaña, Mr. Millington Drake, se presentó observando que el tiempo que la nave se hallaba en este puerto era superior al que menciona la convención de La Habana, definitivo en su texto, y que en oportunidad ratificó el parlamento uruguayo. En cambio, la Cancillería entendió que debía adoptarse el criterio señalado por la convención de La Haya, por ser más amplio en lo que se refiere a reparaciones, además de haber servido de base a los decretos de neutralidad de 1914 y de 1939, y de haber merecido la aprobación de gran parte de las naciones europeas, mientras que la convención de La Habana sólo la han aceptado los gobiernos del continente americano.

La gestión durante el día de hoy versó sobre estos tres puntos de vista, sosteniendo entonces el ministro de Alemania, Sr. Langmann, que en las últimas instrucciones recibidas por su gobierno se expresa el deseo de obtener un plazo de 15 días, agregando que se había dispuesto la intensificación de los trabajos a realizarse a bordo. Los distintos aspectos del delicado problema fueron considerados en su sesión de hoy por el Consejo de Ministros, acordándose adoptar el criterio señalado por la convención de La Haya, que se opone tanto a las aspiraciones británicas como a las alemanas, y adoptándose, en definitiva, una solución intermedia, aparte de presentar una reclamación a dichas naciones por haberse realizado el combate en el Río de la Plata, que es de jurisdicción exclusiva uruguaya y argentina. Estas decisiones han de haber sido puestas en conocimiento de ambos diplomáticos en las últimas horas de la tarde, los cuales —se agrega— habrían pedido un breve plazo para contestar, a fin de consultar a sus respectivos gobiernos, pero se les habría expresado que la decisión era de carácter definitivo, no dando lugar a nuevas tramitaciones.

Establecen los mismos informes que simultáneamente con esta decisión se habría adoptado otra en el sentido de poner en antecedentes a la convención de Panamá de los diversos aspectos que encierra el asunto y la forma en que había sido violada la zona neutral de 300 millas, fijada por la misma. La decisión tomada en este sentido respondería al deseo de conocer la opinión de los países signatarios, algunos de los cuales habrían enviado ya su opinión favorable. Se anticipaba esta noche en diversos círculos que la respuesta de los Estados Unidos figura entre ellas y que sus términos son de simpatía y apoyo al Uruguay.

Según lo permiten suponer ciertos detalles, la gestión británica ante el gobierno uruguayo al conocerse la prórroga de la estada del Admiral Graf Spee en Montevideo, se funda en que la convención de La Haya, cuando admite en su artículo 17 que la permanencia de naves militares en puertos de países neutrales puede prolongarse un plazo prudencial para reparar averías, se ha referido a averías que no provengan de acciones de guerra, por lo cual la tolerancia no procedería.

En esferas alemanas, en cambio, no se da la misma interpretación al referido precepto, recordándose que después de la batalla de Coronel, durante la guerra anterior, el crucero británico Glasgow se dirigió a Río de Janeiro, permaneciendo en dicho puerto varias semanas y reparando los considerables desperfectos sufridos. De allí salió luego en excelentes condiciones para la lucha.

Esta madrugada seguía en el fondeadero

MONTEVIDEO, 16 (Esp.). — A las 2.35 de la madrugada de hoy sábado, el Admiral Graf Spee permanece en el mismo fondeadero que ocupó en cuanto llegó al antepuerto. Desde el muelle de escala se pueden ver las luces que iluminan el portalón.

De acuerdo con los tratados internacionales, el gobierno uruguayo está obligado a facilitar a dicho acorazado la provisión de combustible suficiente para navegar hasta el más cercano de los puertos de su país.

Gran actividad diplomática

MONTEVIDEO, 15 (Esp.).—El día de hoy ha sido de inusitada actividad diplomática. La batalla librada en las costas del Este, que puso a prueba el poder y la capacidad de dos marinas formidables, parecería que se desenvuelve en estos instantes en el despacho del ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani.

Desde la mañana han desfilado por él los representantes de las principales naciones europeas, que celebraron prolongadas conferencias, de las cuales se han derivado rápidas consultas de aquéllas con sus respectivos gobiernos. Las conferencias se iniciaron con la presencia del representante de Gran Bretaña, Mr. Millington Drake, quien conversó prolongadamente con el doctor Guani, para regresar horas después con una nota en la que probablemente exponía los puntos de vista de su gobierno, acerca de la cuestión fundamental que se debate en estos momentos, que no sólo se refiere a la permanencia del acorazado Admiral Graf Spee en aguas uruguayas, sino también a la importancia de las averías que presenta, y al tiempo que podría reclamar su reparación. Estos puntos fueron ampliamente debatidos, y en el transcurso del cambio de opiniones, necesariamente tuvo que hacerse referencia a los fundamentos expuestos por el ministro de Alemania, Sr. Otto Langmann.

Nada ha trascendido acerca de las situaciones en que se colocan ambos países, y del delicado problema que se le ha planteado al Uruguay.

La tesis británica, ya mencionada en telegramas procedentes de Londres, sostiene que si el Admiral Graf Spee llegó al puerto de Montevideo desarrollando el máximo de su velocidad, en estos momentos en que ya se ha efectuado el desembarco de los muertos y prestado asistencia a los heridos, hallándose los más graves en los hospitales de la capital, el buque debería abandonar las aguas jurisdiccionales, pues las averías que sufrió durante el combate no dificultan sus condiciones de navegabilidad, ya que de lo contrario, en vez de venir al puerto, hubiese tenido que fondear cerca de la costa, en las proximidades del lugar en que se libró la batalla.

La réplica se fundaría en los desperfectos que presenta el buque en el

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

16.DIC.1939

casco, en su torre de comando y en el efecto producido por los impactos que recibió en la popa, que destrozaron principalmente la cocina y la panadería, además de haber deteriorado otros compartimientos que no son tan vitales dentro de lo que debe entenderse por condiciones normales de navegabilidad.

Este es el aspecto nuevo del problema que, según parece, no resuelven los tratados ni las legislaciones existentes en la materia. El buque puede estar en condiciones de navegabilidad, desde que ha podido llegar al puerto de Montevideo, y todos los impactos recibidos lo han sido a una distancia prudencial de la línea de flotación; pero, en cambio, se pregunta si careciendo de medios para preparar la alimentación de los tripulantes, está en condiciones de hacerse a la mar.

Se agrega que no se trata de diez ni de veinte hombres, sino de 1060, descontados los 36 que fallecieron durante el combate.

También se formula el argumento sobre lo que representaría para el estado físico de los tripulantes, navegar en esa forma, y sobre la vinculación que esto pueda tener con las cláusulas de los tratados que traten sobre la permanencia en aguas jurisdiccionales de las naves de países que se hallan en guerra. Las gestiones diplomáticas parecen que están relacionadas, asimismo, con la presencia de otras naves en el Río de la Plata, y como es indudable que con la situación planteada por el Admiral Graf Spee va a sentarse jurisprudencia, se ha juzgado oportuno consultar a las cancillerías americanas acerca de puntos que posteriormente pueden llegar a interesarle, máxime después de la realización de la Conferencia de Panamá.

Nada se ha dicho oficialmente todavía acerca de esa consulta, pero ella surge clara de las visitas realizadas esta tarde al Dr. Guani.

Las inició el ministro de los Estados Unidos, Mr. Edwin Carleton Wilson, para continuarlas los de otros países americanos, con quienes el canciller conversó prolongadamente. Estuvieron también en la Cancillería los ministros de Francia, Alemania y Gran Bretaña. La presencia de los diplomáticos de los países aliados fué prolongada, y la del representante alemán se extendió después de la visita de cortesía que hizo en compañía del comandante del Admiral Graf Spee, capitán de navío Langsdorff.

La población británica

MONTEVIDEO, 15 (AP).—Gran Bretaña aumentó la presión diplomática para obligar a la internación del acorazado Admiral Graf Spee, o que abandone su refugio en el puerto de Montevideo, pues el Uruguay trata de compartir el engorroso problema del buque de guerra alemán, con sus vecinos panamericanos.

El ministro británico, Mr. Eugene Millington Drake, visitó, hoy a las 17, al ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani, para entregarle la segunda nota británica.

Al mismo tiempo, un vocero de la legación británica confirmó que su gobierno presentó ayer una nota oficial al Dr. Guani, cuyas frases diplomáticas equivalían a una plana exigencia de que el Admiral Graf Spee sea internado.

No se reveló el contenido de la segunda nota, pero personas bien informadas expresan que su naturaleza es una nueva protesta por permitir al Admiral Graf Spee permanecer en Montevideo más de 24 horas, y que al mismo tiempo conduzca a bordo provisiones y equipos con los cuales repararía los daños causados por los buques de guerra británicos.

El canciller uruguayo, que desde que se inició la guerra está luchando tenazmente para mantener neutral al Uruguay, conferenció telefónicamente con el ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, Sr. Cantilo, sobre el problema que cada vez más pesado cae sobre los hombros del Uruguay.

El Dr. Guani y los otros miembros del Gabinete del presidente Baldomir estuvieron ocupados todo el día reuniendo todos los hechos y argumentos del caso, para una posible presentación de las naciones americanas para adoptar una acción común, bajo el acuerdo de neutralidad panamericana.

Confirmado el hecho de que los británicos emplean toda su presión posible para obtener que el acorazado alemán sea internado o hecho salir, un vocero de la Legación declaró: "Nuestras representaciones al Uruguay fueron hechas bajo los términos del artículo 17 de la 13o. convención de La Haya, que el Uruguay incorporó a su decreto de neutralidad del 5 de septiembre último. Dicho artículo establece que las naves de guerra beligerantes que entran en puertos neutrales, sólo pueden permanecer el tiempo suficiente para poner al buque en condiciones de navegabilidad. Consideremos que esto significa que los daños ocurridos en una acción con el enemigo sólo pueden ser reparados con los materiales que se encuentran normalmente a bordo".

Otro vocero del gobierno británico manifestó que el hecho de que el Admiral Graf Spee navegó a toda velocidad hasta entrar en el puerto de Montevideo, es la evidencia de mayor peso, de que el acorazado no sufrió daños que perjudiquen sus condiciones de navegación, y que lo que sucedió a sus condiciones de lucha es otro asunto.

El canciller Guani declaró que anoche el gobierno uruguayo autorizó al Admiral Graf Spee a permanecer en Montevideo un tiempo prudencial para realizar las reparaciones relativas a sus condiciones de navegación. Esa autorización no impide que simultáneamente se efectúen también reparaciones al material de guerra, pero, terminadas las primeras, el acorazado deberá zarpar. El tiempo necesario que requerirán las reparaciones para poner en condiciones de navegación, serán establecidas por los técnicos de la Dirección de la Armada.

La actividad en la cancillería uruguaya

MONTEVIDEO, 15 (AP).—Los círculos oficiales están preocupados, pues se entiende que el combate naval entre el Admiral Graf Spee y los cruceros británicos se realizó en aguas jurisdiccionales. Dicha opinión se funda en el hecho de que los límites del Río de la Plata son en el Uruguay el cabo Santa María, a 185 kilómetros de Montevideo, y en la Argentina el cabo San Antonio.

Como el combate se realizó dentro de dichos límites, y el Uruguay siempre sostuvo la tesis que con respecto al Río de la Plata debe aplicarse la doctrina que rige los cursos fluviales, según la cual la jurisdicción corresponde por mitades a ambos países limítrofes, en lugar de circunscribirse a las tres millas establecidas para los mares, resulta que el encuentro se efectuó en aguas de jurisdicción uruguaya.

El ministro de los Estados Unidos, Mr. Edwin Wilson, visitó la Cancillería, y mantuvo una larga conferencia con el Dr. Guani, y casi inmediatamente después el ministro francés, M. Francois Gentile, visitó al canciller uruguayo, quien realizó la segunda conferencia.

Momentos más tarde se hizo presente en el Ministerio de Relaciones Exteriores el ministro del Reich, señor Otto Lengmann, acompañado del

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION
16.DIC 1939

(31)
4

agregado naval de su país, conferenciando durante largo tiempo con el Dr. Guani.

Apenas había partido el diplomático alemán, cuando llegó a la Cancillería el ministro británico, Mr. Eugene Millington Drake, acompañado del agregado naval británico, capitán McCall, para entregar la segunda nota británica al gobierno uruguayo.

El gabinete del presidente Baldomir, que estuvo reunido durante el día, discutió la situación en que se encuentra la Nación sin quererlo, y estudió la posibilidad de invocar la declaración de neutralidad de Panamá, con el objeto de dar seguridad a las costas uruguayas.

Probablemente la cuestión más enredada en la sesión de emergencia fué la surgida de las exigencias británicas al Uruguay para que interne al Admiral Graf Spee o le ordene zarpar.

Las autoridades uruguayas insisten en que la extensión del tiempo concedido ayer al ministro alemán continúa indefinida hasta que el Gobierno reciba el informe de la Junta Naval de Inspección, nombrada para decidir cuánto tiempo necesita el Admiral Graf Spee para efectuar las reparaciones esenciales que lo pongan en condiciones de navegar.

Visitas de cortesía

MONTEVIDEO, 15 (Esp.). — Poco después de efectuado el sepelio de los marineros muertos en el combate, el comandante del Admiral Graf Spee, capitán de navío Hans Langsdorff, hizo su primera visita de cortesía al ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Alberto Guani. Acompañaban al marino alemán el ministro de su país, Sr. Otto Langmann, y el agregado naval de la embajada del Reich en Buenos Aires, capitán de fragata Districh Niebuhr. Llegados a la sede de la Cancillería fueron recibidos por el segundo introductor de diplomáticos, Sr. Germán Roosen Regalía, con quien tras breve antesala pasaron al despacho oficial del ministro. Este acogió con gran cordialidad a sus visitantes, cambiándose amables frases que fueron prólogo de una conversación que se extendió varios minutos sobre temas diversos.

Retirado el comandante Langsdorff, con el capitán de fragata Niebuhr, quedó con el Dr. Guani el representante diplomático alemán en animada conversación acerca de cuestiones relativas a la permanencia del Admiral Graf Spee en Montevideo. Una vez de nuevo a bordo, el comandante del acorazado recibió la visita del inspector de marina, contraalmirante Gustavo Schoeder, quien le retribuía la que el marino alemán le hizo ayer en su despacho de la inspección. Acompañaban al contraalmirante uruguayo sus ayudantes, y el prefecto general de puertos, capitán de navío Juan J. Milier. Recibidos en el portalón por el oficial de guardia con los honores correspondientes, los visitantes pasaron a la cámara del comandante, en la que permanecieron breves momentos, en conversación con el capitán Langsdorff, su segundo y ayudantes. Al abandonar el buque, el comandante acompañó a los marinos uruguayos hasta el portalón, donde se cambiaron los saludos de despedida, en tanto que se repetían los honores de tales circunstancias.

Hubo cuatro muertos en el Achilles

LONDRES, 15 (P). — El Almirantazgo anunció que cuatro tripulantes del Achilles resultaron muertos y otros tres heridos durante la batalla con el Admiral Graf Spee.

El principal interés del público se concentra en la suerte que correrá el acorazado Admiral Graf Spee, por no saberse si esta nave de guerra alemana hará frente a las naves de guerra británicas que se encuentran apostadas a cierta distancia de Montevideo, o si será internada durante todo el tiempo que pueda durar la guerra.

La mayoría se inclina a suponer que dicha nave será internada. El hecho de que la nave alemana navegaba en dirección hacia el Sur hace suponer a los observadores navales que no buscaba presentar batalla, y recuerdan que durante la guerra pasada pequeñas fuerzas navales alemanas se aventuraban en los mares con el objeto de bombardear ciudades de la costa oriental de Gran Bretaña, después de lo cual escapaban.

El hecho de que hasta ahora no se han tenido noticias de que la armada alemana prepare movimientos en masa de su escuadra, se interpreta en el sentido de que se seguirá la misma táctica de la del principio de la pasada guerra, que consistía en mantener la escuadra resguardada en puerto y no arriesgar la salida de fuerzas importantes.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

92
40

16 DIC 1939

BARCOS BRITÁNICOS PATRULLAN FRENTE AL BANCO INGLÉS

Fué avistado el Cumberland, pero se asegura que hay otras unidades en la zona

MONTEVIDEO, 15 (Esp.).—Las informaciones telefónicas que requerimos esta noche de Punta del Este establecen que aquella zona continúa tranquila. Durante el día no se advirtió allí la presencia de ningún buque de guerra. En cambio, en las proximidades de Montevideo fué visto, en las últimas horas de la tarde, el crucero Cumberland que se supone [illegible] al que ayer permaneció cerca del Banco Inglés, sin ser identificado.

En círculos alemanes de esta capital se aseguraba hoy con insistencia que en las proximidades de la entrada del Río de la Plata están concentrados los siguientes barcos británicos: un portaaviones, un acorazado del tipo Renown, un acorazado de la clase Veteran Barham, un crucero pesado, dos ligeros y dos o tres destructores. Esta versión, según se asegura, se comentaba hoy a bordo del Admiral Graf Spee.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

11 73

FUERON INHUMADOS LOS RESTOS DE LOS MARINOS ALEMANES

La ceremonia se realizó en el cementerio del Norte, de Montevideo

36 MUERTOS

16 DIC. 1939

MONTEVIDEO, 15 (Esp.).—La inhumación de las víctimas del Admiral Graf Spee se efectuó hoy a mediodía. Los féretros, cubiertos con banderas alemanas, fueron desembarcados de la nave germana en una chata custodiada por los remolcadores Lavalleja y José Pascual, y colocados en furgones delante de un público numeroso y silente. Encabezaron el cortejo dos carrozas cubiertas totalmente de flores, iniciándose la marcha minutos antes de las 11.

En la explanada portuaria rendían honores fuerzas del guardacostas Río Negro, del Arsenal de Marina y de la Escuela de Mecánicos, y los tripulantes del barco italiano Neptunia, atracado a muros. El cortejo abandonó la zona portuaria por los portones de la calle Colombia, tomando luego la avenida San Martín y la calle Burgues hasta el cementerio del Norte. En todo el recorrido un gran público se ubicó en las aceras, siendo frecuente ver manos femeninas arrojando flores.

En la necrópolis el gentío era enorme, calculándose en varios millares los que invadieron las calles exteriores y las avenidas interiores. Minutos antes de las 11 llegaron 300 marineros del Admiral Graf Spee, precedidos del comandante de la nave y del representante diplomático de su país. En seguida se alinearon, formando al frente la banda de música. Sólo 26 portaban armas, con objeto de utilizarlas en los homenajes. Todos jóvenes, rubios y atléticos, vestían pantalón azul y gorra blanca con la inscripción: "Ban Panzerschill Admiral Graf Spee".

Se alinearon muy pronto, dirigiéndose al lugar donde habían sido cavadas las fosas, sector que en lo futuro, probablemente, se reservará para los miembros de la colectividad, si prosperan las gestiones que se ha resuelto hacer ante el municipio. A las 11.50 llegó el cortejo, hallándose presente el inspector de Marina, capitán Gustavo Schoeder, acompañado de otros altos jefes; el capitán de navío Hugo D. Barros, en representación del presidente Baldomir; miembros del cuerpo diplomático, jefes y oficiales del ejército, los oficiales y tripulantes del Neptunia, y los capitanes de los ocho barcos mercantes británicos hundidos que traía a bordo el Admiral Graf Spee y que ayer recobraron su libertad. Además, se veía a los jefes, oficiales y tripulantes de los barcos Lanh y Tacoma, caracterizados miembros de la colectividad alemana y cantidad considerable de mujeres. Al aparecer la banda de música del acorazado, el público aplaudió. Los furgones penetraron unos metros por la avenida central del cementerio, y desde ese lugar los féretros fueron llevados a pulso, ejecutándose entonces el "Ich Hatt Einen Kameraden". Los marineros uruguayos llevaban sus armas a la funerala, y sobre cada ataúd se veían ramos de flores. La marinería uruguaya hizo las salvas de reglamento. Los ataúdes fueron colocados al borde de cada una de las fosas. El instante fué de profunda emoción. La parte oratoria la inició el sacerdote protestante Kummer, siguiéndole el sacerdote católico Kuhn. Habló luego el ministro de Alemania, quien agradeció la nobleza del gobierno del Uruguay, en cuya tierra —dijo— descansarán los marinos alemanes muertos heroicamente en el cumplimiento del deber. Agradeció asimismo la respetuosa presencia del público, expresando por último que la sangre vertida no ha sido en vano, porque se derramó generosamente en sacrificio de la Gran Alemania. Inmediatamente se inició la inhumación. Hubo muchas lágrimas. Los capitanes de los buques británicos, alineados y firmes, dejaron rodar lágrimas por sus mejillas. Cuando los féretros descansaron en sus sepulturas, el comandante del Admiral Graf Spee y el ministro de Alemania, recogieron unos puñados de tierra y, tras de besarla, los arrojaron sobre los cajones, operación que realizaron en cada una de las fosas y que luego imitaron los capitanes británicos, marinos uruguayos, miembros de la colectividad alemana y muchas mujeres.

Finalizada la tarea por los obreros se inició el regreso, dirigiéndose los jefes, oficiales y tripulantes del Admiral Graf Spee, a bordo de su nave.

Los tripulantes del Graf Spee sepultados hoy en el cementerio del Norte fueron los siguientes:

Horus Hintz, de 22 años, soltero; Vurt Tium, 21 años, soltero; Max Schanow, 22 años, soltero; Eduard Simner, 22 años, soltero; Paul Janssen, 25 años, soltero; Karl K. Meier, 22 años, soltero; Karl Dreisbannk, 20 años, soltero; Villy Walf, 24 años, soltero; Edagar Grigat, 25 años, soltero; Heinrich Neuhardt, 33 años, casado; Amo Giebel, 21 años, soltero; Gerhard Maneesberger, 19 años, soltero; Gunter Arnold, 19 años, soltero; Peter Becker, 19 años, soltero; Walter Grith, 20 años, soltero; Frauj Klaut, 21 años, soltero; Walter Riedel, 21 años, soltero; Rudolf Haferkorn, 20 años, soltero; Werner Kruger, 19 años, soltero; Gerard Klauz, 19 años, soltero; Mathias Putz, 17 años, soltero; Enil Schell, 19 años, soltero; Georg Gierscher, 20 años, soltero; Otto Betghe, 18 años, soltero; Erinn Diesing, 24 años, soltero; Wilhelm Olschinski, 21 años, soltero; Karl Bode, 19 años, soltero; Herman Uhr, 19 años, soltero; Johannes Stuermann, 23 años, soltero; Max Renger, 20 años, soltero; Robert Horneffer, 20 años, soltero; Johann Brummer, 26 años, casado; Hans Albercht, 21 años, soltero; Joachim Ebert, 20 años, soltero; Heunich Bougardts, 23 años, soltero, y Gunther Kalytta, 20 años, soltero.

Todas las víctimas son de nacionalidad alemana.

La actitud británica

LONDRES, 15 (AP).—Los funcionarios oficiales declinaron confirmar las versiones publicadas en Londres, en el sentido de que el Gobierno ha pedido al del Uruguay que obligara al acorazado alemán a que zarpara de Montevideo a la expiración de las 24 horas de permanencia. Añadieron que la acción quedaba al arbitrio del ministro británico en la capital uruguaya.

Roosevelt declinó opinar

HYDE PARK, Nueva York, 15 (AP).—El presidente Roosevelt, en una entrevista con los periodistas, declinó comentar la batalla entre los tres buques británicos de guerra y el acorazado alemán Admiral Graf Spee, frente a las costas uruguayas. Se limitó a decir que se mantiene en constante contacto con el Departamento de Estado.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

16.DIC.1939

En Londres confían en la neutralidad del Uruguay

(Especial de LA NACION)

LONDRES, 15.—La suerte del acorazado alemán Admiral Graf Spee la determinará la decisión del gobierno del Uruguay. El gobierno británico ha informado a su ministro, Mr. Millington Drake, de sus puntos de vista sobre el aspecto internacional de esta cuestión, y los transmitirá al gobierno uruguayo, para comunicar, en el momento oportuno, a Londres, el criterio del Uruguay. También se ha pedido al ministro británico que transmita al gobierno del Uruguay un mensaje cordialísimo de gratitud, por su rápida acción al obtener la libertad de los prisioneros británicos que se encontraban a bordo del Admiral Graf Spee, lo que demostrará el sentido extraordinariamente amistoso en que se han basado las discusiones de la interpretación de la convención de La Habana, en lo que afecta al acorazado alemán.

En su proclama de neutralidad de fecha 5 de septiembre, el gobierno del Uruguay manifestó su intención de sujetarse a las reglas de la convención de La Haya. En esa convención se ha establecido como regla general que un barco de guerra beligerante no puede permanecer en un puerto neutral por más de 24 horas, pero en las cláusulas subsiguientes se establecen excepciones, y, entre ellas, que un barco beligerante puede entrar en un puerto neutral por más de 24 horas, a consecuencia de averías o de mal tiempo. En este caso, puede permanecer en el puerto el tiempo que sea necesario para poner a la nave en condiciones de navegar, pero nada puede hacerse para restablecer la fuerza militar de ese navío durante la prolongación del período de estadía. Se dan dos interpretaciones a esta cláusula: Una es que se refiere al daño inmediato producido por el mal tiempo, pero no al daño ocasionado por la acción enemiga; la otra incluye también el daño producido por la acción enemiga.

La convención de La Habana de 1928, de la cual son signatarios en su mayoría los países de la América del Sur, adoptó la interpretación de que esta cláusula no se refiere a daños causados por el enemigo, pues un barco de guerra beligerante dañado en esas condiciones no puede invocar el derecho a una prolongación de la estadía. El Uruguay es firmante de la convención de referencia, pero no llegó a ratificarla. Otros países la han adoptado en idénticas condiciones. Se cree que durante la última guerra hubo precedentes para la tesis británica de que un barco averiado por la acción enemiga no tiene derecho a reclamar prórroga del asilo que se le presta en un puerto neutral. Sin duda, al ministro británico en Montevideo se le ha informado ya en este sentido. Al mismo tiempo, se ha dejado a su criterio la cuestión de un cambio de impresiones sobre la interpretación de la referida cláusula. El hecho de que hayan transcurrido veinticuatro horas desde que el Admiral Graf Spee entró en el puerto de Montevideo, parece indicar que el gobierno del Uruguay sostiene la interpretación de que la cláusula de referencia incluye de hecho el daño causado por la acción enemiga. Es innecesario decir que no hay aquí disposición, en ningún círculo, a dudar de que el gobierno del Uruguay obrará de acuerdo con sus obligaciones, tal y como se desprenden de la convención de La Haya.

Leonardo Spearman

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

935
13

16.DIC.1939

POR LA VIOLACIÓN DE SU NEUTRALIDAD PROTESTÓ URUGUAY

Expresó a Londres y Berlín que el combate se efectuó en aguas uruguayas

MONTEVIDEO, 15 (Esp.).—El gobierno uruguayo presentó hoy una reclamación al de Alemania y otra al de Gran Bretaña, por haberse realizado la reciente batalla en aguas del Río de la Plata, lo que importa una violación de los principios establecidos por la Argentina y este país sobre la jurisdicción del importante curso de agua. La reclamación fué hecha por los respectivos representantes del Uruguay destacados en Londres y en Berlín, y posteriormente se enviará la correspondiente documentación, acompañada de gráficos trazados sobre la carta, de los que surge que, en determinados momentos, algunas de las naves llegaron a estar a menos de tres millas de la costa.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

36
1-11

16.DIC.1939

Pasajeros del Formose relataron un episodio de la batalla naval

MONTEVIDEO, 15 (Esp.). — La presencia del Admiral Graf Spee en la ruta del buque francés Formose fué señalada a las 10 del miércoles. La novedad se transmitió por radiotelegrafía al comandante del barco, que adoptó sin demora las primeras precauciones. Se instruyó a la oficialidad y se recomendó a la tripulación estar alerta para acudir con la premura necesaria a los puestos de emergencia. No obstante las precauciones tomadas, los pasajeros, cuyo número se elevaba a 70, no demoraron en advertir la realidad de la situación. A bordo siguió reinando el mismo espíritu de compañerismo que animaba el numeroso grupo de expatriados españoles que se dirige a Chile. Al promediar la tarde, la alegría desapareció. Los rostros adquirieron un gesto grave ante el anuncio de que quizá fuese necesario estar preparados para afrontar posibles peligros. La sospecha de que un barco enemigo se hallaba en la ruta adquirió consistencia, y desde entonces la preocupación de los pasajeros fué atisbar el horizonte y reclamar respuestas más concretas de la oficialidad. Así se navegó por espacio de una hora, hasta que finalmente se dibujó en la lejanía la silueta de una nave de guerra. Navegaba a velocidad prudencial, y no dió la sensación, en los primeros momentos, de que tratase de alcanzar al Formose. Durante cierto tiempo se mantuvo a 15 kilómetros de distancia, aproximadamente. Desde el comando se dirigieron comunicaciones radiotelegráficas a los barcos británicos que pudieran hallarse en aquellas latitudes y se aceleró la marcha en dirección al Sudoeste, buscando la costa uruguaya.

—En los camarotes no había en esos instantes ningún pasajero —nos dicen Guillermo Díaz y Juan Manuel Terragona, pasajeros del barco francés.— Todos nos hallábamos en los puentes, tratando de seguir en sus menores detalles el desenvolvimiento de aquella situación. Por momentos nuestro barco parecía alejarse de la ruta, pues obligaba a efectuar virajes pronunciados a su perseguidor. Casi a las 19 las distancias empezaron a acortarse y se dió a bordo la primera voz de alarma. Se nos hizo colocarnos los salvavidas y trasladarnos a cubierta junto con los botes, donde también se hallaban los marineros que debían conducirlos. Al cabo de quince minutos la alarma cesó y de nuevo estuvimos en libertad de acción. Esto nos causó alegría, aunque era evidente que la situación no se hallaba todavía satisfactoriamente despejada. Desde nuestros puestos de observación advertimos, segundos después, la presencia de otra nave de guerra, que avanzaba velozmente. Su aparición debió ser imprevista para nuestro perseguidor, pues este buque modificó sin demora su plan de acción y, por momentos, dejamos de constituir su punto de observación. La distancia entre las dos naves de guerra sería de 25 kilómetros, aproximadamente. La primera de ellas trató de aumentarla, pero el intento tuvo un éxito relativo. Tampoco dieron mayor resultado las maniobras realizadas en zigzag. Los dos buques, con sus maniobras, parecían obedecer a una misma orden, demostrando el segundo de ellos —que luego resultó el Ajax— ser algo más veloz que su adversario. Como la noche se aproximaba, creando serios problemas de visibilidad, la nave británica disparó dos cañonazos, que fueron contestados, sin que, a pesar de ello, el Admiral Graf Spee demostrase interés en trabarse en combate. Era evidente que el comando alemán tropezaba con algunas dificultades a bordo, pues ni siquiera intentaba utilizar los aviones colocados en cubierta. Las maniobras de los cruceros hicieron que el Formose se hallara de nuevo en una zona de peligro, pues se nos dió otra vez la voz de alarma y se exigió la utilización de los salvavidas. Nuevos cañonazos volvieron a oírse, y a renglón seguido se trabó un combate reñido, en el que probablemente intervinieron otras naves que no alcanzamos a divisar, a causa de la falta de luz y también de la distancia. La alarma cesó con el silencio de la artillería y desde entonces quedamos definitivamente en libertad de acción, aunque a las 20.15 volvimos a escuchar un cañoneo intenso. Hoy, cuando entramos al puerto, pudimos apreciar los efectos producidos por la artillería británica en el crucero Admiral Graf Spee. De los barcos británicos, sólo advertimos la presencia de uno de ellos a cierta distancia de Montevideo, mientras de las bodegas del nuestro eran descargados explosivos que el Formose lleva con destino a Buenos Aires. Es probable que esta carga, valiosa para todo buque de guerra, sobre todo para aquellos que se hallan navegando desde hace cuatro meses sin tocar puertos, como el Admiral Graf Spee, haya sido uno de los motivos que más poderosamente atrajeran a esta nave y es posible también que si el Ajax no llega a presentarse en nuestra ruta en un instante tan oportuno, anoche se nos hubiese detenido en alta mar.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

1537

16 DIC. 1939

El interés de la guerra se trasladó al Río de la Plata

(Especial de La Nacion)

PARIS, 15.—El hecho de que los países del Río de la Plata sólo sean lejanos espectadores de esta guerra —o más exactamente, de "estas guerras"— no impide que lleven ya varios días ocupando un lugar descollante en la primera página de los diarios y en los comentarios editoriales. Dió motivo a ello, en primer término, la iniciativa argentina, en el sentido de excluir del seno de la Sociedad de las Naciones a la Rusia soviética, que tuvo el cinismo de proponer el desarme absoluto, para concluir atacando a mansalva a un pueblo pacífico; justifica desde ayer ese interés lo que la prensa en general denomina "la batalla naval del Río de la Plata", y que, según todos los indicios, va a pasar bajo esa denominación a la historia de esta guerra. Los diarios de hoy publican abundantes vistas de Montevideo, mapas del litoral uruguayo y otros elementos de información gráfica, aparte de un nutrido material informativo acerca del encuentro que terminó por ahora con la recalada forzosa del Admiral Graf Spee en el puerto de Montevideo. Aunque se deplore el motivo, no hay por qué ocultar que se ve con gusto al cerro en las fotografías de la capital uruguaya, que hoy publican "Le Figaro", "Excelsior" y otros diarios de París en la primera página.

Respecto a la iniciativa argentina, los lectores de La Nacion saben ya la vasta repercusión que ha tenido en Europa. Todos los comentaristas han puesto de relieve su carácter elevado y su oportunidad. Si alguna observación se ha formulado a su respecto, es la de que la condenación que ella implica contra los procederes de la Rusia soviética puede aplicarse, punto por punto, a la Alemania hitleriana. En materia de invasiones y de asesinatos en masa de poblaciones indefensas, el aliado del presidente Hitler, según hacen notar algunos comentaristas, es sobre todo su discípulo.

Sería tarea larga transcribir todos los juicios elogiosos para nuestro país que en estos días han aparecido en la prensa francesa. Bástenos reproducir este párrafo de un editorial de "Le Temps", que los sintetiza cabalmente:

"Exponiendo el pensamiento de su gobierno, el delegado argentino, D. Rodolfo Freyre, ha pronunciado un discurso valiente, que, en la confusión moral de nuestra época, resuena como un grito conmovedor de la conciencia universal".

En cuanto a la "batalla naval del Río de la Plata", da lugar a algunos comentaristas para renovar los reparos y las observaciones que se formularon al conocerse el voto aprobado por la Conferencia de Panamá, en el sentido de extender la zona de la neutralidad más allá del límite de las aguas territoriales. Ya se dijo en aquel entonces que no bastaba con que los países pacíficos y neutrales de América adoptaran sobre el papel una resolución en tal sentido; hacía falta que los submarinos y los buques corsarios del presidente Hitler se conformaran a ella. Ya se está viendo —¡y con qué elocuencia!— que no tienen semejante propósito.

Los cronistas en cuestiones navales de "Le Figaro" y "Le Petit Parisien" —A. Thomazi y René La Bruyère, respectivamente— analizan en detalle esa acción naval, la más importante que hasta ahora se registró desde el comienzo de la guerra, y atribuyen su resultado a la brillante táctica de los barcos británicos, que, no obstante hallarse en situación de inferioridad en cuanto a su armamento, no vacilaron en aceptar la batalla.

Otros comentaristas se ocupan hoy de la situación que plantea desde el punto de vista jurídico el hecho de que el corsario alemán se haya refugiado en un puerto neutral. ¿Qué hará el gobierno uruguayo? ¿Obligar al Admiral Graf Spee a hacerse a la mar al cumplirse el plazo reglamentario, lo que significaría que tendría que librar una nueva batalla que le sería sin duda funesta? ¿Obligarle a desarmarse, para permanecer arrumbado, quién sabe hasta cuándo?...

"Todo depende de la forma en que el gobierno uruguayo interprete las reglas del derecho marítimo internacional" —escribe hoy "Paris Midi".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

16 DIC 1939

La zona de neutralidad

El combate naval librado frente a la costa uruguaya entre naves británicas y un acorazado alemán plantea por primera vez un caso concreto de aplicación del artículo primero de la declaración de Panamá. "Como medida de protección continental, las repúblicas americanas, siempre que mantengan su neutralidad, tienen el derecho indiscutible a conservar libres de todo acto hostil, por parte de cualquier nación beligerante no americana, aquellas aguas adyacentes al continente americano que ellas consideren de primordial interés y directa utilidad para sus relaciones, ya sea que dicho acto hostil se intente o realice desde tierra, desde el mar o desde el aire". Así dice dicho artículo. Luego pasa a describir los límites geográficos de la zona marítima que las naciones de América desean que se considere neutral, tanto en el cursó de la presente como de cualquier futura contienda en que no sean parte.

El artículo segundo establece el procedimiento para hacer efectivo el anterior. "Los gobiernos de las repúblicas americanas acuerdan que se esforzarán por obtener de los beligerantes la observancia de las disposiciones contenidas en esta declaración, mediante representaciones conjuntas a los gobiernos que, en la actualidad o en el futuro, tomen parte en las hostilidades, sin que este procedimiento pueda afectar el ejercicio de derechos individuales de cada Estado inherentes a su soberanía". De conformidad con estas disposiciones, el gobierno de Panamá, en nombre de todos, fué encargado de comunicar a las potencias beligerantes el texto de la declaración aprobada el 3 de octubre último. Hasta ahora, sin embargo, ninguna de las naciones en guerra parece haber dado respuesta a tal comunicación ni haberla tenido siquiera en cuenta, como lo prueban las actividades de los buques de guerra alemanes y los de la escuadra británica, contrarrestándolos.

En cierto modo, no es extraño que así haya ocurrido. Desde luego, la zona señalada como de primordial interés y directa utilidad para las relaciones marítimas de este continente excede con creces lo que los tratadistas del derecho internacional suelen considerar como aguas territoriales de cada Estado. Luego tenemos la circunstancia, de hecho, a que se refirieron las reservas de los presidentes de las delegaciones argentina y guatemalteca, de que dentro de tales aguas existen territorios sobre los cuales una potencia beligerante ejerce un dominio que ni la Argentina ni Guatemala reconocen. Sin olvidar, naturalmente, que en el continente americano y las islas que lo rodean hay posesiones europeas que, por su ubicación, no fué posible excluir de aquella zona marítima, como se hizo con Canadá.

Las dos últimas circunstancias, por lo mismo que son de facto, tendrían que ser tratadas como tales en el caso de que el curso de las hostilidades las trajera a los alrededores marítimos de esos territorios litigiosos o indiscutiblemente reconocidos como posesiones europeas. Circunstancias de tal índole no invalidan principios como los que la declaración de Panamá ha pretendido establecer. En cuanto a la discrepancia entre este principio y la tesis de las tres millas de mar territorial, generalmente admitida por los tratadistas, cabe recordar que el derecho internacional es una creación constante. No es, como las legislaciones internas, algo que emana de una autoridad soberana y, por ende, difícil de cambiar. Es un consenso tácito o expreso entre las naciones, y que, por lo tanto, puede ser alterado por éstas, de acuerdo con sus necesidades, siempre que al hacerlo no hieran los intereses ajenos, y, dentro de lo posible, cuenten con la anuencia de los demás.

Sobre las razones que militaban a favor de la tesis sostenida en la declaración de Panamá, la delegación brasileña dijo palabras decisivas. "El mar, fuera de las aguas territoriales a tres millas apenas de nuestras costas, de nuestras ciudades y hasta de nuestras capitales, no es nuestro, sino que en él estamos a merced de una acción contraria a la libre y pacífica expansión de nuestras soberanías, de nuestras relaciones continentales y hasta de las comunicaciones marítimas entre los puertos de un mismo país. A la defensa de la integridad continental urge, pues, juntar como parte inseparable de un todo político americano la seguridad de los mares continentales". Los delegados de todas las repúblicas de este continente, debidamente respaldados por sus gobiernos, estuvieron de acuerdo con estas palabras, que, en cierto modo, evocaban el recuerdo del apresamiento del Presidente Mitre, en 1915. Hace falta, de consiguiente, sostenerlas ahora, cuando la acción británica contra un acorazado germánico que amenazaba el comercio entre Europa y este continente ofrece la primera oportunidad de hacerlo.

El procedimiento para ello está indicado en los artículos tercero y cuarto de la Declaración. Los gobiernos de América, llegado el caso, deben consultarse a fin de determinar qué medidas pueden adoptar, individual o colectivamente, para lograr el cumplimiento de las disposiciones de aquel documento. Además, se habla de las patrullas individuales o colectivas de la zona de referencia, si bien el gobierno de los Estados Unidos ha aclarado después perfectamente que tal patrullaje no tiene una misión de policía, sino de vigilancia, de información. En cualquier caso, empero, los gobiernos de América no pueden olvidar que si la declaración de Lima, de 1938, significó un aval continental a la doctrina de Monroe, la declaración de Panamá, lo decíamos el 4 de octubre, la complementa. El famoso mensaje de 1823 expresaba que, sin menoscabo de las posesiones existentes, América, en adelante, no sería susceptible de colonización europea. En 1870, el presidente Grant sacaba como corolario que tampoco debiera permitirse la transferencia de colonias americanas entre naciones de Europa. También fué esto endosado, en Panamá, por la 16ª resolución allí votada. Pero la declaración que comentamos agregó que los mares de América no deben ser campo de hostilidades para los países de Europa. Después que en Lima se endosó el monroísmo en los dos aspectos, de la colonización y la defensa de los regímenes democráticos del continnete, sería difícil que no sostuviéramos ahora la nueva doctrina. La mayor o menor probabilidad de éxito no debe arredrarnos cuando se trata de principios. En muchos casos que están en la memoria de todos, los de Monroe no tuvieron eficacia práctica. Pero su acción en la historia de América es indiscutible.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

16 DIC. 1939

39
23

En Londres se Considera Anulado Al "Acorazado de Bolsillo" Alemán

Se expresa la convicción de que en ninguna forma podrá reeditar sus pasadas correrías

Londres, diciembre 15 (United) — En las esferas oficiales y en el público en general no se oculta la satisfacción que, junto con la victoria de los cruceros británicos sobre el acorazado "de bolsillo" "Admiral Graf Spee", ha producido la liberación de los prisioneros británicos que viajaban a bordo de esa nave.

En el Ministerio de Relaciones Exteriores se manifestó que se habían impartido instrucciones al ministro en Montevideo, señor Millington Drake, para que exprese al gobierno del Uruguay la gratitud del gobierno británico por su pronta actitud al obtener la libertad de los tripulantes ingleses que se encontraban prisioneros en la nave alemana.

Con respecto a la situación legal del acorazado alemán, se dijo en el Foreign Office que se había realizado un intercambio de opiniones entre el gobierno de Londres y el de Montevideo, por intermedio del ministro británico, señor Millington Drake, sobre el tiempo que podría permanecer en el antepuerto de Montevideo la nave alemana. Se tiene presente que el gobierno uruguayo al proclamar la neutralidad de ese país el 5 de septiembre declaró que estaba dispuesto a aplicar las disposiciones de la convención de La Haya sobre neutralidad.

También se manifestó no tenerse ninguna confirmación sobre la noticia de que el "Admiral Graf Spee" permanecería tres días en Montevideo.

Faltan tripulantes británicos

Con la noticia de la liberación en Montevideo de 61 tripulantes británicos que se encontraban prisioneros en el "Admiral Graf Spee", pertenecientes a diversas tripulaciones de los barcos mercantes hundidos por el "acorazado de bolsillo", se ha aclarado en parte la suerte corrida por dichos barcos, que estuvo hasta ahora rodeada de misterio en muchos casos, pero deja sin develar el destino del resto de los tripulantes de esos mismos barcos, esto es, de unos 300 hombres.

Los tripulantes de quienes nada se ha sabido hasta ahora y cuyos barcos se supone que fueron hundidos o apresados por el "Admiral Graf Spee", pertenecieron a los siguientes 7 vapores mercantes: "Trevanion", "Ashlea", "Huntsman", "Newton Beech", "Doric Star", "Tairoa" y "Streonshalh". Se supone que los tripulantes que faltan se encuentren a bordo de alguno de esos barcos que no ha sido hundido, sino enviado a Alemania con una tripulación de presa y que en la actualidad se encuentren cerca de Islandia o detenidos en algún lugar del Atlántico del Sur.

Según la mejor información que se ha podido obtener, el número de tripulantes que llevaba cada uno de los barcos desaparecidos era el siguiente: "Trevanion", 33; "Ashlea", 35; "Huntsman", 86; "Newton Beech", 34; "Doric Star", 64 "Tairoa", 77; "Streonshalh", 32; total 361. Como en Montevideo han desembarcado 61, faltarían 300, de quienes nada se sabe. Los tripulantes de los otros vapores hundidos por el "Admiral Graf Spee", el "Africanshell" y "Clement" no fueron detenidos y se conoce ya la suerte que corrieron.

Considérase anulado el acorazado alemán

En los círculos navales y en general toda la opinión pública considera que el "Admiral Graf Spee", después de haberse refugiado en Montevideo, es una nave sentenciada a desaparecer de toda actividad marítima, ya sea que quede internada por el gobierno uruguayo o salga al mar donde lo esperan numerosas unidades británicas para terminar su obra empezada el miércoles.

El comentarista financiero del "Evening Standard", al referirse a la negativa de los armadores uruguayos de reparar las averías del acorazado alemán, dice: "No ha sido una sorpresa que el "Admiral Graf Spee" haya encontrado dificultades para conseguir facilidades que hay allí es británica: la Montevideo, ya que la compañía de reparaciones navales más importante que hay allí es británico: la Montevideo Gas y Dry Dock Company".

El orgullo de los británicos sobre lo que califican de una épica victoria naval se ha cristalizado en una firme decisión de terminar con la obra empezada y no dar descanso al corsario enemigo, que puso fin a nueve barcos mercantes británicos, cuatro de ellos hundidos sin dejar rastro.

El Almirantazgo, que por lo general siempre guarda un conveniente silencio sobre las actividades navales británicas, mientras que no haya dado fin a cualquier incidente naval, como ha hecho durante toda la guerra, dice al referirse al bloqueo que se ha tendido a la salida del río de la Plata, para dar caza al "Admiral Graf Spee", que la flotilla británica ha sido "fuertemente reforzada", lo que se interpreta como una indicación de que la nave alemana no escapará.

No se ha especificado la naturaleza de los "refuerzos", pero por noticias que llegan de Ciudad del Cabo, se sabe que el portaaviones "Ark Royal" y el crucero de batalla "Renown", salieron de esa ciudad con destino desconocido el 4 de diciembre. La noticia de la actividad del "Ark Royal" ha puesto fin a las insistentes afirmaciones del gobierno alemán sobre el hundimiento de este portaaviones. En una de las últimas afirmaciones alemanas se decía: "Si el "Ark Royal" no ha sido hundido, ¿por qué no dice el Almirantazgo británico dónde está"? El Almirantazgo se limitó a desmentir el hecho sin revelar el paradero del "Ark Royal", que ahora se revela que ha estado en el sur del Atlántico.

Los técnicos navales consideran que la batalla del miércoles ha estado dentro de "las mejores tradiciones de la marina británica", mientras que los diarios hacen resaltar la noticia enviada de Montevideo de que el comodoro Harwood inició el combate con la histórica orden impartida por Nelson en Trafalgar: "Inglaterra espera que cada uno de sus hombres cumpla con su deber".

La batalla naval de Punta del Este está ya en el dominio de la imaginación del público británico, pues en realidad es uno de los incidentes más espectaculares de la actual guerra. Ahora la más grande preocupación del público, así como también de los círculos navales, es saber si el "Admiral Graf Spee" puede salir de Montevideo en busca del desquite, o será internado por las autoridades uruguayas. Se dice que en cualquiera de los casos la causa de Inglaterra quedará bien servida.

El hecho de qeu el "Admiral Graf Spee" haya entrado al puerto de Montevideo a toda velocidad da la impresión de que está en buenas condiciones para navegar y que por tal razón debería obligársele a salir dentro de las 24 horas; sin embargo, se observa que se emplea una táctica determinada por parte de las autoridades uruguayas, por su disposición a interpretar con cierta liberalidad el derecho internacional al tomar sus decisiones.

En algunos medios locales se insinúa que como la actitud de los alemanes hacia los neutrales en esta guerra no ha sido del todo aceptable, nada habría que pueda mover a benevolencia, y que el "Admiral Graf Spee" debiera ser obligado a abandonar Montevideo inmediatamente. Sin embargo, se espera que la solución final esté debidamente encuadrada dentro del derecho internacional y se compruebe si verdaderamente el acorazado alemán está en buenas condiciones marinas, y en tal caso si es conveniente ampliarle el plazo para su estada en ese puerto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA
16 DIC. 1939

40

Durante Todo el Día de Ayer Estudió El Doctor Guani el Delicado Asunto

El gobierno del país obra con suma cautela a fin de adoptar una decisión definitiva

Montevideo, diciembre 15 (Especial) — Muchas horas ha dedicado hoy el ministro de relaciones exteriores, doctor Guani, al examen de la situación creada por la permanencia en Montevideo del acorazado de bolsillo "Admiral Graf Spee". Lo propio ha hecho el ministro de defensa nacional, general Campos. El consejo de ministros, presidido por el primer mandatario, general Baldomir, celebró una laboriosa sesión que se prolongó varias horas y en el curso de la misma se expusieron ampliamente opiniones acerca de la solución a darse al asunto.

No obstante la reserva que se guarda sobre el particular, pues los ministros no han hecho declaraciones, se ha logrado saber que los puntos de vista expuestos por el canciller merecieron examen muy detallado y se solicitaron antecedentes relacionados con los convenios internacionales precedentes sobre la materia e infinidad de datos. Todo esto originó un cambio cordial de impresiones en el que se documentó por los participantes en el mismo conocimiento completo de la materia. Las impresiones contenidas en la exposición del canciller en coincidencia con el ministro de la defensa, ofrecían, según versiones, aspectos señalados ya por LA PRENSA, en el día de ayer, además de otras que se referían a la duración del plazo para efectuar las reparaciones del acorazado alemán. Extensamente se deliberó a este respecto. A causa de la reserva que se guarda en los círculos diplomáticos no ha sido posible penetrar en la intimidad del pensamiento de los hombres de gobierno y es común que al ser interrogados por los periodistas se conteste a éstos que no están autorizados para proporcionar información alguna.

Declaraciones del doctor Guani

El canciller, doctor Guani, a quien el corresponsal entrevistó esta tarde, a las 18.30, acerca de si estaba decidida la posición del Uruguay en el caso especial del pedido de Alemania sobre tiempo para efectuar las reparaciones del acorazado, contestó que todavía no podía anticipar nada, pues en esos momentos estaba dedicado a informar a los representantes diplomáticos extranjeros y que ello daba lugar a cambios de impresiones y consultas a cancillerías.

Una vez concluídas éstas, el canciller uruguayo dará noticia de lo que se apruebe como determinación de gobierno. El doctor Guani, respondiendo a una pregunta del corresponsal, acerca de las versiones circuladas sobre el plazo a concederse al acorazado para reparar averías, se excusó en forma amable y destacó así, que tal era, precisamente, el punto fundamental a parte de otros aspectos implícitamente comprendidos.

Un problema delicado

La impresión que se recoge en las esferas diplomáticas y políticas más caracterizadas es que el Uruguay se encuentra frente a un problema delicado, que reclama de los hombres de gobierno el máximo esfuerzo para resolverlo de acuerdo con sus intereses fundamentales. Se entiende, en general, que por su naturaleza, por los principios que compromete, por los intereses que alcanza la incidencia en sí, afecta posición de otros pueblos al sentar, con lo que se acuerde, un precedente de gran importancia. De ahí que las consultas e informaciones, en unos casos lo primero y en otros lo segundo hayan sido extensas, y por momentos llena de dificultades. El ministro doctor Guani recibió hoy en su despacho a los ministros de Francia, Alemania, Gran Bretaña, Chile, Estados Unidos, Paraguay y otros países.

La entrevista con el ministro de Gran Bretaña fué la más prolongada y esta noche probablemente se repetirá.

Con el ministro británico

El corresponsal conversó brevemente con el ministro inglés, señor Millington Drake, pero éste no formuló manifestación concreta alguna, dado que no estaba autorizado para ello, y porque en el momento cumplía deberes de información.

El ministro alemán Langmann tampoco hizo manifestaciones, pues no creyó llegado el momento.

El doctor Guani recibió las visitas del comandante del acorazado de bolsillo y del agregado naval a la legación en la Argentina, con quienes se detuvo largo rato. Lo propio hizo con otros funcionarios oficiales y finalmente se retiró a descansar para regresar a la cancillería en horas de la noche, a fin de continuar sus tareas.

Fué Considerado con Toda Amplitud el Informe Técnico

Montevideo, diciembre 15 (Especial)—Ha trascendido, a pesar de que en las esferas oficiales no se ha proporcionado hasta el momento información concreta alguna que en reunión del consejo de ministros, en comisión general sin asistencia de secretario, ni de persona alguna ajena al gabinete, se trató con gran amplitud el informe técnico de los peritos que estuvieron en el acorazado alemán y efectuaron el examen de las averías que presenta.

Motivaría esa reunión del gabinete una nota del ministro de Gran Bretaña, Millington-Drake, quien reclamaría el cumplimiento de las convenciones internacionales en materia de barcos de guerra refugiados en puertos neutrales. El consejo de ministros habría acordado un plazo improrrogable de tres días al acorazado para que abandone el puerto de Montevideo.

El acorazado se ha abastecido aunque no en forma completa y deberá cargar combustible en cantidad suficiente para sus necesidades futuras.

El Consejo de Ministros

Montevideo, diciembre 15 — Poco después de mediodía de hoy se reunió el consejo de ministros con la presidencia del presidente de la república, general Alfredo Baldomir, y con asistencia de todos los secretarios de Estado.

Aun cuando oficialmente no se había dado a conocer antes de esa reunión ninguna información, se presumía que obedecía al problema que ha suscitado la presencia en el puerto de esta capital del acorazado alemán "Admiral Graf Spee".

En círculos allegados a las esferas gubernativas se aseguraba tal cosa. Por otra parte la llegada a la presidencia de la república del ministro de relaciones exteriores, doctor Alberto Guani, portando un voluminoso legajo de libretos y papeles, dió asidero a la versión de que el canciller ocuparíase de documentar al gabinete acerca del problema a estudio.

Alrededor de las 14 se levantó la reunión sin que se facilitara información alguna, declinando los ministros de Estado adelantar nada de lo tratado, toda vez que todos —sin excepción— arguyeron que la sesión del consejo obedecía exclusivamente a un asunto del resorte de la cancillería, correspondiendo a ella la evacuación de cualquier consulta.

El ministro de relaciones exteriores, doctor Guani, nos declaró que había asesorado a los demás miembros del gabinete, con una documentación jurídica acerca de los puntos de vista que sustenta la cancillería con respecto a la situación del "Admiral Graf Spee".

Guardó silencio a una serie de preguntas relacionadas con el referido acorazado alemán, respondiendo que posteriormente la cancillería facilitaría una comunicación a la prensa.

Informantes fidedignos nos aseguraron que el consejo se había reunido para escuchar la palabra del ministro doctor Guani y para estudiar a la vez la forma eficaz de solucionar estos problemas, forma ésta que tendería a dejar sentado un precedente para casos análogos, diciéndose a la vez que era deseo del gobierno tratar de "conciliar las partes en pugna" sin menoscabar la soberanía uruguaya.—(U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

41

LA PRENSA 27

16.DIC.1939

El Uruguay Informó a Los Países Americanos Sobre la Acción Naval

Ello se hizo en vista de las disposiciones acordadas en Panamá

Montevideo, diciembre 15 (United) —La cancillería uruguaya entregó a la prensa el siguiente comunicado "sobre la acción naval de Punta del Este":

"Sin perjuicio de las diferentes resoluciones relacionadas con las consecuencias que ha tenido el combate naval en Punta del Este entre los navíos alemán e ingleses, la cancillería ha dado cuenta de esa acción naval a los países que formaron parte de la Conferencia de Panamá. El combate tuvo lugar, evidentemente, dentro del área prevista por la declaración aprobada el 3 de octubre de 1939 en la reunión consultiva de los ministros de relaciones exteriores de las naciones americanas.

"El Ministerio de Relaciones Exteriores encaró desde el primer momento la posibilidad de que se formulase una declaración de conjunto, sobre la cual ya se han recibido opiniones coincidentes, a fin de que los barcos dedicados al comercio y que navegan entre países americanos puedan contar con las debidas garantías en su tráfico dentro de la zona referida.

"El titular de la cartera, doctor Guani, se propone dirigir, por intermedio del señor presidente de la República de Panamá—que permanece como órgano de correspondencia, en la materia, entre los Estados americanos—, una comunicación a fin de que éstos se hallen debidamente informados del encuentro naval en Punta del Este, y de la conexión que existe entre él y las declaraciones formuladas en el aludido congreso".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

42

LA PRENSA

16.DIC.1939

Sostienen en Berlín que son Pequeñas Las Averías del "Admiral Graf Spee"

Se admite, sin embargo, que la nave no está en condiciones de navegar

Por Joseph W. Grigg, especial para LA PRENSA

Berlín, diciembre 15—Los círculos nazis autorizados y la prensa alemana proclaman que la batalla aérea de ayer sobre las islas Frisias constituye "una prueba de que Inglaterra es incapaz, aun con los aeroplanos más modernos y poderosos, de arrebatar a Alemania la superioridad aérea".

Además, "el feliz resultado de la primera batalla naval de la guerra entre un acorazado alemán y naves británicas muy superiores", junto con el regreso del "Bremen", es considerado por la prensa alemana una demostración de la ineficacia del bloqueo británico y de que el comercio inglés de ultramar está seriamente amenazado.

No se ha anunciado en esta capital el tiempo que el "Admiral Graf Spee" podrá permanecer en Montevideo, así como tampoco si se adoptará la decisión de que el Uruguay interne la nave antes de dejar que corra el riesgo de que la hundan las fuerzas británicas que la aguardan. En cualquier caso, en las esferas autorizadas se declara que el acorazado alemán aprovechará seguramente el privilegio que le acuerda el derecho internacional de permanecer en el puerto de Montevideo hasta que repare cualquier avería o falla que no le permita navegar. La decisión final se adoptará, probablemente, sólo cuando el buque sea reparado en una medida tal que se haga pasible de internación si permanece más tiempo en puerto.

Todas las informaciones publicadas por la prensa alemana sostienen que los daños sufridos por el "Admiral Graf Spee" durante el combate son "ligeros", pero señalan que la falta de agua potable o de víveres puede motivar que el buque no se encuentre en condiciones de navegar. Un informante alemán insistió hoy en que la capacidad de navegar no se confunde con la capacidad de combatir, ya que la nave puede disponer plenamente de la primera, aunque se vea forzada a marchar a velocidad reducida y con las torres averiadas.

Los despachos respectivos mencionan que hubo bajas a bordo del acorazado alemán, pero no indican el número de muertos y heridos. En cambio, se menciona en forma destacada que a bordo de los buques británicos hubo "gran número de víctimas y graves averías".

En todas partes se tributa un cálido elogio a los hombres que lucharon "con el espíritu del viejo almirante Graf Spee".

El capitán del acorazado, Hans Langsdorff, de 45 años de edad, inició su carrera en la marina imperial alemana en 1913, y sirvió a bordo del acorazado "Grosser Kurfuerst". Se hizo cargo del mando del "Admiral Graf Spee" en octubre de 1938.—(United.)

...los estados. En si-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

43
30

LA PRENSA

16.[illegible].1939

Derívanse Valiosas Lecciones del Combate Naval de Punta del Este

Sostienen los críticos franceses que no son muy peligrosos los acorazados "de bolsillo"

París, diciembre 15 (United) — Un funcionario del Ministerio de Marina al sacar deducciones, que sirvan de lección, del combate naval del río de la Plata, insistió en que la batalla no fué casual, sino que se debió a la superior táctica de la marina de guerra británica que obligó al "Admiral Graf Spee" a presentar combate mediante una serie de maniobras. Dicho funcionario llegó a la conclusión de que cuando libran batalla de cerca, los "acorazados de bolsillo" alemanes pueden ser derrotados por un crucero más ligero, aunque esté menos armado y que las planchas soldadas eléctricamente no han demostrado poseer superioridad sobre las unidades con remaches, que se hace con mucha más facilidad en los astilleros, mientras que las soldadas eléctricamente requieren un equipo especial.

Por otra parte, las estructuras soldadas por electricidad están expuestas a sufrir mayores deterioros en una batalla que los armazones remachados.

Los ingenieros navales franceses han considerado siempre que los acorazados de la clase del "Deutchland" dan demasiada preeminencia a las torrecillas principales de seis cañones de 11 pulgadas, y no dan la importancia debida a la artillería secundaria, pues solamente tienen 8 cañones de menos de seis pulgadas.

Los cruceros correspondientes que tiene Francia del tipo del "Suffren" tienen cuatro torres con cañones de 8 pulgadas, mientras que el "Exeter" tiene aún menos, o sea solamente seis cañones de 8 pulgadas. "Sin querer prejuzgar el informe que las autoridades competentes reciban en forma oficial —dijo aquel funcionario—, podemos afirmar ahora que el poderío del acorazado alemán "de bolsillo" no es tan grande como han supuesto muchos, y es posible que marineros valerosos y decididos como los cruceros británicos le presenten batalla, aun con naves mucho más débiles".

Como consecuencia de la lección aprendida en la batalla de Punta del Este los técnicos aliados se inclinan a creer que es suficiente con los cruceros para limpiar los mares de acorazados alemanes y barcos mercantes armados.

Los acorazados franceses "Dunkerque" y "Strasbourg", de 26.500 toneladas, con 8 cañones de 13 pulgadas cada uno y 16 cañones de 5.1 pulgadas, son la respuesta a los acorazados alemanes de 26.000 toneladas, el "Scharnhorst" y el "Gneisenau", que solamente tienen 9 cañones de 11 pulgadas y 12 cañones de 5.9 pulgadas.

Mientras que el gobierno del Uruguay estudia la cuestión de cuánto tiempo puede permanecer el "Admiral Graf Spee" en Montevideo, los comentaristas navales recuerdan un precedente reciente que se sentó en los primeros días del mes de septiembre de 1937, cuando uno de los destructores republicanos de España, el "José Díez", fué averiado por los aviones alemanes al servicio de Franco, frente a Gijón. El destructor se dirigió a Falmouth donde estuvo un mes y luego recaló en un puerto francés, El Havre, donde estuvo varios meses, mientras que hacía reconstruir su dínamo y efectuaba otras reparaciones. Cuando trató de regresar al Mediterráneo de El Havre, el "José Díez" fué seriamente averiado por los barcos de guerra del general Franco en el estrecho de Gibraltar, donde los británicos le permitieron estar durante un mes. Finalmente cuando expiró el plazo fijado el destructor republicano fué obligado a partir o ser internado. El comandante de la nave trató de escapar con su barco, aprovechando la oscuridad, pero los buques nacionalistas que lo esperaban casi lo destruyeron de modo que, con numerosas víctimas y en pésimas condiciones, volvió a Gibraltar, donde los británicos lo internaron de acuerdo con el derecho internacional.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

44

LA PRENSA

16.DIC.1939

El Ministro Guani Se Negó a Hablar Acerca del Plazo

Nuestro representante lo entrevistó en tal sentido esta madrugada

Montevideo, diciembre 16 (Especial) — Pasadas las 24, el corresponsal mantuvo una entrevista con el ministro de relaciones exteriores, doctor Alberto Guani, y al pedirle confirmación de la noticia referente al plazo concedido al acorazado "de bolsillo" "Admiral Graf Spee", contestó que no podía ni debía hacer declaración alguna, y para sostener esta posición, invocó razones de especial consideración hacia los diplomáticos extranjeros cuyo trato debe frecuentar diariamente y a quienes por razones que no escapan al buen sentido podría dejar en blanco. "No dará la cancillería —expresó— comunicado alguno sobre el punto concreto".

El canciller Guani se proponía retirarse a descansar cuando se anunció la visita del ministro de Gran Bretaña que tenía urgente necesidad de conversar con él.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

45

LA PRENSA

32

16.DIC.1939

Juicios de Varios Diarios Uruguayos Acerca de la Reciente Batalla Naval

"La Mañana" y "El Debate" publican sendos editoriales al respecto

Montevideo, diciembre 15 — En su edición de hoy, el matutino "La Mañana", refiriéndose a la batalla naval, librada frente a las costas uruguayas, publica en su página de editorial una nota, la que bajo el título de "La guerra en nuestras costas", dice entre otras cosas lo siguiente:

"Nuestro país acaba de sentir muy de cerca los efectos de la guerra.

"La batalla naval librada en las proximidades de Punta del Este, que constituye sin duda el episodio de más trascendencia producido en las acciones marítimas de esta contienda, ha traído hasta nosotros toda la tremenda realidad de una guerra, sobre cuyo carácter y decisión guardaban grandes dudas los espíritus escépticos".

Observa más adelante, que "hace pocos días pasearon por las calles de la ciudad los marinos del "Achilles", causando la curiosidad popular, al mostrarse con las barbas recortadas a la usanza antigua que exteriorizaban el espíritu tradicionalista de los tripulantes y también su decisión de hacer honor a la memoria de los que, en el pasado, conquistaron heroicamente para Inglaterra el dominio de los mares".

Refiriéndose a la batalla en sí, y al desenlace de la misma, dice que "el resultado de la acción puede considerarse como uno de los éxitos más brillantes logrados por las armas aliadas en el trascurso de la presente guerra". "Este episodio —continúa diciendo "La Mañana"—, que ha servido para mostrarnos tan de cerca los horrores de la guerra moderna, ha conmovido profundamente a nuestro público, reafirmando el espíritu de repudio a la violencia que alienta en la mayoría inmensa de la opinión nacional, y si faltara un detalle para comprender hasta qué punto han arraigado esos sentimientos, bastaría con haber presenciado la solidaridad afectuosa con que la multitud agolpada anteanoche en el puerto acogió el desembarco de algunos heridos alemanes, sin perjuicio de su evidente simpatía hacia la causa aliada".

La nota editorial, refiriéndose a los vínculos de amistad que unen a la nación germana con el Uruguay, termina diciendo: "es que la opinión uruguaya, inspirada en el doble principio que rige a la gran familia americana, no puede compartir ni entender los odios que desencadenan esas luchas, y aunque partidarios decididos de las potencias democráticas, no dejamos por ello de deplorar la cruenta guerra empeñada con Alemania ni olvidar que nos unen también con esta nación vínculos de amistad y simpatía, por lo que lamentamos profundamente que ciertos errores la hayan inducido a colocarse en una actitud contraria a la causa de la paz y del progreso humano".

Juicios de "El Debate"

"El Debate", al ocuparse de la batalla naval sostenida por el acorazado alemán "Graf Spee" y los cruceros ingleses "Ajax", "Exeter" y "Achilles" frente a las costas uruguayas, a la altura de Punta del Este, hace notar que las aguas de América parecen predestinadas a ser escenario de grandes encuentros navales.

Al hacer una breve reseña de los hechos históricos, recuerda que en 1914 las dos primeras batallas navales tuvieron por escenario las costas sudamericanas —Coronel y Las Malvinas—, y en las que alemanes e ingleses resultaron vencedores respectivamente.

Continúa diciendo la nota que "20 años después, la historia se repite, esta vez teniendo como actores al moderno "Admiral Graf Spee" que libra combate con tres cruceros frente a Punta del Este, viéndose obligado a buscar refugio en el puerto de Montevideo, después de haber sufrido averías de consideración".

Finalmente agrega "El Debate" que por ahora la suerte sigue favoreciendo a los marinos de la poderosa Albión. No sería difícil, empero, que nuevos acontecimientos continúen aumentando el historial de estas aguas como teatro de encuentros navales.—(U. P.)

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

16.DIC.1939

Quedó Facultado el Gral. Baldomir para Resolver el Asunto

Así lo habría resuelto el consejo de ministros en su sesión de ayer

Montevideo, diciembre 15 — Se sabe, con carácter extraoficial, pero de fuentes insospechables, que en la sesión que hoy realizó el consejo de ministros, con el objeto de oír la exposición del canciller Guani, referente al punto de vista de la cancillería, en cuanto a la permanencia en el puerto de Montevideo del acorazado de bolsillo "Admiral Graf Spee", fué estudiado el informe técnico producido por los peritos uruguayos.

Sobre las averías de esa nave, en las mismas fuentes se expresó que la conclusión a que arriba el informe, es de que el "Admiral Graf Spee" podrá reparar los desperfectos, que afectan la seguridad de la navegabilidad, en 72 horas.

También habría sido considerada una nota del gobierno inglés en la que pedía al gobierno uruguayo que la decisión de la permanencia del "Admiral Graf Spee" en Montevideo, fuera tratada de acuerdo con los principios de la convención naval de la Habana que como se sabe establece que la permanencia máxima de un navío de guerra en puerto neutral es sólo de 24 horas, plazo que no podrá extenderse para reparar averías causadas por efectos de acciones militares.

Se agrega que en la misma sesión se dispuso dejar librada a criterio del presidente de la República, general Baldomir, y a su ministro de relaciones exteriores, doctor Guani, la decisión final de tan importante asunto.—(U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

47

LA PRENSA

34

16.DIC.1939

Discuten en Londres el Asunto de la Zona de Seguridad Americana

Suscitóse a propósito del reciente combate naval cerca del Uruguay

Por John Yindrich

Londres, diciembre 15 (Especial)—La batalla naval entre el acorazado "Graf Spee" y los cruceros "Exeter", "Ajax" y "Achilles", a menos de 340 kilómetros de la costa sudamericana, ha suscitado la cuestión de la efectividad del cordón sanitario que la conferencia de Panamá trató de crear en torno al continente americano, con la declaración de la zona de seguridad de 300 millas.

A este respecto, se recuerda que el gobierno británico simplemente acusó recibo de la declaración aludida, reservándose sus derechos.

Aunque hasta ahora el gobierno británico no ha revelado su actitud oficial al respecto, se sabe que existe la posibilidad de que Gran Bretaña y Francia acepten tal zona de seguridad, por más que en los círculos bien informados se sostiene que la aceptación de esa zona por los aliados, significaría conceder la inviolabilidad en una vasta extensión de mar para cualquier buque alemán que quisiera buscar refugio para escapar a la persecución de los buques de guerra británicos.

Personas autorizadas han hecho notar a la United Press que no escapan a los aliados las ventajas de tal zona de seguridad, porque si fuera puesta en vigor, reduciría la zona en que los buques de guerra británicos estarían obligados a mantener la vigilancia y también porque permitiría a los barcos mercantes británicos alejarse de las acostumbradas rutas de comercio, antes de exponerse al riesgo de ser atacados por los buques de guerra alemanes.

Una de esas personas, si bien admite que los buques de guerra hundirán naturalmente todos los buques de guerra alemanes que sea posible, fuera de las aguas territoriales que están limitadas a 3 millas de la costa, declaró que a estar a una información recibida, el "Graf Spee" hizo el primer disparo, por lo cual si la batalla empezó dentro de la zona de 300 millas, la iniciativa corresponde al acorazado de bolsillo alemán.

Si la batalla hubiera empezado fuera de la zona de 300 millas, surgiría la cuestión de si los aliados no pueden perseguir a un buque enemigo en un límite hipotético.

Una información digna de crédito, indica que no se ha recibido comunicación alguna de los estados americanos que demuestre que hayan organizado patrullas costeras con el propósito de imponer el respeto del cordón de seguridad de 300 millas.—(United).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

48
35

LA PRENSA

16 DIC 1939

La batalla naval en aguas jurisdiccionales del río de la Plata

Es principio inconcuso de derecho internacional público que los países neutrales no deben sufrir las consecuencias de las hostilidades entre los beligerantes y que, por lo tanto, ni su territorio ni las aguas que se hallan bajo su jurisdicción pueden ser campo de batalla. Sin embargo, el combate naval del miércoles, si bien se inició en mar abierto, prosiguió y terminó en el río de la Plata.

Este no es mar abierto, y sus límites se encuentran determinados por una línea imaginaria que corre desde el cabo Santa María al San Antonio. La extensión comprendida dentro de ella no debe ser teatro de una guerra en la que no tomamos parte, y por eso pensamos que el gobierno argentino debe iniciar —si es que ya no lo ha hecho, como corresponde— los estudios necesarios para determinar si las naves de Gran Bretaña y el "Admiral Graf von Spee", del Reich, han violado o no las reglas de la neutralidad, que los beligerantes están en el deber de respetar.

Hay que recordar que el campo de operaciones de la guerra marítima se limita al mar internacional y a los golfos, radas, bahías, estrechos, canales, puertos y aguas territoriales de los países en lucha. Todo cuanto se halla bajo jurisdicción de un neutral debe ser preservado de la acción bélica, y a tal punto llega el reconocimiento de esta obligación que las potencias de primera fila tienen ordenanzas como las de Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, Alemania, Italia, etcétera, que prohiben combatir y apresar en las aguas de los pueblos extraños a la guerra. También la convención de La Haya del 18 de octubre de 1907 —que rige nuestra situación en la contienda presente— prohibe operar en ellas y los principios del derecho autorizan a los neutrales a impedir, aun por la fuerza, la preparación o perpetración de actos hostiles. Desde que existe el deber de mantenerse al margen de las hostilidades, también existe el derecho correlativo de evitar que éstas afecten a la neutralidad.

Ahora bien, en el caso de que la misma hubiera sido violada queda el recurso de exigir al o a los beligerantes responsables un desagravio del acto, una reparación por los daños sufridos o las excusas diplomáticas que casi siempre han sido el medio de solución más viable para esta clase de cuestiones. Muchos ejemplos históricos demuestran que los atentados contra la neutralidad, una vez comprobados debidamente, llevan a una satisfacción dada por quienes los ejecutan.

Es indispensable, pues, que el gobierno argentino, en uso de sus atribuciones de soberanía y en ejercicio del derecho que le incumbe de velar por el respeto de la neutralidad en el río de la Plata, investigue lo ocurrido en ocasión del combate, y proceda, después, en consecuencia. Los principios del derecho internacional y los preceptos especiales de la Convención de La Haya de 1907, que reglamentan nuestros deberes y nuestras facultades de nación neutral, hacen procedente la investigación y, aun más, obligan a disponerla.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

46
36

16.DIC.1939

Es Posible que se Realicen Consultas Entre Gobiernos de Países de América

Así lo declaró en Wáshington el secretario de estado de la Unión, señor Cordell Hull

Wáshington, diciembre 15 (United)—El secretario de estado, señor Cordell Hull, manifestó que las repúblicas americanas iniciaron varias gestiones tendientes a efectuar una consulta sobre la violación de la zona panamericana de seguridad por los buques de guerra británicos y alemán que libraron el miércoles por la tarde una batalla naval frente a Punta del Este, en las costas uruguayas.

Expresó el señor Hull que si se hacía una invitación oficial sobre la consulta, ésta partiría, probablemente, del gobierno panameño, que tambien sería designado para expresar el común sentimiento americano si se elevara una protesta formal. Agregó que la violación de la zona de seguridad era un asunto que concernía a Estados Unidos y que el gobierno de Wáshington estaba dispuesto a tomar parte en cualquier acción que los demás gobiernos de este continente estimen conveniente efectuar.

El señor Cordell Hull hizo ver que en la conferencia panamericana realizada en Panamá en el mes de septiembre los delegados de los respectivos países eligieron al gobierno de Panamá como intermediario entre los estados americanos y las naciones beligerantes; que fué el de Panamá quien, en nombre de todos los gobiernos americanos, notificó oficialmente a las naciones beligerantes los acuerdos tomados en dicha conferencia y les envió el texto de la declaración referente a la creación de la zona de seguridad panamericana.

También dijo el señor Hull que el gobierno del Uruguay reunía todos los datos relativos a la batalla en que se había empeñado el "Admiral Graf Spee", los que se enviarían a Panamá, y que en vista de esos acontecimientos parecía lo más indicado una conferencia de colaboración y consulta entre los gobiernos de América. No pudo decir si las consultas en perspectiva serían tratadas por vías diplomáticas ordinarias o si se convocaría a una conferencia especial.

Precauciones en Aguas Brasileñas

Rio de Janeiro, diciembre 15 (United)—El Ministerio de Relaciones Exteriores anunció haber recibido una comunicación del secretario de estado de la Unión, señor Cordell Hull, referente a la consulta de los países americanos en cuanto a la violación de la zona de seguridad por barcos de guerra británicos y alemanes.

La cancillería estuvo en comunicación con la United Press repetidas veces y siguió atentamente los sucesos durante todo el día. Entretanto, el Ministerio de Marina anunció que no se adoptaron medidas especiales. La flota brasileña vino patrullando la línea costera, en una extensión de 4.000 millas, durante las últimas semanas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

50

LA PRENSA 37

16.DIC.1939

La Declaración Hecha En Panamá Tendría el Apoyo de los EE. UU.

Estímase que la actitud del gobierno de la Unión será sumamente firme

Wáshington, diciembre 15 (United) — En los círculos diplomáticos de esta capital se considera que el gobierno de Estados Unidos está dispuesto a apoyar la declaración de Panamá sobre la zona de seguridad, a propósito del combate naval librado frente a las costas uruguayas.

Sin embargo, se da por seguro que el gobierno no adoptará una actitud precisa mientras no disponga de una relación exacta de las circunstancias. Entonces, a estar a declaraciones de personas bien informadas, la posición de Estados Unidos se conformará al derecho internacional, a la declaración de Panamá y a los hechos establecidos.

En todos los círculos diplomáticos y oficiales, a pesar de que el asunto fué el principal tema de los comentarios, no se advirtió deseo alguno de formular declaraciones definidas a causa de los escasos detalles de que se dispone en lo que concierne al punto en que se produjo el contacto entre las naves de guerra y a las circunstancias de la entrada del "Admiral Graf Spee" en el puerto de Montevideo.

Este asunto es el que más preocupa a los funcionarios correspondientes, como se evidenció en una conversación telefónica mantenida entre el jefe del departamento de asuntos panamericanos del Departamento de Estado, señor Lawrence Duggan, y el ministro de Estados Unidos en el Uruguay, señor Robert Wilson. El primero preguntó cuál era la primitiva posición del "Admiral Graf Spee", y Wilson repuso que se encontraba frente a la costa, a unas 200 millas.

El interés alrededor de esta cuestión se cree inspirado en la teoría del derecho internacional relativa a la "persecución", que acuerda a un navío el derecho de entrar en aguas extrañas cuando es perseguido por alguna otra nave. El punto fué ampliamente debatido en Panamá, en forma no oficial, y la mayoría opinó que la entrada en esas condiciones está permitida, cuando el contacto se ha establecido fuera de las aguas jurisdiccionales.

Sin embargo, destácase que la zona de seguridad se extiende hasta mucho más allá de la entrada al río de la Plata, por lo que es improbable que el contacto se haya establecido fuera de ella.

Estímase que la posición de Estados Unidos será, sin duda, precisa, pues su delegación en Panamá propugnó intensamente la aceptación de la zona de 300 millas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

16 DIC 1939

Preocupa en Wáshington la Cuestión De la Zona Americana de Seguridad

Participaría Estados Unidos en una protesta colectiva por el combate naval angloalemán

Wáshington. diciembre 15 (United) — El secretario de estado, señor Cordell Hull, reiteró que preocupa en las esferas del gobierno la posible violación de la "zona de seguridad" establecida en la conferencia de Panamá.

Dijo que Estados Unidos se uniría a los otros países americanos, si éstos resolvieran protestar con motivo de la batalla librada cerca del Uruguay. Agregó que el mecanismo de las representaciones diplomáticas se ha puesto ya en movimiento y que el gobierno uruguayo reune datos para un informe completo, que enviará al gobierno panameño.

Explicó que Panamá fué elegido como país intermediario entre América y los países beligerantes, durante la conferencia realizada en dicha nación recientemente. Cuando Panamá haya recibido el informe uruguayo, se efectuarán consultas para determinar si la zona de seguridad ha sido violada, y en ese caso, el tenor de las protestas consiguientes.

Añadió el señor Hull que ignoraba si las consultas se realizarían por correspondencia o en una conferencia, aunque manifestó que algunos países signatarios de la declaración de Panamá podrían solicitar la reunión de una conferencia.

Hizo notar asimismo que a Estados Unidos le interesa cualquier violación, por cualquier otro país, de los principios sentados en Panamá, y que junto con los demás países signatarios, expresaría el resentimiento colectivo.

Entretanto, los técnicos del Departamento de Estado que estudian los límites de la zona de seguridad, llegaron a la conclusión de que el combate ocurrió dentro de la zona neutral, aunque faltan muchos datos esenciales sobre los detalles del incidente.

En los Círculos Diplomáticos

Wáshington, diciembre 15 (United) — En vista del compromiso contraído por la Unión de cooperar con el resto de América en el cumplimiento de la declaración de Panamá, los diplomáticos demuestran interés por el desenlace del asunto del "Admiral Graf Spee".

Señalan que el Uruguay es signatario de las convenciones de La Haya, las cuales disponen que los puertos neutrales sólo podrán utilizarse para reparaciones destinadas a restablecer las condiciones de navegabilidad de un buque de guerra, pero no para que aumente su poderío naval. Los funcionarios del Departamento de Estado dicen que esta misma posición fué la adoptada por Estados Unidos hace 100 años, y que a partir de entonces fué tomada como norma internacional.

No se anticipa la adopción de actitud alguna por los países americanos antes de que se establezcan debidamente todos los hechos concernientes al punto en que se inició el combate.

En cuanto al futuro, el interés diplomático se concentra principalmente en saber si el "Admiral Graf Spee" saldrá a alta mar cuando expire el plazo límite para reparaciones o si aceptará la internación. Júzgase preferible para la nave este último temperamento, ya que se considera suicida la tentativa de enfrentar a las naves británicas que se encuentran en acecho.

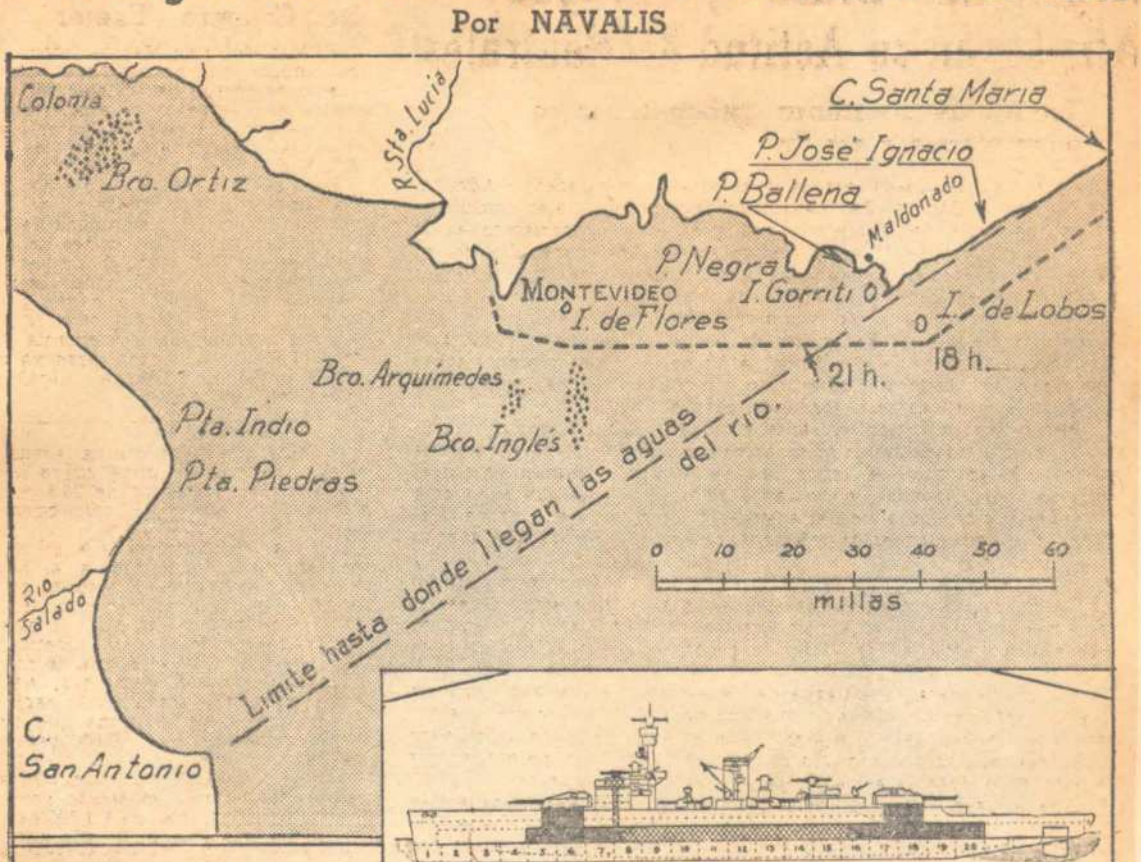
Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

16.DIC.1939

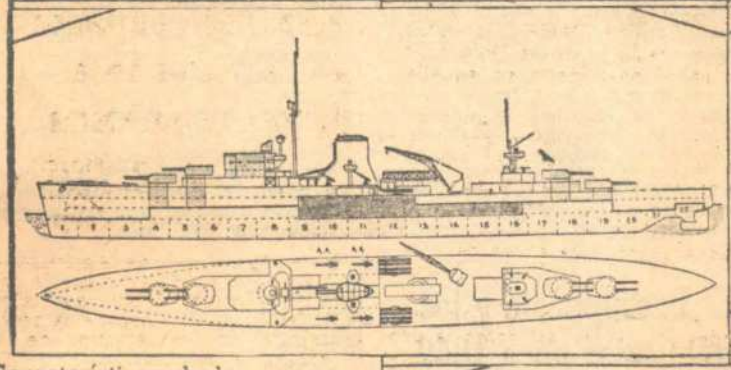
Al Margen del Combate Naval de Punta del Este

Por NAVALIS

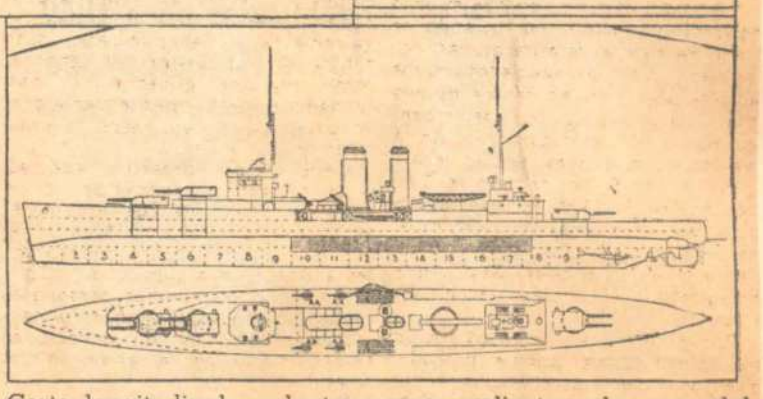


Límite jurisdiccional, según tesis argentina, y línea según la cual se desarrolló el combate

El crucero "Admiral Graf Spee" germano, muestra la disposición interior de su casco en el corte longitudinal de este plano. En el de su planta se advierte claramente el emplazamiento de sus cañones y otras armas ofensivas



Características de los cruceros británicos "Achilles" y "Ajax", vistas en el corte longitudinal del casco y en el plano de su planta principal. Ambos buques, como se sabe, son gemelos



Corte longitudinal y planta, correspondientes al casco del crucero "Exeter"

(Especial para LA PRENSA)

Según las noticias cablegráficas, tanto Gran Bretaña como Alemania han considerado victoria propia el combate naval de Punta del Este. En realidad, él constituye un notable éxito de los cruceros británicos, que acosaron al adversario hasta obligarlo a entrar en Montevideo con muchas averías y bajas. El mayor número de los barcos británicos nada significa. Extremando la comparación para mayor claridad, se puede decir que fué algo como el combate de un individuo armado de máuser contra tres armados de pistolas; el primero abatiría uno por uno a los adversarios antes de dejarlos ponerse a tiro de pistola. En las memorables batallas de Coronel y de Malvinas, puede decirse que era menor la desproporción entre los combatientes, y sin embargo uno de ellos sucumbió totalmente sin infligir casi bajas al adversario.

El barco alemán, en efecto, en cuanto a poder es como un pequeño buque de línea; sus cañones de 11 pulgadas, o sean 28 centímetros, son casi iguales a los de 12 pulgadas (30 cm.) de nuestros "Moreno" y "Rivadavia"; tienen el mismo calibre de los buques de línea alemanes que enfrentaron a los británicos en la famosa batalla de Jutlandia; además, una fuerte batería de cañones de seis pulgadas (15 cm.). Cierto es que el armamento principal, los seis cañones de 28 cm., está concentrado en sólo dos torres triples, y dispuesto por lo tanto para combatir con sólo dos buques, lo que algo explica la táctica adoptada por los ingleses; pero de cualquier modo es enorme la superioridad; los grandes cañones alemanes podían alcanzar al adversario desde los 27.000 metros, y el peso de su andanada general es superior al de las andanadas de los tres barcos británicos en conjunto.

Frente a esto, dos de los ingleses, el "Ajax" y el "Achilles", sólo podían presentar cañones de seis pulgadas (15 cm.), de los que en nuestros acorazados figuran como armamento secundario. El tercero, el "Exeter", tenía calibre poco mayor, a saber, seis cañones de 20 cm. El alcance de esta artillería es inferior en unos 10.000 metros al de las grandes piezas alemanas; además, la protección de estos barcos es inferior a la del alemán, que no sin razón se clasifica como acorazado de "bolsillo", si bien más por el armamento que por la coraza.

El desplazamiento del buque alemán no es muy superior, sin embargo, al de los cruceros británicos: 10.000 toneladas contra 7.000 a 8.000, y la gran superioridad del armamento se compensa con la inferioridad de seis nudos en la velocidad (26 nudos contra 32). Los cruceros pueden, pues, acercársele u alejarse con relativa facilidad, pero no pueden soportar su fuego.

Tal es la concepción de este buque híbrido, medio acorazado, medio crucero, destinado a surcar los mares y a destruir el comercio sin que crucero alguno se atreva a enfrentársele.

Los ingleses han estudiado el problema al parecer insoluble, y lo han resuelto con mucha eficacia; utilizan la velocidad para acosar al enemigo de varios lados a la vez, sin darle tiempo a centrar el fuego de las temibles torres; utilizan el zigzag y la cortina de humo para desorientar y descentrar su tiro. Tal parece haber sido el desarrollo del combate.

El "Ajax" se mantiene a la distancia en la mañana hasta acudir sus consortes; luego los tres se cierran sobre el "Graf Spee" desde distintos puntos, y se produce el cañoneo al sur de Punta del Este, cañoneo del que la casualidad nos facilitó fugaz visión desde el balneario: la de un crucero del tipo "Ajax" desfilando al sur de la isla Gorriti, rumbo al oeste y a unas diez millas de la costa, en belicoso zafarrancho, muy elevados los cañones de una de las torres, lo que significa que estaba tirando a gran distancia, algo a babor de la proa (izquierda). Nosotros no vimos en ese momento fogonazos, pero veinte minutos después oímos varias fuertes salvas y vimos elevarse tras de la isla Gorriti una fuerte humareda, que resultó ser cortina de humo, mientras el buque se alejaba de la costa para descentrar el tiro adversario.

Desde Punta del Este el buque alemán se había identificado muy bien como tipo "Scheer", de silueta algo diferente; pero fué una sorpresa general el que resultara ser su gemelo el "Graf Spee", al que siempre se había creído inutilizado por una bomba de avión en un puerto alemán. Se ha supuesto, no sin razón, que se les puede haber intercambiado el nombre. En todo caso, se sabe ahora que es el mismo señalado hasta hace poco por sus destrucciones en Sud Africa y que se había trasladado ahora al Plata para continuar su obra.

A partir de Punta del Este el combate se desarrolla en las aguas semidulces del río de la Plata y, por tanto, en jurisdicción de los ribereños, según la tesis argentinouruguaya, que señala la línea entre los cabos San Antonio y Santa María como la boca del río de la Plata. Ambos adversarios desacataron así, abiertamente, no sólo esta jurisdicción, sino, "a fortiori", el límite de las 300 millas declarado recientemente por la Conferencia de Panamá.

Sería el caso de considerar si conviene admitir a los buques beligerantes en puertos americanos ya que nada tienen que hacer en estas aguas. Por lo menos, convicne interpretar y aplicar con la mayor restricción posible las reglas antiguas de permanencia máxima: 24 horas, y prohibición de aumentar en puerto el poder bélico de la nave, reglas susceptibles siempre de gran elasticidad. En el presente caso, un arreglo serio en la dirección de tiro del buque alemán, averiada en combate, implicaría un indudable aumento de eficacia militar.

Los británicos tienen permanentemente varios barcos en la boca del estuario. Los alemanes, por su parte, se presentan sin ambages en actitud hostil, hundiendo barcos con uno u otro motivo. Con toda seguridad acuden ahora a marcha forzada grandes unidades inglesas —portaaviones o cruceros de batalla— a sumarse a los maltrechos cruceros del reciente combate, para renovarlo a la salida del "Graf Spee". Y mientras todas estas fuerzas desafían nuestra voluntad, claramente expresada, de mantener al continente americano libre de hostilidades, nosotros les brindamos ampliamente la hospitalidad, las comodidades y los recursos de nuestros puertos. Hay en ello una contradicción flagrante, y si queremos ser consecuentes con nuestras declaraciones en Panamá, estaría muy justificado un movimiento panamericano que pusiera remedio a estas dificultades.

Las averías del "Graf Spee" parecen no ser de gran importancia, y no disminuyen considerablemente su poder combativo, salvo la pérdida de sus dos aeroplanos y los impactos en la torre, que habrían desarreglado la dirección de tiro, factor de eficacia indispensable en modernas unidades. Aunque se desconocen el desarrollo del combate, desde el punto de vista artillero, y el detalle de las averías del "Exeter", parece que el fuego ha sido muy intermitente, o sea que no ha sido muy grande el número de salvas; sin embargo, ha sido grande el destrozo, lo que evidenciaría una excelente dirección del fuego por ambos bandos.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

16.DIC.1939

LA PRENSA

El Vapor "Formose" Amarró Ayer a las 12 En la Dársena Norte

De acuerdo con las informaciones que adelantamos en nuestra edición anterior, ayer, poco después de las 12, arribó a la dársena Norte el vapor de bandera francesa "Formose", que pasó por trances muy difíciles frente a las costas uruguayas, en circunstancias en que era perseguido por el crucero alemán "Graf Spee".

El desembarco de los 12 pasajeros que se radicarán en nuestro país se efectuó a las 13, pero apenas amarró el barco desde cubierta los viajeros adelantaron a sus familiares y amigos que los esperaban los momentos de emoción y de angustia que vivieron en la penúltima etapa de su viaje, que LA PRENSA adelantó por las informaciones de nuestro representante en Montevideo.

Según esas manifestaciones, la situación que más preocupó a los viajeros fué el temor de que el citado crucero alemán, burlando la acción de las unidades inglesas, los atacara en las horas de la noche.

Después del último combate, que se registró poco después de las 20, que fué el que mejor percibieron los viajeros del "Formose", y que calculan que tuvo una duración de 15 minutos aproximadamente, fué cuando comenzaron a inquietarse por su situación hasta que tuvieron conocimiento de que el "Graf Spee" se dirigía, con averías, al puerto de Montevideo.

Todos los viajeros se apresuraron a destacar en sus primeras declaraciones el excelente comportamiento de la tripulación del vapor francés, que los alentó en todo momento, procediendo con singular tino las dos veces que el capitán dispuso que el pasaje se alistara para ocupar los botes de salvamento.

En circunstancia en que se despedía de los pasajeros que descendieron en nuestro puerto, el comandante del "Formose" conversó con los periodistas en el desembarcadero. El capitán Buron comenzó por manifestar que zarpó del puerto del Havre el 11 de noviembre último, realizando un viaje completamente normal. Desde el puerto de Brest hasta el de Dakar, integró un convoy de 17 vapores, entre los cuales se encontraba el vapor "Aurigny", que llegará mañana. Desde este último puerto la embarcación a su mando se mantuvo en constante comunicación con embarcaciones de los países aliados, cumpliéndose la travesía en condiciones normales, pero con las precauciones necesarias hasta llegar al puerto de Santos.

Aun cuando el capitán Buron eludió mayores detalles, por varios pasajeros pudimos informarnos que ya en ese puerto, la oficialidad tuvo conocimiento de que debían adoptarse las mayores precauciones en el resto de la travesía, para evitar el posible encuentro con un barco de guerra alemán. La primera alarma se experimentó cuando el radiotelegrama de un crucero alemán, que después se supo era el "Graf Spee", por medio del cual se invitaba a los cruceros ingleses a acudir en ayuda de un barco inglés que había sido echado a pique.

El capitán Buron añadió que después de ese mensaje extremó las precauciones, dirigiendo al buque en constante "zig-zag" y aproximándose a la costa uruguaya. De la acción naval que se libró entre las unidades de guerra inglesas y alemana sólo presenciamos, y a mucha distancia, —agregó el comandante— la que se desarrolló alrededor de las 18. Con anterioridad y posteriormente sólo percibimos los cañonazos de ambos bandos, cuyos estampidos llegaron a nuestros oídos —añadió— 50 segundos después de apreciarse los disparos". Fué en estos momentos cuando dispuse aproximarme más a la costa, perdiendo así de vista a los buques en lucha, antes de la llegada al antepuerto uruguayo".

Las declaraciones de los viajeros no añadieron ninguna novedad a las que publicó LA PRENSA en su edición anterior, formuladas a nuestro representante en Montevideo.

Como decimos más arriba, en el puerto de esta capital descendieron 12 viajeros, permaneciendo a bordo 50 más en tránsito para Chile, de los cuales 47 son españoles que se radicarán en ese país. Entre ellos se encuentran el profesor Luis Pérez Infante, el dibujante Romera, el escultor Alejandro Tarrago Borrás y el doctor Guillermo Díaz Doin.

El vapor "Formose" se encuentra equipado con cañones en la popa y en la proa y su casco ha sido pintado de negro y la parte superior de gris opaco.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL MUNDO
16 DIC. 1939

Preocupa a las Cancillerías del Uruguay, Argentina y Brasil el Caso del "Graf Spee"

Informaciones extraoficiales recogidas en los ambientes diplomáticos permiten asegurar que durante el día de ayer la cancillería uruguaya ha realizado frecuentes cambios de impresiones con la de Argentina y también con la del Brasil, con motivo de la situación creada por la presencia del "Graf von Spee" en Montevideo, averiado en el combate naval de Punta del Este.

Trátase de Dictar Reglas Fijas

De ese cambio de impresiones habría surgido el propósito, según esas referencias, de examinar detenidamente aquella situación con miras a dictar, para aplicarlas en lo futuro, una serie de normas, ajustadas al derecho internacional, con el fin de evitar que la neutralidad de los países americanos pueda resultar de algún modo comprometida o afectada por actos de naves de guerra extranjeras o por derivaciones de acciones de guerra como esta que es del dominio público y cuyo desarrollo parecería haber tenido por teatro aguas cuya jurisdicción no estaría, aún hoy, claramente determinada.

La Internación Automática

Aun cuando en la Cancillería no ha sido posible obtener anoche otra información que la que confirma la noticia del intercambio de impresiones entre los Ministerios de Relaciones Exteriores de Argentina, Uruguay y Brasil, ha trascendido la versión autorizada de que quizá se tome de modelo la legislación brasileña de neutralidad para, en base a ella, proyectar las reglas a que se ha hecho referencia, en cuyo caso se dispondría que cualquier barco de guerra perteneciente a países beligerantes que llegase en recalada forzosa a un puerto de cualquiera de los tres países, quedaría, por ese solo hecho, automáticamente internado hasta el fin de la contienda. Desde luego que la arribada forzosa debería responder a causas como la que motivaron la entrada al puerto de Montevideo, buscando refugio, del "Graf von Spee" u otras semejantes.

Acuerdo Virtual

La necesidad de dictar esas normas habría sido reconocida ya en el curso del actual intercambio de impresiones, por las cancillerías de los tres países, no sólo para garantizar y hacer respetar su neutralidad, como se ha dicho, sino también para atender a la defensa y protección de los intereses de la navegación mercante internacional, profundamente afectada por el considerable aumento de los peligros y de los riesgos marítimos a causa de la actividad que desarrollan en aguas del atlántico Sur, y aun en las jurisdiccionales de los países antes nombrados, las naves de los que están en guerra.

Defensa del Comercio Marítimo

Puede afirmarse, en consecuencia, que las cancillerías de la Argentina, Uruguay y Brasil, a iniciativa de la segunda nombrada, que es la que ha debido considerar el caso planteado por el "Graf Von Spee", estudian en estos momentos el mismo problema con el objeto de darle una solución definitiva y fijar normas de aplicación permanente destinadas a evitar que situaciones como la derivada del combate de Punta del Este perturben directa o indirectamente, más allá de lo estrictamente inevitable, la neutralidad de estos países.

En la tarde de ayer concurrió a la Cancillería argentina el embajador de los Estados Unidos, Mr. Armour, vinculándose su presencia a la misma cuestión, pero contemplada desde el punto de vista de las conclusiones de la Conferencia de Panamá.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL MUNDO

16.DIC.1939

Representa un Triunfo de la Armada Británica la Acción de Punta del Este

Mientras que las opiniones de todos los técnicos navales del mundo elogian unánimemente la accion de los barcos y de los marinos británicos en el reciente combate de Punta del Este, los comunicados oficiales del Reich, y aún los de sus embajadas en el extranjero, se esfuerzan por demostrar que el resultado de este encuentro ha sido favorable a la marina alemana.

Pero ninguna voz más autorizada que la del mismo comandante de la nave germánica, Hen Langsdorff, que en una declaración ante las autoridades uruguayas, explica detalladamente el combate de Punta del Este y — ¡marino, al fin! — rinde tributo a la gallardía y heroismo de sus enemigos.

Esta batalla, librada en la desembocadura del Rio de la Plata, es un triunfo innegable de la armada británica, y el hecho ocupa, desde ahora, un lugar destacado en la historia al lado de las acciones navales más sobresalientes.

Se ha pretendido sorprender el buen sentido de las gentes con el argumento inconsistente de la "superioridad numérica". Pero en materia naval el problema es distinto con respecto a otras armas de tierra. Y es asi cómo, desde el punto de vista técnico naval, el "Graf Spee" resulta superior en sus medios combativos y de defensa a los tres cruceros británicos, ya se les considere individual o colectivamente.

En primer lugar, el "Graf Spee" posee cañones de un calibre muy superior a cualquiera de los tres navios adversarios y los aventaja en alcance en cerca de tres kilómetros. Vale decir, que el "Graf Spee" puede iniciar su fuego a mayor distancia o con mucha anticipación a los barcos ingleses.

Por otra parte, y en esto reside también la evidente superioridad del "Spee", las descargas en andanada de éste representan 2.020 kilos de proyectiles, mientras que entre los tres cruceros ingleses juntos sólo disparan andanadas de un peso de 1.434 kilos.

El "Exeter", que es — de los tres cruceros ingleses que intervinieron en la acción — el de mayor potencialidad de tiro, posee 6 cañones de 203 milimetros, y no de 150 como erróneamente dijimos ayer. A este armamento de greuso calibre, opone el "Graf Spee" 6 cañones de 279 milimetros.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA RECONQUISTA

56
5 3

16.DIC.1939

La conferencia de Panamá y la batalla de Punta del Este

RECORDARA el lector que uno de los puntos a que se atribuyó más importancia de todos los debatidos en la conferencia de Panamá, fué lo concerniente al establecimiento de una amplia zona marítima de seguridad continental, que según los protocolos publicados oportunamente y los gráficos ilustrativos anexos, abarcaría la mitad occidental del Atlántico. La declaración de la Conferencia Panamericana adolecía de unilateralidad, dado que había de ser aceptada por las potencias marítimas europeas, algunas de las cuales poseen dependencias en América, por donde, quebrando la unidad de la zona, crearían conflictos insolubles en cada caso. Por otra parte, si es concebible que las naciones del nuevo mundo lograran la aceptación del principio jurisdiccional, eso implicaría la firme decisión de mantenerlo y de procurar al mismo tiempo, la eliminación de los establecimientos europeos en el Continente. En este sentido fué oportuna la aclaración de nuestro representante en la Canferencia y la actitud casi simultánea de algunos políticos norteamericanos propiciando la iniciación de negociaciones con el objeto de obtener la entrega de las islas del Caribe dependientes de Inglaterra y Francia.

La batalla naval de Punta del Este ha planteado el primer conflicto entre el nuevo principio jurisdiccional americano y las potencias beligerantes europeas. Según las noticias del día, el presidente Roosevelt ha iniciado las consultas del caso con las cancillerías del Sur. No creemos que salga nada práctico de tales consultas ni que la nueva doctrina continental logre afianzarse, dada la tibieza de las repúblicas americanas frente a Inglaterra.

Pero hay algo mucho más grave en el episodio bélico de Punta del Este. No sólo la zona de seguridad han violado los beligerantes, sino las propias aguas del estuario del Plata, al extremo de que el gobierno uruguayo ha protestado ante quien corresponde. Sin embargo, esa violación no parece haber alarmado al gobierno argentino, el cual en medio de la euforia que le produce su éxito de Ginebra, se olvida que la República ha proclamado siempre su dominio eminente sobre la totalidad del estuario en contra de la pretensión inglesa de aplicar el criterio marítimo de las tres millas. No puede darse momento más oportuno para el mantenimiento de los derechos nacionales, mucho más concretos que las líricas declaraciones de la Conferencia de Panamá.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA RECONQUISTA

16.DIC.1939

GUANI ESFORZOSE EN LOGRAR APOYO DE LA ARGENTINA

Londres pretende que se obligue a zarpar o se le interne

EXIGENCIAS

Varias versiones; el Spee pondría proa rumbo a Buenos Aires

MONTEVIDEO, 15 (W. N. S.). — El ministro de Gran Bretaña ha ejercido gran presión sobre el gobierno uruguayo a fin de lograr que fuerce al "Admiral Graf Spee" a levar ancas o bien que se proceda a su internación. A tal efecto el representante británico, Mr. Drake, entregó en horas de la tarde la segunda nota de Londres, insistiendo en el pedido anterior. Colocado el Uruguay en la disyuntiva de someterse o de enfrentar a su poderoso reclamante, el doctor Guani, ministro de Relaciones Exteriores, consultó telefónicamente al canciller de la Argentina, doctor Cantilo, a fin de lograr su apoyo en la emergencia o bien un consejo, que en rigor de verdad, nada de lo conversado transcendió.

En cuanto a la nota inglesa, se sabe, por informaciones británicas, que entraña lisa y llanamente una exigencia terminante, en la que se hace notar lo siguiente:

"Nuestras representaciones al Uruguay fueron hechas bajo los términos del artículo 17 de la 13a. convención de La Haya, que el Uruguay incorporó a su decreto de neutralidad del 5 de septiembre ppdo. Dicho artículo establece que las naves de guerra beligerantes que entran en puertos neutrales, sólo pueden permanecer el tiempo suficiente para poner el buque en condiciones de navegabilidad. Consideramos que esto significa que los daños ocurridos en una acción con el enemigo sólo pueden ser reparados con los materiales que se encuentran normalmente a bordo".

Otro vocero del gobierno británico manifestó que el hecho que el "Graf Spee" navegó a toda velocidad hasta entrar en el puerto de Montevideo "es la evidencia de mayor peso" de que el acorazado no sufrió daños que perjudiquen sus condiciones de navegación y que lo que sucedió a sus condiciones de lucha, es otro asunto.

Después de esto, se tiene entendido que el gobierno oriental decidió fijar un plazo máximo de 72 horas al buque alemán para que salga de aguas territoriales de Uruguay. Si bien no fué posible lograr confirmación, se destaca el hecho de que durante el día de hoy se observara al lado del acorazado a un buque tanque que procedió a surtirlo de combustible, mientras a bordo se activaban los trabajos de reparaciones. También se señalan las palabras del ministro del Reich durante el sepelio de los caídos en el combate de Punta del Este. En efecto, dijo el ministro dirigiéndose a los marinos que rendían honores a sus camardas, que esas muertes requerirían nuevos sacrificios.

Si el "Graf Spee" se hiciera a la mar el domingo, a más tardar, se prevé que deberá presentar batalla a las naves británicas que montan guardia en el estuario del Plata, las que habrían recibido refuerzos. Por esa misma razón en círculos de la armada se opina que al barco alemán le conviene zarpar cuanto antes, pues así evitaría que llegaran a tiempo el "Renow" y el portaaviones "Ark Royal". Desde luego, se toma muy en cuenta la versión circulante de que habrían zarpado de ciertos puntos varios submarinos alemanes con la misión de proteger al acorazado de "bolsillo".

Otra conjetura que se formula es la de que tal vez el "Admiral Graf Spee" decida poner rumbo a Buenos Aires, bajo la custodia de naves argentinas, las que tendrían la misión de impedir cualquier ataque de los ingleses en aguas territoriales del vecino país. Al respecto se pone de manifiesto que apenas salga el barco de Montevideo entra en jurisdicción argentina, ya que debe navegar por el canal.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA RECONQUISTA

16 DIC 1939

La violación de las aguas jurisdiccionales

LA batalla naval de Punta del Este ha puesto sobre el tapete la vieja cuestión de las aguas jurisdiccionales en el estuario del Plata, cuyo alcance han discutido los ingleses. Para nuestro país, es vital mantener el criterio de la soberanía nacional de cabos adentro; admitir el criterio de la jurisdicción marítima de tres millas, sería admitir la fiscalización de nuestras aguas interiores por las potencias marítimas hasta más arriba de Martín García. La simple enunciación de esta probabilidad permite medir la trascendencia de la cuestión tantas veces planteada e impuesta nuevamente en la actualidad por los hechos producidos en la Banda Oriental, cuya repetición parece inminente.

Ayer señalábamos la circunstancia de que cuando las naciones americanas se hacían la ilusión de poder ampliar el radio de su jurisdicción marítima, como resulta de la Conferencia de Panamá, se vean en el caso de tener que defender derechos mucho más restringidos que los que pretenden imponer al mundo. Las naciones ribereñas del Plata deberán ponerse de acuerdo sobre la actitud que han de asumir ante la posible repetición de episodios como el que comentamos. Aun no hay noticia de que el gobierno argentino haya tomado medidas al respecto; y aunque la falta del celo pacifista demostrado últimamente por nuestra diplomacia en las complicaciones europeas resulte harto evidente cuando se trata de cuestiones próximas, es muy posible que se vea obligado a ello por la iniciativa del gobierno uruguayo anunciada hace dos días.

Además de la tensión naval existente frente a nuestras costas, y sus posibles derivaciones, el problema tiene actualidad permanente puesto que desde que se inició la guerra, la Estación Naval Inglesa del Atlántico Sur se dedica a una fiscalización prolija del tráfico internacional de y para nuestros puertos, aunque se trate de buques destinados a zonas alejadas de la actual conflagración. Esta fiscalización se ha convertido últimamente en una verdadera policía de nuestras aguas y afecta los derechos soberanos de la República Argentina, en forma más directa que las transgresiones al derecho público denunciadas en Ginebra, en teatros cuya lejanía hace ilusoria la eficacia de nuestra intervención.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

17.DIC.1939

NOTICIAS GRAFICAS

59

3

17.DIC.1939

Contra la Piratería Nazi Y el Bloqueo Británico

Atenta contra la libertad de comercio y paralizan las industrias nacionales

EL embajador yanqui, Mr. Norman Armour, volvió a conferenciar esta tarde con el doctor Cantilo, ampliando los detalles de la consulta formulada a todas las cancillerías de América por el secretario de Estado de Norteamérica, sobre las medidas que piensan adoptar con motivo de la violación de la neutralidad hecha por dos naciones beligerantes en la reciente batalla naval de Punta del Este. La cancillería argentina ha reconocido esa violación a las disposiciones acordadas en la Conferencia de Panamá sin hacer públicas las medidas que piensa adoptar para evitar la repetición de estos hechos que amenazan la tranquilidad continental.

ESTUDIAN ANTECEDENTES

Por lo pronto, la actividad que realiza en estos momentos la Cancilleria es la de acumular antecedentes en favor de la defensa de la neutralidad, desvirtuada por la piratería nazi y el bloqueo inglés. Anteriormente al combate naval de Punta del Este, ya existían consultas entre las cancillerías de los países del Atlántico a fin de tomar una actitud conjunta frente a estos dos hechos que atentan contra el libre comercio. Los hundimientos por una parte, las restricciones británicas por otra, significan una traba al desarrollo industrial de los países americanos del Atlántico sur, que necesitan de materias primas importadas. El caso planteado al Uruguay por el refugio de la nave de guerra nazi, viene a agravar ese estado de cosas, contra las que se piensa adoptar una medida conjunta y enérgica. El viaje inesperado hecho por el embajador argentino en Montevideo para entrevistar al canciller Cantilo, responde a esas exigencias.

LA REUNION DE RIO

El 15 de enero se reunirá en Río de Janeiro el Comité de Vigilancia de la Neutralidad, creado por la conferencia de Panamá, con la representación de siete naciones signatarias. En ese comité, donde estará representado nuestro país por los Dres. Leopoldo Melo y Luis Podestá Costa, según las informaciones extraoficiales, se discutirán, además de la situación que crea el bloqueo inglés, este hecho de flagrante violación de sus disposiciones hecho por los países beligerantes en aguas del río de la Plata— jurisdicción que se dividen el Uruguay y la Argentina—, con el propósito de dictar disposiciones generales para todos los casos similares que se presenten en el futuro y hacer una seria advertencia a los beligerantes para que no se repitan. El comité de Río, establecerá, además, normas generales en el asunto de la estada de los barcos de guerra en los puertos de los países americanos, existiendo el propósito de alejar de una manera definitiva el fantasma de esa guerra que se desborda hasta las propias riberas del continente.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

17.DIC.1939

Librada la Lucha-Dice Melo-en Zona Neutral, Hay que Protestar

La Declaración de Panamá lo Establece

La firme presunción de que en el combate naval librado frente a las costas uruguayas los beligerantes habrían violado las aguas jurisdiccionales del Río de la Plata comprometiendo la neutralidad de países sudamericanos, nos decidieron a requerir la opinión del doctor Leopoldo Melo, que por su reconocida versación en materia de Derecho Marítimo como bien lo corroboró en su carácter de presidente de la Delegación Argentina a la Conferencia de Panamá, estaba en situación excepcional para emitir un juicio autorizado acerca de tan importante asunto.

El doctor Melo, accedió a satisfacer nuestros deseos y de esta suerte la primera pregunta que le formulamos consistió en indagar cuál era la posición jurídica que desde el punto de vista del Derecho Internacional Marítimo, se planteaba con la llegada del acorazado alemán "Almiral Graf Spee" al puerto de Montevideo.

Nuestro entrevistado nos expresa entonces:

CONVENCION DE LA HAYA

Para decidir acerca de la pregunta que acaban de formularme, no tengo nada más que remitirme a lo estipulado en la Convención de La Haya de 1907 de la que formaron parte los países cuyos navíos entablaron el combate, y entre los que se contaban también la Argentina y el Uruguay, que establece lo siguiente:

El artículo 16 de la XIII Convención, refiriéndose a los "derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima", establece: "cuando naves de guerra de dos países beligerantes se encuentren simultáneamente en un puerto o en una rada neutrales, deberán transcurrir por lo menos 24 horas, entre las salidas del buque de un beligerante y la del otro beligerante. El orden de salida se determinará por el orden de arribada, a no ser que el buque llegado con anterioridad, esté comprendido en los casos en que se admite prolongar la duración legal de la estadía".

El artículo 17, establece: "En los puertos y radas neutrales los navíos de guerra beligerantes no pueden reparar sus averías, sino en la medida indispensable a la seguridad de su navegación, y no para "acrecentar" de una manera cualquiera, su fuerza militar. La autoridad neutral constatará la naturaleza de las reparaciones a efectuar, las que deberán ser ejecutadas lo más rápidamente posible".

Se advierte de lo expuesto, que es éste, exactamente, el caso del acorazado alemán, añade el doctor Melo, y por lo tanto considero que las autoridades uruguayas pueden permitirle su permanencia en el puerto de arribada hasta que efectúe las reparaciones necesarias para asegurar sus condiciones de navegabilidad y como para reparar los desperfectos que puedan haber dañado su material hasta dejarlo en las condiciones anteriores al encuentro. Por lo menos eso es lo que determina claramente el artículo 17 a que acabo de referirme, pues la reparación de los daños no implica el acrecentamiento del poderío bélico, sino su restitución al estado en que se hallaba antes de la batalla. Esta tesis, por otra parte, es compartida y sustentada por tratadistas tan autorizados como Raoul Genet y Franz von Litz".

Conocida la opinión del doctor Melo en este aspecto, pasamos a inquirirle la que le sugería el relativo a la jurisdicción de las aguas en que se desarrolló el combate, manifestándonos que si se atenía a las referencias publicadas, la lucha se habría desarrollado al sur del Cabo Santa María, dentro del límite geográfico de la desembocadura del Río de la Plata, que delimitan ese cabo y el San Antonio.

Nuestro país no ha compartido nunca la tesis sustentada por ciertas naciones europeas que han pretendido reconocer una zona de 3 millas en cada costa, como si se tratase de un mar y no de un río.

Esta tesis también está en contradicción con lo sostenido por numerosos tratadistas y por lo que señalan definitivamente la realidad histórica y geográfica y, como además lo han consagrado antiguos tratados internacionales en los que se estableció de manera indubitable el dominio y jurisdicción del Río de la Plata en sus dos orillas, que determina en la materia una jurisprudencia secular, que excluye toda posibilidad que la zona de sus aguas pueda ser equiparada a la que ofrece un mar libre.

En consecuencia, sentada esta premisa, cabe admitir que el combate se ha realizado en la desembocadura del Río de la Plata y por lo tanto en la zona de seguridad que impone a los beligerantes la neutralidad argentina y uruguaya.

Preguntamos entonces al doctor Melo, cuál era a su juicio la actitud que correspondía asumir frente a la transgresión que advertía y que comprometía las resoluciones sancionadas en la Conferencia de Panamá.

—En mi opinión, prosiguió diciéndonos nuestro interlocutor, lo que corresponde es formalizar una enérgica protesta reclamando razonadamente sobre la transgresión, la que debería ser formulada por todos los países que firmaron la declaración de Panamá.

Además, en la Conferencia de Panamá, añadió finalmente el doctor Melo, se contempló en el artículo 3, inciso D, de la declaración de neutralidad y lo relativo a la arribada de buques a puertos neutrales que dice textualmente:

"Podrán determinar en cuanto a los buques de guerra beligerantes, que no sean admitidos en puertos o aguas propias, en número mayor de tres a la vez, y de todos modos, su permanencia no podrá exceder de 24 horas. Podrán exceptuarse de esta disposición los buques dedicados exclusivamente a misiones científicas, religiosas, o filantrópicos, así como aquellos que arriben "por causa de avería". Los casos no establecidos, o contemplados en esta declaración, se regirán por los principios del derecho internacional, las Convenciones y los Tratados."

Categórico



Dr. LEOPOLDO MELO

El presidente de la delegación argentina a la Conferencia de Panamá considera que, violada la neutralidad por los beligerantes al entablar combate en aguas jurisdiccionales, corresponde formular una enérgica protesta a todos los países signatarios de la declaración

La Convención de La Haya es Clara

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

61

EL PAMPERO

17 DIC. 1939

No lo Comprenden los Argentinos

ESTE pequeño combate naval de Punta del Este, que al parecer va a convertirse en el preludio de otro en mayor escala, nos ha deparado reconfortantes comprobaciones en lo referente al sentido del honor y del coraje que aún sigue privando en el pueblo de Buenos Aires, no obstante la corrupción descastadora del asfalto metropolitano, y en el del Interior, a pesar de la política de humillación y degeneración biológica que llevan a cabo las minorías ilustradas dirigentes frente al criollo lugareño.

En primer lugar, hemos visto en nuestro pueblo despierta su sensibilidad guerrera, ese instinto de pelear, sin el cual un pueblo no puede aspirar, tarde o temprano, más que a ser una simple colonia de la primera potencia imperialista que le salga al paso. Durante tres días, y aun hoy, mañana y pasado mañana, el comentario y el pensamiento de todo el mundo estuvieron monopolizados por el emocionante hecho de armas. Esta fácil observación puede alarmar a los pacifistas que quieren desarmar la conciencia de nuestro pueblo para que el país sea una presa inofensiva en las garras de tal o cual imperialismo extranjero, pero a nosotros nos alienta porque vemos que la sensibilidad guerrera del pueblo argentino continúa aún despierta y vigilante.

La segunda comprobación reconfortante es la del sentido del honor y la lealtad que tiene el argentino en todo lo que se refiera a la lucha, a pesar de ese producto bastardo, exótico, del asfalto porteño que era el "patotero", hoy felizmente desaparecido. Nadie lo va a convencer a un criollo que eso de luchar siete, ocho o diez contra uno es la guerra. Nosotros sabemos que esa es la guerra, con su finalidad de aniquilar al adversario lo más pronto posible y con la menor pérdida de vidas y materiales por parte propia, pero los que aún rememoran las proezas de Martín Fierro y Santos Vega, y de toda nuestra épica popular y vulgar, no transigen con este despliegue británico de cruceros, acorazados y portaaviones frente a un simple crucero pesado alemán.

Los "aliados" se precian mucho de contar con las preferencias del pueblo argentino, que para ellos se reduce al que vive o trabaja en nuestra ciudad y se nutre diariamente con nuestra abundante prensa amarilla. Pero aun dándoles eso de barato, cualquiera puede comprobar ahora que tales preferencias han comenzado a volcarse en buena parte hacia el verdadero héroe del combate: aquel que lucha solo contra varios enemigos. Ojalá nuestra población cosmopolita conserve en su carne esa herencia del plantel argentino que independizó a medio continente y tuvo a raya hace cien años a las flotas aliadas de Francia y Gran Bretaña, las mismas que ahora bloquean nuestro Río de la Plata.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

62
6
18

17. DIC. 1939

El comandante Langsdorf afronta sereno los sucesos

MONTEVIDEO, 16 (AP).—El veterano marino que hundió nueve buques británicos contrapesa esta noche las vidas de 900 jóvenes alemanes contra las órdenes y el honor de su país.

El capitán Hans Langsdorff, que comandó a los jóvenes alemanes a bordo del acorazado, hasta que su entrada en el puerto de Montevideo puso término a las incursiones que realizaba desde hace tres meses, se encuentra dentro del buque estudiando profundamente el próximo movimiento en la rápida sucesión de hechos que trajeron la guerra europea hasta las aguas sudamericanas.

El futuro del acorazado alemán llama esta noche la atención de casi todo el mundo, y el comandante Langsdorff es el hombre cuya decisión probablemente determinará la suerte del buque y sus 900 tripulantes, de los cuales 36 ya cayeron bajo el fuego de los británicos.

El hombre elegido para comandar al moderno acorazado "de bolsillo" alemán ofrece un interesante retrato. La mejor descripción es la que hace el capitán Patrick G. G. Dove, comandante del pequeño petrolero Africa Shell, que pasó tres meses como huésped forzoso en el buque del capitán Langsdorff. El capitán Dove, que fué capturado el 15 de septiembre último y liberado el miércoles con otros 60 compañeros, manifestó:

"Cuando hay que luchar, no se puede esperar merced del comandante Langsdorff, pero cuando no, es un perfecto caballero. Cuando fuí capturado, frente a Portugal, yo tenía uniforme tropical. Pero cuando el Admiral Graf Spee navegó hacia el Norte, el comandante Langsdorff hizo que el sastre del acorazado me confeccionara un traje completo de abrigada lana y luego me regaló una pipa. Cuando el comandante tomó los instrumentos del Africa Shell advirtió que eran de mi propiedad personal, por lo que me dió un recibo, manifestándome: "No puedo devolverle el sextante, pero esto puede que le sirva para que lo recobre algún día".

El capitán Dove expresó que el comandante Langsdorff, aunque es recto y disciplinario a bordo del buque de guerra, impuso un tratamiento equitativo a los prisioneros británicos, dándoles igual alimentación que a los alemanes, aun cuando las provisiones estaban prácticamente agotadas.

El comandante Langsdorff, que nació en 1891, en Bergen, vió por primera vez una batalla naval en el año 1915, cuando, aproximadamente de la misma edad que la mayoría de los tripulantes que están actualmente bajo su mando, prestaba servicios en un gran acorazado alemán. Langsdorff tiene en personalidad lo que le falta en estatura. A pesar de haber huído con su nave a Montevideo, con 36 tripulantes muertos y 60 heridos, no perdió ni su paso ágil y su agradable sonrisa cuando hizo sus visitas oficiales a las autoridades uruguayas.

Al día siguiente, cuando los jóvenes designados por él condujeron los ataúdes para ser sepultados, el comandante Langsdorff perdió su sonrisa y tenía una profunda mirada de sufrimiento personal, que fácilmente puede imaginarse tendrá esta noche al debatir si las 900 jóvenes vidas no son un precio demasiado grande para el honor de la nación alemana.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

17 DIC. 1939

LA NACION

AGRADECE AL PUEBLO DE MONTEVIDEO LA LEGACIÓN ALEMANA

El ministro dió un comunicado sobre el sepelio de los tripulantes caídos

MONTEVIDEO, 16 (Esp.). — Esta tarde se dió para su publicidad la siguiente nota:

"La legación de Alemania, aun bajo la extraordinaria emoción que causó la espontánea y enorme adhesión del pueblo uruguayo al acto del sepelio de los tripulantes del Admiral Graf Spee, desea expresar por medio de estas líneas, y también en nombre del comandante del buque alemán, su más sincero y profundo agradecimiento a todas las personas que asistieron al cementerio del Norte, y a las que en una u otra forma se han adherido, quedando sumamente agradecido por esa prueba de inequívoca simpatía y de comprensión por el duelo alemán. Desea la legación de Alemania hacer extensivo su agradecimiento a las autoridades policiales uruguayas, que prestaron su ayuda valiosísima en ese acto, y a las autoridades de la marina y del ejército que en forma tan generosa y noble demostraron su adhesión al acto del entierro. Como un símbolo del dolor humano, se permite esta legación, además, dar a conocer el siguiente rasgo espontáneo de una mujer uruguaya ante la tumba de los marineros alemanes. Esta mujer, con un ramo de flores en sus manos, recorrió cada uno de los sepulcros, y al enfrentarse a los féretros, tomó una flor, la besó, y al depositarla en la tumba, pronunciaba estas emocionantes palabras: "Como un recuerdo de "tu madre".

Las gestiones americanas

MONTEVIDEO, 16 (AP).—Con la ayuda de sus vecinos panamericanos, el gobierno del Uruguay lucha esta noche por resolver el mayor problema internacional que se le presenta, mientras que dentro del puerto de Montevideo, el comandante del acorazado Admiral Graf Spee estudia la igualmente grave decisión de internar la nave antes del domingo por la noche o lanzar su buque en manos de la poderosa escuadra británica que se encuentra a 32 kilómetros de Montevideo.

Las autoridades uruguayas buscan la ayuda de otras repúblicas para delinear un seguro pero independiente curso en esta crisis internacional. El Dr. Guani, que anteriormente despachó enérgicas protestas a Gran Bretaña y Alemania acompañando cartas geográficas, que, según las autoridades, demuestran que los buques de guerra en un momento cambiaron proyectiles dentro del límite de tres millas durante la batalla del miércoles, informó a todas las naciones americanas de las medidas que adoptó para evitar la repetición de batallas en aguas jurisdiccionales.

Después de conferenciar varias horas con representantes diplomáticos, el Dr. Guani se dirigió a conversar con el ministro de Guerra.

Las autoridades uruguayas manifiestan que a la expiración del plazo acordado, están preparadas para internar al buque y sus tripulantes hasta el fin de la guerra.

Como los tripulantes del Admiral Graf Spee retiraron los hidroaviones destrozados en la primera batalla, aplicaron grandes planchas en el enorme boquete abierto en la banda de babor a proa y repararon las baterías antiaéreas averiadas por el fuego británico, los técnicos navales están de acuerdo en que el comandante Langsdorff perdió las dos mejores oportunidades para escapar de los británicos, primero al no regresar mar adentro tan pronto como desembarcó a sus tripulantes muertos y obtuvo combustible y provisiones, y segundo al no abrirse camino hacia el mar esta mañana en medio de la espesa bruma en la ría.

Los funcionarios británicos no ocultan que confían en que el Admiral Graf Spee no tiene la menor probabilidad de escapar de los buques de guerra que están reunidos frente a la costa, y por su parte los funcionarios neutrales manifiestan que sólo un milagro puede salvar al barco alemán si toma rumbo al mar.

En una fuente oficial se expresa que las repúblicas americanas ya acordaron que no están en condiciones de actuar con rapidez suficiente para evitar la reanudación de acciones bélicas en el momento en que el Admiral Graf Spee cruce el límite de tres millas, agregando: "El gobierno uruguayo notificó al gobierno de Panamá, que a su vez transmitió a todos los gobiernos americanos, sobre los actos hostiles realizados dentro de la zona prescripta en la Conferencia de Panamá. Naturalmente estos gobiernos están sonsultándose sobre qué cabe hacer ante esta situación, que no incumbe sólo al Uruguay, sino a toda América. Sin embargo, se cree que todos están de acuerdo en que nada puede hacerse por el momento para evitar la batalla en perspectiva, y lo que mejor podemos esperar es evitar la continuación de la guerra europea en aguas americanas".

Varios gobiernos americanos, incluso el de los Estados Unidos, están consultándose, con miras a la redacción de una declaración conjunta sobre la violación de la zona de neutralidad, cuyo propósito original fué evitar exactamente lo que ocurrió frente al Uruguay.

En la misma fuente agregan: "Pero estos asuntos llevan tiempo y en este caso no se dispone de él. Ahora la elección está en manos del comandante alemán, quien deberá someter automáticamente su buque a la internación cuando termine la extensión del plazo acordado o zarpar. Nadie, entre la mayoría de los funcionarios que están en consulta, duda que habrá una nueva batalla, y en ese caso sin esperanza alguna de intervención".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina
17. DIC. 1939

LA NACION

SE MANTIENE EL PLAZO FIJADO AL GRAF SPEE

BERLÍN INSISTIÓ SIN RESULTADO EN PEDIR AMPLIACIÓN

Con tal motivo hubo ayer en la cancillería uruguaya una febril actividad

LAS CONFERENCIAS

Prosigue la gestión para una acción americana conjunta acerca de la zona neutral

MONTEVIDEO, 16 (H).—Después de la breve tregua impuesta por el tiempo que reclamó la comunicación a los gobiernos de Londres y Berlín de la resolución adoptada por el consejo de ministros del Uruguay, fijando un plazo de 72 horas, expiradas a las 24 de rigor, para que el Admiral Graf Spee abandone las aguas jurisdiccionales, la actividad diplomática ha vuelto al máximo de intensidad.

Los ministros de los países más directamente interesados en la contienda, efectúan frecuentes y prolongadas visitas a la Cancillería, lo que da impresión de que el delicado problema continúa en su período de mayor trascendencia. De ello surge también clara y precisa la conclusión de que el Reich no acepta en todas sus partes el criterio defendido por el Uruguay y que considera insuficiente el plazo acordado para que el buque se encuentre de nuevo en normales condiciones de navegabilidad. Nada se ha informado oficialmente sobre este aspecto de la discusión, pero la presencia del ministro alemán, Sr. Otto Langmann, en el Ministerio de Relaciones Exteriores por espacio de dos horas, y la coincidencia de hallarse en esos momentos en la Cancillería el inspector de Marina, contraalmirante Schroeder, y el subinspector, capitán de navío Batione, que eran consultados periódicamente por el Dr. Guani, dice en forma elocuente que se estaba discutiendo de nuevo lo relativo al plazo acordado y al tiempo que demandan las reparaciones, que parecería no coincidir en la práctica con el calculado por los técnicos. Cuando el Sr. Langmann se hubo retirado, luego de excusarse ante los periodistas por no poder facilitarles todavía ninguna información, el canciller Guani pasó a conferenciar con el jefe de la marina uruguaya.

La conversación resultó también extensa, y su terminación coincidió con la llegada del ministro de Defensa Nacional, general Alfredo R. Campos. Más tarde estuvo con el ministro de Relaciones Exteriores el representante de los Estados Unidos, Mr. Edwin C. Wilson, y posteriormente el ministro de Gran Bretaña permaneció largo rato en el despacho del ministro uruguayo.

Estas sesiones, que probablemente se renovarán en las últimas horas de la noche, como sucedió en días anteriores, quedaron momentáneamente suspendidas con la partida del Dr. Guani, quien se dirigió a casa del presidente de la República, donde informó al general Baldomir de todo lo actuado hasta ese momento.

Pese a la actividad desarrollada, parece que hasta el momento no se ha producido ninguna variante en la actitud asumida por el Uruguay; tal es la impresión que se recoge en el ambiente en que actúan los diplomáticos y que tiende a confirmar las breves palabras que el ministro de Gran Bretaña formuló a los periodistas al retirarse de la Cancillería.

El Sr. Millington Drake dijo que, a su juicio, la situación que plantea la presencia del acorazado alemán en aguas uruguayas sigue siendo la misma que determinó la resolución adoptada ayer por el consejo de ministros, que le fijó un plazo total de 96 horas para abandonar las aguas jurisdiccionales. Agregó que existía una pequeña discrepancia respecto a la hora en que vence dicho plazo. Según parece, en la nota enviada a la delegación alemana, notificándole el tiempo máximo que el Admiral Graf Spee puede permanecer en el puerto de Montevideo, se menciona las 20 de mañana domingo, por haber sido esa hora del día jueves en que los técnicos uruguayos entregaron su informe sobre las averías que presenta la nave y el tiempo que necesitarían para su reparación. Sin embargo, la legación entiende, y también así lo considera el gobierno británico, que el informe fué entregado a las 18, el día anteriormente mencionado. La discrepancia, aparentemente pequeña, reviste una importancia fundamental, porque dada la velocidad que desarrolla el Admiral Graf Spee y la que tienen las naves británicas, ese breve término de dos horas resolvería muchos problemas de visibilidad, y habría de ser, por lo tanto, más fácil apreciar el plan que se propone desarrollar el comando de la nave alemana.

El general Baldomir permaneció en Montevideo

MONTEVIDEO, 16 (Esp.). — Las gestiones diplomáticas, que se realizan con rapidez, respecto de la permanencia del Admiral Graf Spee en este puerto, han retenido al presidente de la República en la Casa de Gobierno o en su residencia de la avenida Suárez.

Un indicio de la importancia que adquieren las cosas en el presente momento es el hecho de que el primer mandatario, que tenía resuelto trasladarse mañana a Rocha, a fin de asistir a la inauguración del edificio del cuartel de esa ciudad, ha desistido de ello.

Prohiben los vuelos de civiles

MONTEVIDEO, 16 (AP).—El director de Aeronáutica Civil anunció que el Gobierno había suspendido todos los vuelos de aviones civiles hasta nueva orden, con el fin de evitar incidentes en relación con el caso del acorazado alemán Admiral Graf Spee.

Londres observa las fallas de la resolución de Panamá

(Especial de LA NACION)

LONDRES, 16.—Como es natural, han despertado gran interés las noticias procedentes de los Estados Unidos, según las cuales los gobiernos representados en la Conferencia de Panamá están a punto de presentar una protesta formal a Gran Bretaña porque la batalla entre los barcos de guerra británicos y el acorazado alemán Admiral Graf Spee se ha librado dentro de la zona de seguridad de 300 millas, establecida por resolución de dicha conferencia. La primera notificación de esa resolución fué recibida aquí con una simpatía considerable. Al mismo tiempo se comprendió que creaba muchas dificultades en cuanto a su aplicación práctica. Las recomendaciones de la Conferencia sobre este asunto tienen un alcance tan considerable que se estimó que necesitarían un largo y profundo estudio.

El incidente del acorazado alemán, que se encuentra ahora en el puerto de Montevideo, ha servido para poner bien de relieve la clase de dificultades que ya se habían previsto aquí. El Admiral Graf Spee es un buque de guerra alemán que evidentemente se encontraba dentro de la prescripta zona de seguridad de trescientas millas, con un propósito claro, a saber, el de atacar a los buques de los países aliados. En estas circunstancias, no podía esperarse que Gran Bretaña dejara de tomar las medidas necesarias para acabar con semejante situación. El asunto de la resolución de la Conferencia de Panamá están estudiándolo ahora, en todos sus aspectos, los gobiernos interesados de Francia, Gran Bretaña y sus Dominios, y a su debido tiempo se dará a conocer la actitud oficial en lo que se refiere al establecimiento de la zona de seguridad. La situación actual consiste sencillamente en que Gran Bretaña ha acusado recibo de la notificación de haberse adoptado esa resolución y nada más. El alcance que tiene es extraordinario. Afecta en sus raíces a la ley de libertad de los mares, y exige un estudio prolongado. En todo caso, Gran Bretaña no estaría dispuesta a aceptar restricciones que no pudieran imponerse igualmente a sus enemigos. Entretanto, parece que es probable que el Reino Unido tendrá mucho cuidado en asegurarse previamente que existen en el acuerdo de Panamá garantías adecuadas para la seguridad de su marina en esa zona. Una vez que quede satisfecha en este sentido, es probable que se llegue a algún arreglo definitivo.

Leonardo Spearman

CARGÓ VÍVERES Y PROSIGUIÓ SUS REPARACIONES EL BARCO ALEMÁN ADMIRAL GRAF SPEE

Durante todo el día circularon en Montevideo las más opuestas versiones con respecto a la partida, pero anoche la nave apagó sus luces, dejando las de reglamento

NO HA CARGADO COMBUSTIBLE LÍQUIDO

MONTEVIDEO, 16 (Esp.). — Hoy fué intenso el movimiento portuario en torno del acorazado alemán Admiral Graf Spee. Las lanchas iban y venían llevando elementos para completar las reparaciones, así como gran cantidad de comestibles.

Los destrozos sufridos en el casco han sido ya reparados, lo mismo que ajustadas las chapas de proa. En el interior de la nave también fué intensa la actividad, llamando la atención que junto con los arreglos primordiales no se han descuidado aquellos destinados a los festejos de Navidad.

Durante todo el día circularon las más diversas versiones respecto a la partida del acorazado alemán. Según una de ellas, que se divulgó vertiginosamente, el Admiral Graf Spee habría modificado su ubicación, pensándose en que sería inminente la reanudación del viaje. Sin embargo, se trataba de una falsa alarma. El buque había cambiado de posición por efectos del borneo, simplemente. Además, es evidente que no hubo reabastecimiento de combustible pues ni el Tacoma, barco mercante alemán que cargó 1600 toneladas de nafta, ni ningún otro se aproximó hasta ahora al acorazado. El único que está fondeado a corta distancia es el remolcador Lavalleja, de la Administración Nacional del Puerto. El Tacoma se halla a 600 metros aproximadamente a popa; el Thetis A y el Dirphys, griegos, a 800 metros a babor, y en distintos puntos, a distancias equivalentes, el Cape Corso y el Harperley, británicos.

Si el Admiral Graf Spee saliera dejaría a todos ellos a popa, pero a última hora de hoy llegó procedente de Buenos Aires el Leighton de matrícula británica, que fondeó a proa, de manera que el buque alemán pasaría forzosamente cerca de él.

Las líneas, pues, están tendidas por los británicos para ponerse a cubierto de una salida de sorpresa, sobre todo si la madrugada fuera neblinosa. Pero es interesante destacar que no se llevó a cabo ninguna operación de reabastecimiento de nafta.

Cargó víveres

MONTEVIDEO, 16 (Esp.).—El Admiral Graf Spee cargó esta mañana víveres frescos, especialmente carne, legumbres y frutas, en cantidad proporcionada, según se nos aseguró, al consumo ordinario de la dotación del buque.

Esta acoge con gran satisfacción especialmente la fruta, de la que se ha visto privada durante meses de ininterrumpida navegación por mares y océanos. También se han recibido a bordo millares de paquetes con fiambres, dulces, tabacos, botellas de vino y licores, obsequio de la colectividad alemana y de muchas otras personas a la marinería del acorazado.

Apagó las luces a las 22.25

MONTEVIDEO, 16 (Esp.).—A las 22.25 de hoy, advirtieron una novedad los observadores que siguen de cerca los movimientos exteriores del Admiral Graf Spee. En efecto, las cubiertas y algunos ojos de buey que aparecieron iluminados desde temprano, sobre todo respondiendo a exigencias de las reparaciones, se apagaron totalmente, encendiéndose luego las luces de navegación, aunque éstas volvieron a apagarse.

Las averías del acorazado

MONTEVIDEO, 16 (AP).—Anoche y durante todo el día se ha continuado trabajando activamente en la reparación de las averías del Admiral Graf Spee, las que parecen haber sido realizadas en su mayor parte, aunque todavía no se ha logrado cubrir un gran boquete a popa, sobre la línea de flotación.

Las averías de su poder ofensivo presentan caracteres más graves. Además de afectar a la dirección de tiro y a algunas piezas de la torre principal, es indudable que los cañones de popa no pudieron funcionar apenas se inició el combate. De lo contrario no se explicaría cómo teniendo un alcance de unos treinta mil metros, el Ajax se le haya acercado a 800 metros sin ser hundido, ya que el fuego se abrió a una distancia de 25.000 metros. Parece que al iniciarse el combate el Exeter le inutilizó esos cañones. Confirma esta impresión el hecho de que después de haber quedado fuera de combate el Exeter el acorazado alemán sólo siguió luchando con el Ajax y aun así como perseguido, ya que el Achilles se echó sobre el Banco Inglés para cortarle la retirada si pretendía huir hacia el Sur.

También es casi seguro que el Admiral Graf Spee tiene averías de importancia en sus máquinas, pues se dice que las cincuenta millas que hay de Piriápolis a Montevideo, a pesar de que venía huyendo, sólo las hizo a razón de 18 millas por hora.

Lógicamente, como no se ha dispuesto del tiempo necesario para reparar las averías en la maquinaria y sus cañones de popa, es indudable que el Admiral Graf Spee se halla fundamentalmente afectado en sus condiciones de combatibilidad.

La posición del barco en el puerto

MONTEVIDEO, 16 (AP).—La llovizna ha ido aumentando en las primeras horas de esta mañana, con la consiguiente disminución de la visibilidad, al grado que ésta se hace ya imposible a una distancia de una milla mar adentro. De acuerdo con lo que expresan las autoridades navales, este tiempo sería ideal para que el Admiral Graf Spee intentara burlar la vigilancia de las naves británicas.

Los oficiales que pasaron la noche en tierra efectuando consultas, regresaron a bordo a las 8. El Admiral Graf Spee ha cambiado de posición, habiéndose aproximado más a la costa, para situarse al lado de otras naves que están allí ancladas. Sin embargo, opinan los peritos que aun con la ayuda de remolcadores haría falta más de media hora para hacer virar al barco y colocarlo de proa al mar abierto para zarpar.

Llevaron documentos a tierra

MONTEVIDEO, 16 (AP).—Al aproximarse la obscuridad, las únicas señales de actividad en el Admiral Graf Spee, aparte de los hombres que están completando las reparaciones, sólo la exhiben las expulsiones ocasionales de humo y el ruido producido por las bombas, que se encuentran funcionando desde que el buque llegó al puerto.

Los observadores calculan que las reparaciones de emergencia estarán terminadas dentro de una hora, es decir aproximadamente a las 22.

El tiempo está aclarando, pero no se ve señal de las naves británicas que se encuentran frente a la costa.

A las 21.15 continuaban las operaciones de soldadura de las chapas en la parte media del acorazado, que comenzaron en las primeras horas de la mañana.

Al caer la noche las autoridades portuarias prohibieron que las lanchas se aproximen al Admiral Graf Spee, pero desde el muelle son visibles las luces de los soldadores eléctricos. Aproximadamente a la misma hora, cuatro oficiales armados y los dos agregados alemanes abandonaron la nave y se dirigieron en automóvil a la legación, llevando grandes carteras de documentos.

La noche es extremadamente obscura y la luna está oculta entre las nubes, y con excepción de sus luces, el acorazado es prácticamente invisible desde el muelle.

ENTRE LOS PAÍSES DE AMÉRICA SE HAN INICIADO CONSULTAS

Conciertan su actitud por la violación de la zona de seguridad

FÓRMULA EN ESTUDIO

Volvieron a circular ayer las más diversas versiones acerca de la actitud que asumirían los países de América en presencia de la violación de la zona marítima de seguridad determinada en la Conferencia de Panamá, por haberse librado dentro de las aguas de la misma el combate entre el acorazado "de bolsillo" Admiral Graf Spee y tres cruceros británicos.

Como resultado de las averiguaciones que hicimos ayer en fuentes informativas fidedignas, el asunto ha sido planteado en los términos a que nos referimos en el número anterior, o sea con relación al aspecto americano.

La actividad de la cancillería argentina se manifestó en diversas formas. El ministro, Sr. Cantilo, se ocupó desde las horas de la mañana en la cuestión. Con el subsecretario, doctor Gache, dispuso diligencias encaminadas a reunir todos los elementos de juicio. Además, como en el día anterior, celebró conferencias telefónicas con el canciller del Uruguay, doctor Guani, y el del Brasil, Dr. Aranha. Se agregó a esto dos entrevistas que tuvo con el ministro de Relaciones Exteriores el embajador de los Estados Unidos, Sr. Armour.

Por la tarde, el Sr. Cantilo visitó al presidente de la República, doctor Ortiz, para darle cuenta de lo tratado en las expresadas conversaciones y concertar las disposiciones y puntos de vista de nuestro país.

Hemos sabido que en las conferencias de los cancilleres argentino, brasileño y uruguayo se habló del aspecto regional de la cuestión, o sea de los problemas que plantean a los tres países sudamericanos las actividades de los buques de las naciones beligerantes en las cercanías de sus costas, pero que el asunto quedó derivado hacia la consideración de carácter general, o sea el de los intereses fundamentales de América, contemplados en la declaración de Panamá.

En las entrevistas con el canciller argentino, el embajador de la Unión le expresó el parecer de su gobierno ante lo que supone el combate que se acaba de librar cerca de Montevideo.

En suma, toda la labor desarrollada por las cancillerías americanas tiende a concertar el procedimiento tendiente a formular una protesta o reclamación, por existir la evidencia de que los beligerantes han violado la zona marítima de seguridad determinada en la Conferencia de Panamá.

A este efecto se puso en acción ayer el sistema de las consultas entre todas las naciones del continente. Una vez que se uniformen los distintos puntos de vista acerca del procedimiento que se estime pertinente, se hará la declaración del caso, reafirmando la inviolabilidad de las aguas americanas.

Otros aspectos que surgen del referido combate naval, serán considerados con ulterioridad.

Es oportuno recordar que en el preámbulo del documento que determina la zona de seguridad se declara que "como medida de protección continental, las repúblicas americanas, siempre que mantengan su neutralidad, tienen el derecho indiscutible a conservar libres de todo acto hostil por parte de cualquier nación beligerante no americana aquellas aguas adyacentes al continente americano que ellas consideren como de primordial interés y directa utilidad para sus relaciones, ya sea que dicho acto hostil se intente o realice desde tierra, desde el mar o desde el aire".

La conferencia Langmann-Guani

MONTEVIDEO, 16 (AP).—El ministro alemán, Sr. Langmann, al regresar a la legación, después de haber mantenido con el canciller uruguayo, Dr. Guani, una conferencia que fué interrumpida tres veces por el canciller para consultar con el inspector general de la armada uruguaya, contraalmirante Federico Schroeder, declinó discutir la naturaleza de la reunión.

A las 21 llegaron frente a Montevideo la cañonera argentina Libertad y el rastreador Seaver, para unirse a los otros dos buques argentinos que patrullan la zona de la desembocadura del río de la Plata, que la Argentina y el Uruguay consideran límite de las aguas territoriales.

Gestión de parlamentarios norteamericanos

WASHINGTON, 16 (AP).—Una subcomisión del Congreso busca los medios de interrogar a los prisioneros británicos libertados del Admiral Graf Spee, respecto del comportamiento del acorazado alemán en su lucha contra los tres cruceros británicos en el sur del Atlántico.

El presidente de la Subcomisión de Créditos Navales de la Cámara de Representantes, Mr. Scrugham, manifestó que los datos exactos sobre la batalla pueden afectar profundamente la política naval de los Estados Unidos, por lo que ha solicitado al Departamento de Marina que investigue la posibilidad de obtener el testimonio de los marinos británicos libertados del buque alemán luego del combate. Expresó que era dudoso que él u otros miembros de la subcomisión se trasladen en vuelo a Montevideo para obtener el testimonio, aunque reconoció que el viaje estaría justificado.

Indicó que se harán gestiones para traer a ésta a algunos oficiales británicos, o que sean interrogados por los técnicos e ingenieros navales antes de que salgan de Montevideo.

Reunión en la legación alemana

MONTEVIDEO, 16 (Esp.).—Se afirmó hoy que en la legación de Alemania en esta capital se habían reunido en conferencia el ministro de Italia, Sr. Bellardi Ricci; el del Reich en la Argentina, barón Edmundo von Thermann, y su colega en Montevideo, señor Otto Laghman, atribuyéndose a la reunión determinada trascendencia internacional. A nuestras preguntas al respecto, el Sr. Laghman contestó, por intermedio de un funcionario de la Legación, que no negaba haber conversado con el representante de un país aliado de Alemania, pero que la conversación versó únicamente sobre el pesar experimentdo ante la muerte de 36 marinos del Admiral Graf Spee. Agregó que la reunión a que se referían las versiones circulantes no había existido en ningún momento.

Guani informó a Baldomir

MONTEVIDEO, 16 (AP).—Al salir el canciller uruguayo, Dr. Guani, de las conferencias en que los ministros alemán y británico continuaron su lucha en última instancia, el primero para obtener una extensión del plazo, fundado en que el Admiral Graf Spee no se encuentra todavía en condiciones marinas, y el segundo para recomendar nuevamente que el buque sea internado u obligado a salir, manifestó que informó al presidente Baldomir sobre la situación a las 22.30.

El ministro alemán expresó el profundo disgusto de Alemania por el plazo acordado por el Uruguay. El Dr. Guani contestó a esos argumentos convocando a los peritos navales para decidir si la aseveración alemana es correcta.

La mayoría de las personas bien informadas expresa que posiblemente el Admiral Graf Spee se aprovechará de la obscuridad para intentar salir del puerto, si es que se agotan todas las perspectivas de una extensión en el permiso para permanecer en Montevideo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

65

LA PRENSA

17. DIC. 1939

Témese en la Unión Que se Produzca un Nuevo Combate Naval

Efectúanse consultas entre casi todas las naciones americanas

Wáshington, diciembre 16 (United) — El secretario de Estado, señor Cordell Hull, no ocultó su preocupación acerca de la posibilidad de que se produzca un segundo combate naval si el "Admiral Graf Spee" sale del puerto de Montevideo, y sugirió que las naciones americanas lo considerarían una nueva violación de la zona de seguridad.

Agregó el señor Hull que se efectuaban consultas diplomáticas entre la mayoría de las repúblicas americanas en lo concerniente a la primera batalla angloalemana. Sin embargo, manifestó que no podía decir si se efectuaría una consulta formal para estudiar futuras medidas encaminadas a imponer el respeto de la zona establecida en Panamá.

El presidente de la subcomisión de presupuesto de marina en la Cámara de Representantes, señor James Schrugham, dijo que se estudiaba la posibilidad de lograr que los prisioneros británicos a bordo del "Admiral Graf Spee" presten declaración sobre la batalla naval ante la referida comisión. "Si Montevideo no quedase tan lejos — —dijo— iría yo mismo. Los datos directos sobre esa batalla podrían ahorrar a Estados Unidos mucho dinero".

Añadió que el encuentro fué la primera prueba práctica de muchas teorías navales, y que no interesaban tanto los daños sufridos por la nave alemana como el funcionamiento de sus motores durante el combate. Explicó que la ingeniería naval alemana utiliza el vapor sobrecalentado, sistema que aumenta el peso de las maquinarias bajo cubierta así como el radio de acción de la nave .

Estados Unidos adoptó este tipo de propulsión en los nuevos destructores. Añadió el señor Scrugham que oficiales navales le informaron que los motores del "Admiral Graf Spee" funcionaron satisfactoriamente. Aunque dañado, el acorazado pudo dejar fuera de combate al "Exeter", eludir al "Ajax" y al "Achilles" y llegar a puerto.

Dijo también que había sido informado que el "Admiral Graf Spee" logró enfrentar a los tres cruceros, uno por uno, y que sólo resultó destruída la torre de control de tiro por una granada que disparó uno de los cruceros pequeños mientras el acorazado libraba batalla con el "Exeter".

El embajador de Brasil, señor Martins de Oliveira, en cumplimiento de instrucciones emanadas de Río de Janeiro, conferenció con el subsecretario de Estado, señor Sumner Welles, a propósito de los acontecimientos ocurridos. El diplomático no quiso revelar lo tratado en la conferencia, pero aclaró que conforme a la ley de neutralidad brasileña cualquier buque de guerra que busque asilo en puertos brasileños debe ser automáticamente desarmado.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

66

17.DIC.1939

Tanto en la Cancillería de Montevideo como en la Legación de Alemania Hubo Ayer Mucha Actividad

Conjeturas en la capital uruguaya acerca de la estadía del acorazado

Montevideo, diciembre 16 — La situación del acorazado alemán "Admiral Graf Spee", que se encuentra en el puerto de esta capital, se aproxima rápidamente a su fin.

Las actividades diplomáticas de esta tarde se han caracterizado por los siguientes acontecimientos:

1º En una reunión secreta que se realizó esta mañana en la legación alemana de esta ciudad, se dice que fué decidida la suerte final del acorazado, del punto de vista alemán.

2º En la tarde se notó gran actividad en el Ministerio de Relaciones Exteriores. El ministro doctor Alberto Guani recibió al ministro británico, señor Millington Drake, quien le entregó dos nuevas comunicaciones de su gobierno. No se ha conocido en seguida el contenido de esas comunicaciones.

3º La actitud de los barcos de guerra franceses y británicos que se encuentran frente a Montevideo, esperando que se haga a la mar el "Admiral Graf Spee", si trata de romper el bloqueo, ha sido reforzada, según se dice, por la adición de otros navíos de combate.

4º El mismo "Admiral Graf Spee" había cambiado hoy a las 13.30 de posición. El gigantesco buque, cuyos costados averiados son lentamente reparados, está ahora de proa al Atlántico.

En la Legación Alemana

La reunión que se realizó esta mañana en la legación alemana fué considerada de mucha importancia.

A esta reunión concurrieron no solamente el ministro alemán, doctor Otto Langmann, y el capitán Hans Langsdorff, comandante del acorazado, sino también el ministro plenipotenciario italiano en esta ciudad, doctor Bellardi Ricci; el embajador alemán en Buenos Aires, doctor Edmund Freiherr von Thermann, y el agregado naval de la embajada alemana en Buenos Aires, capitán de navío Dietrich Niebuhr. La presencia de los dos diplomáticos alemanes de la embajada de Buenos Aires fué una verdadera sorpresa.

Se expresa que tanto la legación local como la embajada en Buenos Aires se han mantenido en constante comunicación con Berlín para decidir un plan rápido de acción para que el "Admiral Graf Spee" pueda afrontar con éxito el bloqueo británico, inclusive alguna gestión diplomática para evitar la lucha a muerte final entre el "Admiral Graf Spee" y los barcos de guerra de los aliados. Es posible que este plan haya sido decidido en la conferencia secreta de esta mañana.

El Contralmirante Reute

También asistió a esta reunión el contralmirante retirado uruguayo nacionalidad uruguaya pero hijo de padres alemanes, es un distinguido marino de este país, que ha prestado valiosos servicios después de haber estudiado en Alemania desde 1906 hasta 1911.

Si los alemanes tratan de partir hacia Buenos Aires, que es una de las varias posibilidades que tiene el acorazado alemán para eludir la vigilancia de los británicos, el conocimiento que tiene el contralmirante Reute de la navegación en el río de la Plata sería de una enorme importancia.

Por otra parte, la presencia del embajador alemán en Buenos Aires, von Thermann, hace también suponer que en la conferencia se ha estudiado la posibilidad de llevar al "Admiral Graf Spee" a Buenos Aires, y en tal caso los conocimientos marinos del contralmirante Reute serían muy valiosos para cruzar el peligroso pasaje de siete millas entre el canal de Montevideo y el canal de Buenos Aires.

Después de la conferencia el primero en abandonar la legación alemana fué el contralmirante Reute, y media hora más tarde salió el ministro Ricci. El embajador von Thermann, el comandante Langsdorff y el capitán Niebuhr abandonaron juntos la legación y subieron a un automóvil que los llevó al puerto donde se embarcaron en una lancha que los condujo al "Admiral Graf Spee". El ministro Langmann permaneció en la legación.

En la Cancillería Uruguaya

Casi al mismo tiempo que se realizaba la conferencia secreta en la legación alemana, la cancillería uruguaya era por la tarde el centro de una inusitada actividad que se inició con la llegada del ministro de Gran Bretaña, señor Millington Drake, y que terminó con la entrevista que celebró el ministro de relaciones exteriores, doctor Alberto Guani, con el ministro de defensa nacional, general Alfredo Campos.

A las 13 llegó a la cancillería el ministro británico, quien fué inmediatamente recibido por el doctor Guani. La entrevista fué corta y en ella el diplomático británico hizo entrega de dos comunicaciones del gobierno británico, las que se relacionan posiblemente con las noticias recibidas de Londres que indican la insistencia británica para que el buque alemán abandone las aguas del puerto hoy a las 19.

Después de su entrevista con el señor Millington Drake, el doctor Guani recibió, sucesivamente, al embajador del Brasil, doctor Luzardo, y al ministro de los Estados Unidos, señor Wilson, con quienes conferenció brevemente. Momentos después penetró al despacho del canciller el general Alfredo Campos, ministro de defensa nacional, quien sostuvo una entrevista con el doctor Guani, que se prolongó durante una hora, saliendo del local a las 14.

A las 14.30 terminaron todas las actividades en la cancillería, retirándose a esa hora el ministro señor Guani.

La Flota Aliada en Espera

Diversas son las versiones sobre el número y calidad de los buques de guerra que integran la flota aliada que realiza vigilancia en la desembocadura del río de la Plata en espera de que el "Admiral Graf Spee" abandone el puerto de Montevideo y las aguas territoriales del Uruguay.

Sin confirmación se decía que la escuadra aliada estaría integrada por los acorazados británicos "Barham", de 31.100 toneladas, y el "Renown", de 32.000 toneladas—respecto a este último se supo hoy, sin embargo, que había pedido permiso para entrar en Río de Janeiro—; el acorazado francés "Dunkerque", de 26.500 toneladas; el portaaviones británico "Ark Royal", de 22.000 toneladas, y los cruceros ingleses "Cumberland", de 10.000 toneladas; el "Achilles", de 7.030, y el "Ajax", de 6.840 toneladas.

El "Barham", cuya presencia se señala casi con certeza en el río de la Plata, está armado con ocho cañones de 15 pulgadas.

También ha causado sorpresa la noticia de que el acorazado "Renown" y el portaaviones "Ark Royal", cuyo hundimiento han anunciado más de una vez los alemanes, habrían salido de la base británica de Ciudad del Cabo, lo cual parece confirmarse con la noticia llegada hoy de Río de Janeiro.

Si estas noticias llegan a confirmarse y el acorazado alemán se decide a afrontar las fuerzas superiores aliadas, es muy probable que las aguas próximas a la costa del Uruguay sean nuevamente teatro de trascendentales sucesos antes de que trascurra mucho tiempo.

Cambia de Posición el Buque Alemán

A las 13.30 los observadores del puerto notaron que el "Admiral Graf Spee" cambiaba de posición en forma completamente tranquila y viraba la proa hacia el Atlántico. Cuando ingresó al puerto el acorazado tenía la proa en dirección a tierra. Algunos funcionarios del puerto opinaron que posiblemente el cambio de posición se debía a la marea, si bien este punto de vista no es muy aceptado debido al peso y tamaño del acorazado. Una media hora antes, a las 13, llegaron dos lanchas del "Admiral Graf Spee" a los muelles del puerto conduciendo al embajador alemán en Buenos Aires, doctor von Thermann, al capitán Niebuhr y a dos civiles, quienes desembarcaron. Otras lanchas cargadas con dos cilindros de aceite y otras provisiones se dirigieron al acorazado.

Durante el día, especialmente en la mañana, se pudo notar una gran actividad a bordo del acorazado alemán.

Sin embargo, según se ha podido saber, si bien el buque ha sido reabastecido de víveres, hasta el momento no hay señales que indiquen que se preparara a reabastecerse de combustible ni tampoco de que esté pronto a partir del puerto. En algunos círculos navales se manifiesta, sin embargo, que es posible que el "Admiral Graf Spee" no necesite reabastecerse de combustible y que tendría el suficiente para intentar una salida. Esta posibilidad daría lugar a una partida por sorpresa, que podría realizarse hoy aprovechándose el día lluvioso y la poca visibilidad.

Esta circunstancia ha hecho que tampoco sea visible el crucero británico que desde el miércoles por la noche, es decir, después de la batalla con el "Admiral Graf Spee", se lo podía ver patrullando en aguas próximas a la costa uruguaya.

De todas maneras, la expectación general aumenta conforme se va aproximando el plazo en que tendrá que salir del puerto el acorazado alemán, fijado para las 20 del día de mañana domingo.

Expectación Pública

Todas las incidencias relacionadas con la permanencia en el puerto de esta capital del "Admiral Graf Spee" son seguidas con singular interés por el público en las informaciones amplias que publican los diarios locales, en el servicio del exterior, y aquéllas que pueden presenciar personalmente.

Al mediodía la visibilidad comenzó a mejorar, lo que dió lugar a que se iniciara una romería de peatones y automóviles a los muelles del puerto, donde el público se agrupaba para contemplar al acorazado alemán, haciendo diversos comentarios sobre su cambio de posición y diversas conjeturas sobre su próxima salida del puerto. Numerosas lanchas, llenas de curiosos, se dirigieron al lugar donde está anclado el "Admiral Graf Spee", para observar de cerca todos sus detalles y poder apreciar los impactos que las granadas británicas habían producido en el casco y en la obra muerta del buque.

Los marinos alemanes se muestran muy reservados con el público y contestan con pocas palabras las preguntas que les dirijen numerosas personas.

Si se anuncia con anticipación la hora de salida de la nave, es muy posible que gran número de público se reuna en los muelles y en las playas cercanas, con el interés de presenciar un posible combate, si es que hay buena visibilidad y la salida se hace de día. — (U. P.).

Acordáronse Distinciones a los Marinos Del "Ajax", "Achilles" y "Exeter"

Londres, diciembre 16 — Informa la radio oficial británica que su majestad británica, como distinción por la valiente lucha empeñada por los barcos de guerra de la real armada, "Ajax", "Achiller" y "Exeter" contra el acorazado de bolsillo "Admiral Graf Spee", ha nombrado al comodoro Henry Harwood, caballero de la Orden del Baño, y a los capitanes V. E. Parry del "Achilles", C. H. L. Woodhouse del "Ajax" y F. S. Bell, del "Exeter", compañeros de la misma Orden.

El comodoro Harwood también ha sido ascendido a contralmirante en la flota de su majestad, a partir del 13 de diciembre, fecha de la acción naval. El Almirantazgo ha pedido recomendaciones del contralmirante Harwood con respecto a la buena conducta y prontitud de acción de los oficiales y hombres de la escuadrilla bajo su comando.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

17.DIC.1939 LA PRENSA

Puntos de Vista Británicos Acerca Del Caso Jurídico del Buque Alemán

Según Londres, la situación en que se halla la nave alemana relega el asunto a segundo plano

Londres, diciembre 16 (United) — Un funcionario del Foreign Office confirmó que el gobierno del Uruguay concedió al "Admiral Graf Spee" un plazo de 72 horas para abandonar el puerto de Montevideo.

Esta información, que sugiere la posibilidad de que se libre una batalla naval en el Atlántico sur entre el crucero alemán y los barcos aliados que se encuentran al acecho frente al puerto de Montevideo, coincide con las noticias sobre el recrudecimiento de la campaña submarina alemana en el mar del Norte.

Al comentar sobre el plazo dado al acorazado alemán por el gobierno uruguayo, los círculos autorizados declaran que ningún incidente diplomático había surgido entre Gran Bretaña y el Uruguay con respecto a la situación del "Admiral Graf Spee". En esferas bien informadas se desautoriza la versión de que Gran Bretaña haya presentado una protesta al gobierno de Montevideo por permitir que el buque alemán reparara los daños sufridos en el combate naval de Punta del Este. Indicaron que el ministro británico en el Uruguay, señor Millington Drake había enviado una serie de notas al gobierno uruguayo pero que ninguna de ellas podía considerarse como de protesta.

Los puntos de vista británicos

La opinión expresada por el gobierno británico de que el buque alemán debía abandonar el puerto de Montevideo dentro de un plazo de 24 horas o ser internado, se basó primeramente en que el "Admiral Graf Spee" había entrado al puerto a toda máquina, probando que se encontraba en condiciones de navegar y en que la ampliación del plazo concedido por la Convención de La Haya no debería aplicarse a los barcos dañados en combate con el enemigo.

Se cree sin embargo que el gobierno británico no ha protestado por permitirse al buque alemán la permanencia de unos días en Montevideo, en primer lugar porque los refuerzos recibidos por las fuerzas navales británicas aseguran la destrucción del "Admiral Graf Spee" en caso de abandonar el puerto, lo que permite a los británicos ser generosos, y además, por cuanto existen precedentes de elásticas interpretaciones de la Convención de La Haya. Uno de estos antecedentes lo constituye el caso del "Glasgow", crucero británico que permaneció 6 días en el puerto de Río de Janeiro reparando los daños sufridos en el combate naval de Coronel.

La posibilidad de otra batalla

Se indica, además, que la demora de 72 horas concedida por el plazo dado por el gobierno uruguayo, y que termina mañana a las 20, favorece a los aliados, por cuanto permite que nuevos buques de guerra británicos y franceses lleguen a la desembocadura del río de la Plata. Entre éstos buques se encuentra el acorazado francés de 26.000 toneladas "Dunquerque" y el crucero "Cumberlan. El acorabado británico Renown" y el portaaviones "Ark Royal" se dirigen a toda máquina a las aguas del Plata.

Además se cree que la demora pueda permitir que otros barcos alemanes —posiblemente el "Admiral Scheer"— se acerquen al Río de la Plata con el objeto de atraer la atención de los barcos aliados y permitir que el "Admiral Graf Spee" abandone el puerto de Montevideo y escape rumbo a alta mar.

Estiman los círculos navales que en la desembocadura del río de la Plata se podría llegar a producir una batalla de suma importancia, y de la cual presienten que saldrían vencedoras las fuerzas navales de los países aliados. Se duda, sin embargo, que Alemania se decida a correr el riesgo de poner en peligro a otros barcos con el objeto de salvar al "Admiral Graf Spee".

Estación radiotelefónica alemana en la Argentina

Entretanto, se comentan en algunos círculos las trasmisiones radiotelefónicas difundidas en Roma durante tres días, con anterioridad al combate de Punta del Este. En estos anuncios radiotelefónicos se decía: "El acorazado de bolsillo alemán ha tenido mala suerte en el Atlántico Sur".

El diario "Daily Sketchs", con el propósito de aclarar el asunto dice que la información procedió de una estación radiotelefónica de una línea aérea alemana, establecida en la Argentina, que trataba de advertir al "Admiral Graf Spee". Dice este diario que una investigación realizada por el gobierno argentino reveló que la estación radiotelefónica había sido utilizada desde el comienzo de la guerra, para informar a los buques alemanes sobre el movimiento de los barcos mercantes británicos. El gobierno indicó a la estación radiotelefónica que debería limitarse a trasmitir instrucciones a los aviones o de lo contrario no podría continuar funcionando.

Opiniones de los técnicos sobre el acorazado alemán

Los técnicos navales han declarado hoy que el hecho de que la torre de control de tiro del "Admiral Graf Spee" haya sido dañada durante el combate no significa que el buque no pueda presentar combate si abandona el puerto de Montevideo.

Según estos técnicos, todos los barcos de guerra poseen una estación de control de tiro de emergencia que podrá ser utilizada por el barco alemán en caso de combatir contra los británicos.

En los círculos navales se ha perdido sin embargo todo temor con respecto a los llamados "acorazados de bolsillo". Según estos círculos el reciente encuentro del "Admiral Graf Spee" probó que sus cañones no pudieron causar gran daño a los crucros británicos debido, posiblemente, a que la vibración de las maquinarias Diesel que utiliza, aumentada cuando el barco viaja a toda velocidad, hace muy difícil la puntería de los artilleros.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

17.DIC.1939

El Uruguay ha Encuadrado su Actitud En la Convención de La Haya de 1907

El decreto sobre neutralidad dictado en Montevideo el 7 de agosto de 1914

Por M. Oribe Coronel, especial para LA PRENSA

Montevideo, diciembre 16 — El Uruguay es hoy el centro de la actividad diplomática americana y, en cierto sentido, mundial. En efecto, en el ambiente de su cancillería se discute y se examinan los principios jurídicos internacionales que de manera más directa atañen a las relaciones y a la existencia de los pueblos. Pocas veces en la historia de la diplomacia americana se ha presentado un problema tan arduo y complejo. Se trata hoy de la aplicación de principios largamente discutidos en conferencias y congresos internacionales.

La decisión tomada por el Uruguay en este momento tan erizado de dificultades tiene su base jurídica en la convención de La Haya de 1907. El Uruguay la firmó, aunque no fué ratificada posteriormente. En la guerra de 1914, el país la citó y tuvo oportunidad de adoptarla. Se recuerda que el 7 de agosto de ese año se dictó un decreto por el que se reglamentaba la observancia de la neutralidad. El 15 de agosto del mismo año durante la presidencia de Batlle y Ordoñez y siendo ministro de relaciones exteriores el doctor Brum, se reglamentaba el límite impuesto al tiempo de permanencia de los navíos de guerra beligerantes en los puertos, en las radas o aguas de la República y se establecía por el mismo el plazo de permanencia, que no sería mayor de 24 horas, con las excepciones previstas en la convención de La Haya número 13 y en algunos artículos del decreto del 7 de agosto, en base a los cuales los navíos de guerra beligerantes pueden prolongar su permanencia por causa de averías o por el estado del mar, debiendo partir en el momento en que cese el motivo del retardo.

Un Decreto Sobre Neutralidad

Esto es exactamente lo que disponía el decreto sobre neutralidad de fecha 7 de agosto, citado en el decreto del 15 de diciembre de 1914, que establecía en forma taxativa los límites impuestos al tiempo de permanencia. Las convenciones de paz de La Haya hacen fuerza para la República Oriental del Uruguay como cuerpo de doctrina por ajustarse a los principios de derecho internacional y por haber sido prácticamente adoptadas por todos los países, con las limitaciones impuestas por cada uno de ellos. Está después lo dispuesto por la convención de La Haya número 13, relativa a los derechos y deberes de las potencias neutrales, en caso de guerra marítima. Como se sabe, el artículo 17 de la misma dice que los buques de guerra refugiados en puertos neutrales, no pueden reparar sus averías sino en la medida indispensable para la seguridad de su navegación, y que tampoco pueden aumentar sus fuerzas militares o bélicas. Asimismo las autoridades neutrales tomarán nota de las reparaciones que hayan de efectuarse, las que deberán ser ejecutadas lo más rápidamente posible. Fué precisamente esto lo que acába de hacer el Uruguay por intermedio de la comisión de técnicos navales. Sobre este artículo es interesante recordar que la comisión de La Habana sobre neutralidad marítima suscripta en 1928 al reproducir las disposiciones de la comisión de La Haya de 1907 ha ampliado algunas de ellas y ha establecido, en el artículo novedo, que los buques beligerantes no pueden reparar en los puertos neutrales las averías que hubieran sido producidas por el fuego enemigo, y otorgan al estado neutral el derecho de establecer las reparaciones que puedan ser efectuadas y de vigilar para que sean practicadas lo más rápidamente posible. En la actualidad se está dando cumplimiento a tal disposición y las autoridades marítimas uruguayas vigilan escrupulosamente todo lo que se refiere a este punto. La convención de La Haya no establece ese distingo entre las averías producidas por el fuego enemigo y las otras por el desgaste natural o averías de navegación. En cambio la convención de La Habana concede a los gobiernos la posibilidad de prohibir la reparación de averías provocadas por acciones de guerra. Esta reglamentación de La Habana responde a una interpretación más estricta de las leyes de neutralidad con respecto a la de La Haya que era más liberal.

La Opinión de los Tratadistas

Existe otro aspecto doctrinario de mucho interés y que mereció análisis prolijos a la luz de la jurisprudencia existente y de las opiniones de mayor autoridad emitidas por los tratadistas. Y es, si de acuerdo con el mismo, el Uruguay puede aplicar las últimas reglas, es decir, las de La Haya, en sus relaciones con un país beligerante europeo que no está obligado a respetar convenios que no suscribió y acerca de los cuales tampoco fué invitado a intervenir. En el momento que viven las relaciones internacionales uruguayas se ha hecho aplicación de los principios emanados de la convención de La Haya. El decreto que rige la neutralidad del país frente a la presente guerra europea y que lleva fecha 5 de septiembre de 1899 se refiere otra vez a la convención de La Haya, y a través de ello se puede ver la continuidad de la línea política internacional seguida y la adhesión a los principios sancionados.

Una Circunstancia Feliz

En círculos autorizados se señala una circunstancia feliz. Es la coincidencia total de la Argentina con estos principios y con esta posición, aunque ese país ha ampliado sus puntos de vista a través de decretos del Ministerio de Marina que dictan normas sobre la permanencia de barcos beligerantes en sus puertos, su abastecimiento, uso de la radiotelefonía, telegrafía sin hilos, etcétera.

Dentro de las líneas principales precedentemente enumeradas estuvo la definición de la política uruguaya frente a este grave momento.

El Hundimiento del Buque Inglés "Inverlane"

Londres, diciembre 16 (United) — El gerente de la compañía de navegación propietaria del buque "Inverlane" anunció que de los 40 tripulantes del vapor hundido, 3 han desaparecido, 7 fueron hospitalizados y los 30 restantes llegaron a salvo a tierra.

Esta madrugada la gente de la costa nordeste divisó a un buque con fuego a bordo que navegaba despacio en dirección a la costa. Era el "Inverlane" que sin gobierno había sido arrastrado por la corriente alrededor de 20 millas en la ruta de navegación del mar del Norte y que aparentemente presentaba un agujero cerca del departamento de máquinas.

El segundo maquinista, James Brown, al referir cómo se había escapado cuando el petrolero chocó con una mina e hizo explosión, incendiándose inmediatamente, declaró: "Cuando ocurrió la explosión, los tanques estallaron y el petróleo se extendió rápidamente por el buque, cubriendo luego la superficie del agua. El petróleo en llamas daba la impresión de que todo el mar se estaba incendiando". Agregó que después de hallarse en el bote éste empezó a llenarse de agua, pero que los 7 náufragos decidieron permanecer en él hasta que un buque pesquero los recogió.

El marinero T. C. Nugent expresó que terminaba de comer con los tripulantes cuando oyó la explosión. "Estábamos seis en el comedor —dice— y quedamos aprisionados porque la puerta que conducía al puente no era posible franquearla debido a las llamas. La puerta principal del petrolero estaba cerrada, pero siguiendo por el corredor pudimos llegar a popa y tomar un bote salvavidas".

El sobreviviente John White, de 70 años de edad, era uno de los tripulantes del buque mercante armado "Carmania" que en la guerra pasada fué hundido por el crucero alemán "Cap Trafalgar" frente a las islas Trinidad.

El capitán C. Ray y el jefe de máquinas T. D. Godfrey regresaron a bordo del "Atheltemplar" después de haber buscado infructuosamente a los tripulantes desaparecidos. Al saltar del bote el capitán Ray cayó al agua, pero fué salvado.

El "Inverlane" se halla ahora en la costa nordeste.

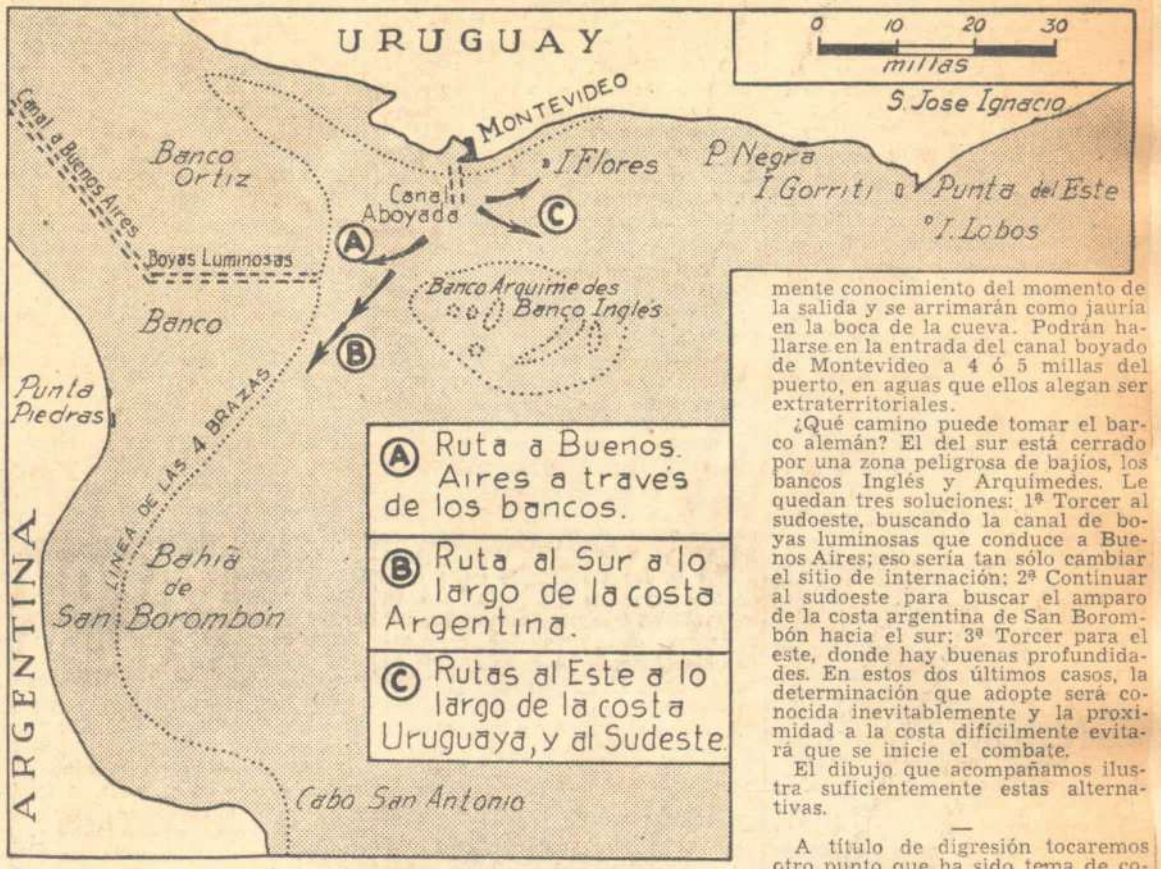
Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

17.DIC.1939

¿SE INTERNARA O NO AL "GRAF SPEE"?

Por NAVALIS



(Especial para LA PRENSA)

Suscita general interés el interrogante de lo que hará ahora el acorazado de bolsillo alemán fondeado en Montevideo. ¿Saldrá a desafiar al adversario, poderoso, sin duda, que lo espera en las afueras? ¿Se internará definitivamente en el puerto, de acuerdo con las reglas internacionales?

El dilema es terrible, y nos inclinamos a creer que la solución será la salida, debido al peso de la gloriosa tradición que ha acumulado la marina alemana en la pasada guerra. No hubo casi ejemplo de que se rindiera un buque, cosa que por otra parte está vedada reglamentariamente a sus marinos. El nombre que lleva el barco es el ejemplo más ilustre: Cuando el conde Spee abandonó las costas de Chile para encaminarse a las Malvinas, no abrigaba la menor duda acerca del fin que tarde o temprano le aguardaba, a causa de la carencia de bases y de la superioridad británica. Así lo manifestó en un histórico banquete de los residentes alemanes en Valparaíso, contestando a quienes le pronosticaban nuevos lauros; se encaminó, pues, resueltamente al sacrificio. Su primer adversario, el almirante inglés Cradock, había sucumbido poco antes, en Coronel, animado también de ese espíritu, pues consideró deshonroso eludir el combate a pesar de la superioridad alemana.

En el presente caso debe influir además el hecho de que Alemania haya celebrado como una victoria el combate de Punta del Este. ¿Cómo conciliar luego este regocijo oficial con la noticia de la internación?

Entre perder el buque por internación o intentar la peligrosa aventura, es, pues, probable que el "Graf Spee" intente salir de noche. ¿Qué probabilidad tiene en tal caso de salir airoso en la demanda?

Ante todo está claro que le conviene salir cuanto antes. Cada hora que pasa aumentan el número y el poder de sus enemigos. Desde el cabo de Buena Esperanza, desde las Malvinas, desde el norte, están sin duda en marcha desde el primer momento grandes unidades, construídas a propósito para el caso, como el "Hood" o el "Renown" y su gemelo, algún portaaviones, quizás algún acorazado, más cruceros...; la presa acorralada no debe escapar. Tres o cuatro días, a más de 500 millas por día, les bastan para llegar, y ya se sabe del "Renown" que ha pedido permiso para entrar en Río Janeiro. En cambio, los alemanes, debido a su alejamiento, difícilmente puedan enviar auxilio. Así, pues, no es imposible que a la hora de leerse estas líneas el "Graf Spee" haya salido ya, y, si así no fuere, es probable que zarpe esta noche.

"Camino al sacrificio" puede decirse, pues tiene muy pocas probabilidades. Entre las averías de que se ha hablado, una, la de la torre de dirección de tiro, es importante y de larga reparación, probablemente irreparable en Montevideo; ella implica una gran inferioridad para el ulterior combate.

Los británicos tendrán inmediatamente conocimiento del momento de la salida y se arrimarán como jauría en la boca de la cueva. Podrán hallarse en la entrada del canal boyado de Montevideo a 4 ó 5 millas del puerto, en aguas que ellos alegan ser extraterritoriales.

¿Qué camino puede tomar el barco alemán? El del sur está cerrado por una zona peligrosa de bajíos, los bancos Inglés y Arquímedes. Le quedan tres soluciones: 1ª Torcer al sudoeste, buscando la canal de boyas luminosas que conduce a Buenos Aires; eso sería tan sólo cambiar el sitio de internación; 2ª Continuar al sudoeste para buscar el amparo de la costa argentina de San Borombón hacia el sur; 3ª Torcer para el este, donde hay buenas profundidades. En estos dos últimos casos, la determinación que adopte será conocida inevitablemente y la proximidad a la costa difícilmente evitará que se inicie el combate.

El dibujo que acompañamos ilustra suficientemente estas alternativas.

—

A título de digresión tocaremos otro punto que ha sido tema de comentarios periodísticos, el del gas mostaza que habrían empleado los ingleses. Tal denuncia nos parece inconsistente. Las granadas de los cañones navales emplean un explosivo —generalmente trotyl, o sea trinitrololueno— que es lo más destructivo que se conoce. Aunque sus efectos incendiario y tóxico son muy grandes, se trata ante todo de destruir al buque, no de envenenar a la tripulación. Si existiera un explosivo más dañino puede tenerse la seguridad de que tanto ingleses como alemanes lo habrían adoptado.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

17 DIC. 1939

Elabórase una Acción Continental Por las Violaciones de Neutralidad

Se origina en el combate naval en la desembocadura del río de la Plata

Durante el día de ayer prosiguieron intensamente las actividades oficiales relacionadas con las violaciones de los derechos americanos en que incurrieron las naves de guerra que se trabaron en combate el miércoles último en la desembocadura del río de la Plata. A la acción desplegada por el gobierno de Uruguay desde el primer momento para exteriorizar su protesta por esas hostilidades lesivas a su soberanía, así como a las gestiones regionales desarrolladas por el vecino país, de acuerdo con la Argentina y el Brasil, para afirmar la neutralidad de una manera resuelta, se ha agregado un movimiento de carácter continental encaminado a sostener la actitud americana concretada en Panamá y los principios internacionales en que ella se fundamenta.

En su edición de ayer consignó este diario que el gobierno uruguayo, a parte de las comunicaciones telefónicas mantenidas con los ministerios de Relaciones Exteriores de la Argentina y de Brasil, había remitido también, por los conductos pertinentes, una información detallada de los sucesos producidos en sus costas a todas las cancillerías de América. Esas referencias tendían a que los respectivos gobiernos se hallasen —según expresaba el comunicado oficial pertinente— "debidamente informados del encuentro naval en Punta del Este, y de la conexión que existe entre él y las declaraciones formuladas" en el congreso de Panamá. También informó LA PRENSA en su servicio telegráfico acerca de la inquietud que ese hecho había provocado en Wáshington, y con respecto a la posibilidad de que se iniciasen consultas para adoptar una actitud común en esta emergencia.

Sin dejar de lado totalmente los propósitos particulares de la Argentina, Brasil y Uruguay, directamente afectados por los hechos, casi todas las actividades diplomáticas de ayer giraron alrededor de una acción continental promovida por las notificaciones uruguayas. Los contactos entre las cancillerías a que nos referimos en nuestra información telefráfica del exterior, adquirieron mayor formalidad hasta encauzarse finalmente en el mecanismo de las consultas, previsto por las Conferencias Panamericanas de Buenos Aires y Lima y perfeccionado para las actuales circunstancias en la reciente Conferencia Interamericana de Neutralidad. En horas de la noche, la labor de las cancillerías ya se había concretado en la elección del procedimiento a adoptarse para este caso.

En el Ministerio argentino de Relaciones Exteriores la actividad también fué intensa durante todo el día, aunque se desarrolló dentro de la mayor reserva, a punto tal que no se proporcionaron informaciones oficiales sobre todas las actuaciones en trámite. El titular de aquel departamento volvió a comunicarse por teléfono con su colega uruguayo, doctor Alberto Guani, quien, a estar a las referencias obtenidas, exteriorizó la preocupación de las autoridades del vecino país por las derivaciones que tiene la situación creada con motivo de la presencia del acorazado alemán "Admiral Graf Spee" en aguas portuarias de Montevideo y la de naves de guerra británicas en el estuario. De los mismos datos obtenidos se infiere que además se tocaron en estas conversaciones algunos puntos relacionados con el problema particular que esa situación ha creado a las dos repúblicas. El señor Cantilo se comunicó asimismo por teléfono con el ministro de relaciones exteriores del Brasil, doctor Osvaldo Aranha. Algunas versiones insisten en que se habría examinado la conveniencia de restringir abastecimientos y facilidades de acceso a los barcos que en lo sucesivo violasen las disposiciones adoptadas por estas tres naciones, en salvaguardia de su neutralidad.

Paralelamente a esta acción de carácter regional, que continúa la del día anterior, y coincidiendo con ella, se desarrolló luego otra que tuvo por factor principalísimo entre nosotros al embajador de Estados Unidos de Norte América acreditado ante nuestro gobierno, señor Norman Armour. Este representante diplomático concurrió poco antes de mediodía al palacio San Martín, donde mantuvo una prolongada entrevista con el ministro. Inmediatamente de retirarse, el señor Cantilo se reunió con el subsecretario, doctor Roberto Gache, y otros funcionarios de su departamento. También hizo acto de presencia el director del Instituto Geográfico Militar, coronel Baldomero de Biedma. A las 14, más o menos, el ministro de relaciones exteriores se trasladó a la Casa de Gobierno para informar al presidente de la Nación, y posteriormente el embajador de Estados Unidos retornó y volvió a ser recibido en audiencia por el ministro.

Finalmente, ya en horas de la noche, se supo que las consultas entre los gobiernos americanos tendían a concertar una declaración común de protesta por las violaciones a los derechos de países neutrales, ocurridas el miércoles. En esa manifestación unánime de las naciones de América quedarían involucradas las exteriorizaciones que pudieron proyectar en un primer momento, por separado, la Argentina, Brasil y Uruguay. Sin embargo, se considera que esa declaración debe ir unida a un procedimiento encaminado a garantizar la zona de seguridad creada alrededor del continente por la declaración de Panamá, y para la cual sólo se había previsto hasta ahora un patrullaje por medio de naves de guerra y aviones de los distintos estados con costas al mar. En cuanto concierne a la manera de hacer efectiva esa protesta o de aplicar los procedimientos que se examinan, nada se ha concretado todavía.

Cabe añadir, por último, que las gestiones empeñadas continuarán durante el día de hoy, y que el gobierno argentino recibe informaciones para apreciar la forma en que los hechos producidos el miércoles habrían podido incidir sobre su jurisdicción.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL MUNDO

17. DIC. 1939

De Respetarse la Zona de Seguridad Podría Facilitarse la Fuga del Spee

Por PAUL BRET. Especial para EL MUNDO

LONDRES, 16. — La atención de toda la prensa británica y aún de todos los círculos se mantiene fija en Montevideo y sobre el "Graf Spee", cuya aventura ha apasionado a la opinión pública por razones tanto espectaculares como nacionales.

¿Tratará el "Graf Spee" de romper el bloqueo o aceptará su internación? Tal es la pregunta que la gente se formula. A pesar de la certidumbre de su destrucción total, en los círculos navales existe la creencia de que por razones de prestigio, las autoridades alemanas darán al comandante del "Graf Spee" orden de salir, YA QUE EN CUALQUIERA DE LOS CASOS DICHO BARCO ESTA PERDIDO PARA LA FLOTA ALEMANA.

De cualquier modo, hay quien se pregunta si para los dirigentes germanos el citado acorazado de bolsillo no es considerado como perdido, toda vez de que según se asegura, varios submarinos de enorme radio de acción se hallarían cerca del Río de la Plata para prestar a la unidad de guerra alemana una ayuda eficaz que le permitiera salir del atolladero.

Los círculos diplomáticos ingleses se muestran incontestablemente preocupados por la cuestión relativa a la zona de seguridad fijada en 300 millas por la Conferencia de Panamá, medida dictada por el deseo de que el continente americano se vea apartado del conflicto europeo, AUNQUE NO DEJAN DE PREGUNTARSE ALGUNOS SI TAL DISPOSICION NO PUEDE FAVORECER EN DETERMINADAS CIRCUNSTANCIAS AL ENEMIGO.

La respuesta a tal tesis, es por demás fácil: si las flotas del continente americano se hallan en condiciones de hacer respetar en forma absoluta la neutralidad de dicha zona, el asunto adquiere un carácter netamente aceptable, mas en caso contrario favorecería inevitablemente la piratería submarina o corsaria, ya que tales actividades proseguirían sin que fuera dable a los aliados el tomar represalias.

Gran Bretaña se halla, lógicamente, de acuerdo con que los países americanos limiten el radio de acción de las flotas, pero siempre en la medida que afecte la seguridad de las rutas comerciales. Igualmente se estima aquí que resulta también en interés de los países neutrales el proteger el océano contra todo acto de rapiña o piratería de los alemanes.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

72

LA RAZON

18 DIC. 1938

El Canciller Cantilo Sigue los Sucesos

Estuvo hasta mediodía en su despacho

EXPECTATIVA

NO obstante el feriado, el ministro de Relaciones Exteriores, señor Cantilo, como también el subsecretario del departamento, doctor Gache, concurrieron esta mañana a sus despachos para informarse de las novedades registradas. El señor Cantilo permaneció en la cancillería hasta mediodía, retirándose poco después.

Como ya hemos informado en ediciones anteriores, nuestra cancillería despliega una intensa actividad, al igual que las de otros países americanos para establecer los puntos de vista de las naciones del continente con respecto a la violación de la zona marítima de seguridad determinada en la Conferencia de Panamá por las unidades que intervinieron en el combate naval librado entre el acorazado alemán Graf Spee y los cruceros británicos.

A pesar de las consultas y conversaciones mantenidas, no se ha establecido aún en forma definitiva el procedimiento a seguir para expresar la protesta, el que surgirá como consecuencia de la consideración de otros aspectos del combate naval.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA RAZON

18 DIC. 1939

Han Previsto Nuestras Autoridades Marítimas la Internación del Graf Spee en Puerto Argentino

NO obstante el hermetismo absoluto que se guarda en estos casos, sabemos que en nuestros círculos navales se contemplaba la posibilidad de que se decidiera hoy, dentro del término ya conocido, la situación del acorazado alemán Admiral Graf Spee, habiéndose previsto para el caso todas las medidas. Si la nave alemana ante el dilema a que está abocada, de afrontar la batalla o aceptar la internación, optara por esto último, se cree, desde luego, que preferirá nuestro puerto al de Montevideo. De cualquier modo, se juzga en los referidos círculos que la salida será intentada y ya se habrían, a ese efecto, adoptado medidas para aplicar las normas que corresponden a la internación, a tal punto de que estaría señalado el lugar en que sería fondeado el navío de guerra del Reich; la forma en que se desembarcaría a la tripulación, lo que se haría probablemente en Martín García, y la colocación de guardias argentinos a bordo. En las bocas del río de la Plata y no muy lejos de los buques de guerra británicos, se mantienen en una tensa expectativa el rastreador Seaver y las cañoneras Libertad e Independencia. Con referencia a la suerte del Exeter y por conductos oficiosos, hemos sabido que algunos aviadores habrían observado el paso del mencionado crucero frente a Puerto Belgrano, marchando a una velocidad de cuatro o cinco millas por hora y completamente escorado, lo que sugiere que sus condiciones de navegabilidad son muy precarias. Por otra fuente nos ha llegado la versión de que en el encuentro librado el miércoles [illegible] a Punta del Este se encontraría entre los muertos el cirujano del Exeter, de manera que los heridos en la referida acción habrían contado solamente con la atención de los enfermeros. Esta mañana establecimos asimismo que una firma de esta capital ha recibido un importante pedido de elementos ortopédicos para ser remitidos a la brevedad posible a las islas Malvinas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

CRITICA

714

8 DIC 1939

Realizan Urgentes Consultas

Reúnense Diplomáticos en Montevideo

A pesar del feriado, notóse esta mañana gran actividad en la cancillería. En ella se hizo presente, desde temprano, el titular de la cartera, señor Cantilo, quien con el subsecretario, doctor Gache, estudió las diversas comunicaciones relacionadas con las consultas que se hicieran a los distintos países, con respecto a la actitud a asumir frente a los hechos que comprometerían nuestra neutralidad, a raíz del combate naval de días pasados. A pesar de las diligencias realizadas, no se ha conseguido aun uniformar determinado criterio, que en una acción conjunta, sería la actitud a asumir en defensa de nuestra soberanía.

Ante nuestro requerimiento, se nos manifestó que se esperaba, terminadas las respectivas consultas a los países afectados, llegar a un punto de entendimiento que permitiese arribar a una acción, en la cual pesase el criterio que señalan los últimos principios sostenidos sobre la materia.

Importante conferencia

MONTEVIDEO, 17 (De nuestro corresponsal). — Se informa que los miembros del Cuerpo Diplomático Americano han solicitado audiencia al ministro de Relaciones Exteriores, doctor Guani.

El canciller ha accedido a la solicitud, habiéndose establecido que la entrevista se realizará a las 15.30.

A este respecto se informa que el pedido de los integrantes del Cuerpo Diplomático se relaciona con el telegrama enviado por el canciller uruguayo a su colega panameño, doctor Garay, con el que se inicia una consulta destinada a aclarar la actitud que deben adoptar los países de América con respecto a la batalla naval librada frente a Punta del Este, de acuerdo con las resoluciones votadas en ese sentido en la Conferencia de Panamá.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL PAMPERO

18 DIC 1939

Violaron la Soberanía

Nuestra cancillería formulará una protesta

En la mañana de hoy reinó extraordinaria actividad en la cancillería. El ministro de Relaciones exteriores señor Cantilo, **ocupóse** extensamente de la situación creada con motivo del combate habido en estos últimos días en aguas jurisdiccionales sudamericanas.

Se tiene entendido que se formulará una protesta ante la violación de la soberanía argentina.

FLAGRANTE VIOLACION

Pasado el momento de intensidad emotiva que sigue a toda acción de guerra empeñada con heroísmo y concluída con honor y sangre, se hace preciso examinar esta acción de Punta del Este desde el punto de vista de los intereses nacionales argentinos. Hagamos notar ante todo que, si bien la Argentina realiza actos jurisdiccionales en la mayor parte del estuario del Río de la Plata, la situación de derecho no está aún claramente fijada, por lo que, al hablar de la neutralidad argentina, implicamos también en cierto modo la neutralidad uruguaya, en cuanto la república vecina participa con la nuestra del dominio de parte del río.

Aquí no se trata del régimen de las aguas territoriales marítimas, que las naciones europeas fijan en tres millas a contar de la costa, ni tampoco de la modificación de tal régimen intentada en la Conferencia de Panamá. Las aguas del Río de la Plata están regidas por otros principios: los que se refieren al régimen de los ríos. Desde su nacimiento hasta su desembocadura, las aguas del Río de la Plata están bajo la jurisdicción de las naciones ribereñas, y este principio ha sido siempre sostenido por éstas, no obstante la pretensión inglesa de que en la desembocadura se trata, no de un río, sino de una especie de golfo, en otras palabras: de mar libre. Como se ve, la tesis británica ya anticipa la violación en potencia de nuestras aguas territoriales.

LOS CULPABLES

En cuanto a los culpables de la violación, están a la vista de todos. El crucero alemán se encaminaba a Montevideo con el fin de abastecerse de combustible, agua potable y

(Continúa en la pág. siguiente)

(Viene de la página anterior)

víveres. Fué en esa situación en que lo sorprendió el "Exeter", que hizo los primeros disparos, y al cual se le unieron luego el "Ajax" y el "Achilles". El combate naval se redujo, pues, a un ataque de los cruceros británicos contra el crucero alemán, quien debió repeler el ataque forzosamente, como lo hizo. Aún más, por la misma carencia de combustible, el "Graf von Spee" tenía que eludir el encuentro, pues las maniobras de un combate naval exigen un rendimento muy alto del mecanismo propulsor, condición muy difícil de llenar si no se cuenta con el combustible necesario.

LO QUE CABE ESPERAR

Lo que cabe, pues, aquí es una protesta en regla de nuestra cancillería, la que, creemos, no tardará en producirse, pues es de elemental obligación burocrática. Ya que nuestra cancillería se ha visto al fin libre del rompedero de cabeza que le significó su bizantina actitud en Ginebra, conviene que se desentienda un poco de la suerte de Finlandia y se preocupe un poco más por la integridad de los derechos argentinos, violados en forma tan flagrante por el combate de Punta del Este y por la presencia actual en la entrada del Río de la Plata de una verdadera escuadra británica en posición netamente beligerante.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

18 DIC. 1939

LA NACION

EL COMANDANTE DEL GRAF SPEE ENVIO UNA NOTA DE PROTESTA

MONTEVIDEO, 17 (Esp.).—El comandante del acorazado alemán Admiral Graf Spee remitió hoy, al ministro de Alemania, poco antes de zarpar, la siguiente nota:

"Antes de zarpar de Montevideo, no quisiera dejar de expresar, por intermedio de usted, mi más profundo agradecimiento por las innumerables demostraciones de simpatía y de sentimientos caballerescos que el pueblo uruguayo ha brindado a mis valientes muertos y heridos, y sigue brindándonos.

"Nunca olvidaré este sentimiento del pueblo uruguayo. Asimismo, no quisiera, especialmente en consideración a la situación que se ha presentado entretanto, dejar de expresar mi más profundo agradecimiento a las autoridades uruguayas, tanto por la rápida disposición de ayuda a la inesperada llegada del Admiral Graf Spee, como también por los eficacísimos socorros dispensados a mis heridos y los honores a mis muertos.

"Con gran pesar de mi parte, se ha mezclado en esta demostración de verdaderos sentimientos humanitarios, una profunda discordancia. De acuerdo con su comunicación referente a la entrevista con el ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. Guani, debe considerarse como definitivo el plazo fijado por el Consejo de Ministros del Uruguay para el día 17 de diciembre a las 20, para la salida del acorazado Admiral Graf Spee, no obstante que las reparaciones indispensables para el restablecimiento del estado de navegabilidad no pueden efectuarse en ese plazo. Contra tal determinación protesto en toda forma. Los fundamentos de mi protesta son los siguientes:

"De acuerdo con el artículo 17 de la 13a. Convención de La Haya, puede concederse a los barcos de guerra de estados beligerantes en puertos neutrales el plazo para la reparación de daños, en forma indispensable para la seguridad de la navegación. Existe un precedente para éste en la América del Sur, que data del año 1914: las reparaciones de una duración de varias semanas en el crucero británico Glasgow.

"Para eliminar los daños marítimos de mi buque, solicité, después de la revisión efectuada por peritos, un término de quince días.

"2o. La comisión técnica del gobierno uruguayo ha podido convencerse por sus propios ojos de que la potencialidad de combate del buque, es decir, maquinaria y armamento, ha sufrido tan poco que no era de temerse que el plazo pudiera ser utilizado para reforzarla. Esa misma comisión pudo convencerse de que en el casco del buque pueden comprobarse averías cuya reparación es indispensable a fin de poner al buque en estado tal que esté en condiciones de resistir a los peligros de la navegación.

"Además dicha comisión se impuso de los perjuicios ocasionados en las cocinas y en la panadería de a bordo, cuyo funcionamiento, teniendo en cuenta el número de tripulantes del buque, es condición indispensable para la permanencia prolongada en alta mar. Por consiguiente, estas reparaciones están comprendidas en el artículo 17º de la 13ª Convención de La Haya.

"De acuerdo con las comunicaciones hechas por el señor ministro de Relaciones Exteriores, la comisión anteriormente citada, nombrada por el ministro de Defensa, declaró suficiente el plazo de 72 horas para la reparación de las averías mencionadas, sobre lo cual se basó el dictamen del consejo de ministros.

"3o.—A pesar de los intensos esfuerzos, no ha sido posible reparar las averías en el plazo fijado con los medios de auxilio disponibles en el puerto de Montevideo. Esto podría haber sido comprobado en cualquier momento mediante una nueva investigación.

"Dentro de estas declaraciones expongo formalmente que las autoridades aduaneras impidieron trasladarse a bordo al empresario y personal encargado de efectuar los citados trabajos de reparación, el día 16 de diciembre a las 18, habiéndoles sido permitido esto sólo al cabo de varias horas, después de la intervención de funcionarios de la legación alemana.

"Tengo que exponer que la determinación del Consejo de Ministros de la República Oriental del Uruguay me obliga a abandonar el puerto de Montevideo con un buque que no ha sido reparado "en la medida imprescindible para la seguridad de su navegación. Una salida a alta mar representaría, por lo tanto, hacer peligrar negligentemente la tripulación, compuesta de más de mil hombres, a cuyo efecto puntualizo nuevamente que en esto no me refiero al peligro debido a la acción contraria del enemigo, sino única y exclusivamente a los peligros generales de la navegación.

"4o.—El dictamen del Consejo de Ministros representa una flagrante violación de las aspiraciones de humanización de la guerra, que llevaron a la firma de la Convención de La Haya arriba mencionada.

"5o.—La evidente discrepancia entre el comportamiento del pueblo uruguayo y (exceptuando el caso mencionado en el inciso 3) también de las autoridades uruguayas por una parte y de la decisión del Consejo de Ministros por otra, sólo puedo explicármela con la presión ejercida por una parte interesada. Yo, por mi parte, a pesar de que eso hubiera estado dentro de mis posibilidades técnicas, he prescindido severamente de cualquier presión.

"En la mañana del 13 de diciembre ataqué en alta mar al crucero británico Exeter. En el combate tomaron también parte los cruceros Ajax y Achilles. Una vez que el Exeter fué puesto fuera de combate por mí, resolví entrar en el puerto de Montevideo a los efectos de reparar averías marítimas. Era de mi conocimiento que el gobierno británico, también en las aguas del Río de la Plata, reconoce solamente una zona de tres millas. Una vez que mi buque había alcanzado esa zona sobre la cual los dos Estados lindantes del río de la Plata reclaman un condominio internacionalmente discutido, a pesar de estar en conocimiento de la interpretación británica, con toda conciencia he tenido en consideración los sentimientos de las poblaciones amantes de la paz de estos dos Estados, prescindiendo de una acción de ataque. Sobre todo y a pesar de las condiciones favorables de táctica y de visibilidad, abrí fuego contra el crucero británico estacionado cerca de la isla de Lobos, solamente después de que éste había abierto fuego y que los impactos llegaron cerca de mi buque.

"6o. A pesar de que no reconozco el fundamento del gobierno uruguayo, respetaré también el plazo que me fué fijado por él. Pero debido a que el gobierno uruguayo me niega la posibilidad prevista por la convención de La Haya, de poner mi buque en condiciones de navegabilidad, no estoy dispuesto a entregarlo al dominio de este país, pues, por lo demás, no ha sufrido en absoluto durante la batalla, en cuanto a su potencialidad de combate.

"En estas condiciones, no me queda otra solución que la de hundir mi nave, haciéndola volar en las cercanías de la costa y desembarcando dentro de lo posible a mi tripulación".

NO HUBO VÍCTIMAS EN LA NAVE HUNDIDA

MONTEVIDEO, 17 (Esp.). — A fin de esclarecer versiones contradictorias que circularon esta noche acerca de la suerte corrida por el comandante, oficiales y una parte de los tripulantes del Admiral Graf Spee, concurrimos a medianoche a la legación alemana, donde se nos acogió gentilmente, expresándosenos que lo único que podía afirmarse es que no hubo en el hundimiento del Admiral Graf Spee ninguna pérdida de vidas, y que el comandante Langsdorff se había alejado en uno de los remolcadores argentinos.

El público alemán no conocía la resolución

BERLIN, 18 (D). — El público alemán no se enteró por la mañana del hundimiento del Admiral Graf Spee, pues la información de la D. N. B. se dió a conocer después que aparecieron los diarios de la mañana y las estaciones radiodifusoras habían clausurado sus transmisiones.

Serán internados los tripulantes

MONTEVIDEO, 17 (D). — En fuentes allegadas a la presidencia de la República se expresó que el Gobierno internará a todos los tripulantes del Admiral Graf Spee que permanezcan en aguas uruguayas. Se agregó que como el acorazado no abandonó la zona jurisdicional dentro del límite de tiempo fijado, los miembros de la tripulación están sujetos a ser internados.

El barco parece partido en dos

MONTEVIDEO, 18 (D).—El acorazado Admiral Graf Spee se encuentra casi intacto y descansa en el lecho del Río de la Plata, con la popa, la proa y mucha parte de su estructura superior emergiendo sobre las aguas.

El casco aun parecía un horno, pero al extinguirse el fuego el acorazado estaba en posición normal en el agua y daba la impresión de haberse partido en dos. Una parte de la proa aparece como fundida por las explosiones, pero las torres de los cañones aparecen en posición. Alrededor del barco, y en un trecho de mil metros, el olor del petróleo quemado es irresistible.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

77

18.DIC.1939

Los guardacostas creen que no se produjeron víctimas

MONTEVIDEO, 17 (Esp.).—Los primeros funcionarios que regresaron a la comandancia de marina después de producidas las explosiones que destruyeron al acorazado Admiral Graf Spee, fueron el capitán de puestos, señor Yolando Mognone, y su ayudante, el teniente José Requero. Su arribo fué esperado con verdadera ansiedad, porque la población de Montevideo, que había presenciado con dolor la salida del buque, tenía la sensación de que la tragedia había alcanzado proyecciones enormes, sobre todo después de haber visto desfilar por las calles de la capital a la joven tripulación del barco beligerante.

Se sabía que los casados y los de mayor edad se habían transbordado al Tacoma poco antes de que el acorazado se pusiera en movimiento, pero aun así los contornos de la tragedia parecían terribles, pues los que se hallaban en el barco mercante eran quinientos, aproximadamente, y el total de los tripulantes se elevaba a 1060. El teniente Requero fué asediado por sus compañeros, por los periodistas y por una gran cantidad de público que aguardaba impaciente en la explanada portuaria. El rostro del marino reflejaba un gran cansancio y angustia. Las preguntas se sucedieron no bien los ocupantes de la pequeña embarcación saltaron a tierra. El teniente Requero tuvo un instante de vacilación, pero en seguida reaccionó, y dirigiéndose más al público que a los periodistas, expresó en alta voz:

"Creo que casi no han existido víctimas. Si las hubo, han sido muy pocas. Cerca del buque distinguimos a varias embarcaciones del mismo acorazado, entre las que alcancé a ver a varios oficiales, pero no sé si entre ellos se encontraba el comandante Langsdorff, porque no lo vi".

Las palabras del teniente Requero produjeron una favorable impresión y fueron como un bálsamo para los nervios que se hallaban en tensión desde la noche anterior.

Cuando el marino uruguayo logró abrirse paso entre el numeroso público para dirigirse a la comandancia de marina a informar a sus superiores, logramos entrevistarlo. Sus palabras fueron precisas:

"No pude ver la explosión—dijo.— Me hallaba en tierra, en cumplimiento de mis obligaciones, porque la partida del acorazado obligó a desarrollar una vigilancia muy intensa. De improviso, cuando el público que se había estacionado en las explanadas portuarias iba perdiéndose en la avenida costanera, dos fuertes explosiones que venían del río y alcanzaron a sacudir las puertas y ventanas, nos dieron la sensación de lo ocurrido, que en realidad era lo único lógico, porque el buque se hallaba a muy escasa distancia de la costa, y hasta ese instante no había sido anunciada la presencia de ningún barco enemigo. Oír las explosiones y salir apresuradamente de la comandancia para ocupar una de las embarcaciones, fué cosa de pocos instantes.

Enfilamos en dirección a la salida del puerto y cuando aun no habíamos cruzado las escolleras de la cintura, ya distinguimos, a doce kilómetros de distancia, una densa columna de humo y grandes llamaradas, que daban un aspecto más trágico a la escena. Avanzamos con el máximo de velocidad, y cuando nos íbamos aproximando al acorazado, alcanzamos a distinguir una lancha de la nave alemana que avanzaba hacia el Tacoma, el cual permanecía fondeado, próximo al lugar del siniestro. Dimos la voz de alto a los tripulantes, y nos respondieron que se dirigían al barco mercante. Agregaron que de los suyos ya no quedaba ninguno a bordo del acorazado. Todos habían sido salvados. Entonces nos aproximamos más a la nave incendiada, situándonos casi a doscientos metros de distancia de ella. A bordo no se advertía la presencia de ningún marino. En ese sentido, todo era quietud. La acción de las llamas era muy intensa, y frecuentes las explosiones. Mientras practicábamos la inspección correspondiente, fueron llegando las principales embarcaciones al servicio portuario. Arribó el Huracán, luego el Lavalleja y las demás, hasta sumar en total 21. En el agua no se advirtió la presencia de ningún tripulante. Los auxilios nuestros no eran, por lo tanto, necesarios, y decidimos regresar.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

18 DIC. 1939

LA NACION

LOS DIPLOMÁTICOS SE ENTREVISTARON CON EL DR. GUANI

En la cancillería de Montevideo hubo una gran actividad

LAS CONSULTAS

MONTEVIDEO, 17 (Esp.).—La solidaridad americana se ha puesto nuevamente de manifiesto ante el reciente combate librado en Punta del Este, que presenta, entre otros hechos graves, la violación de la zona de neutralidad demarcada por la Conferencia de Panamá, por naves británicas y alemana. Ese acto de entendimiento y colaboración se puso hoy de manifiesto en la reunión celebrada en la mañana por los ministros de los países del continente, según instrucciones recibidas de sus respectivos gobiernos, lo que debe considerarse como una consecuencia de la actitud asumida por el presidente del Uruguay, general Alfredo Baldomir, y de su ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Alberto Guani, al señalar ante la cancillería de Panamá la violación de aquella zona por las naves que intervinieron en el combate de Punta del Este.

El Uruguay, como ya se ha dicho, se encontró inesperadamente abocado a tres problemas de verdadera trascendencia internacional: Las naves beligerantes al iniciar sus hostilidades invadieron el límite de 300 millas señalado por la Conferencia de Panamá, y luego la jurisdicción del Plata, al cruzar la desembocadura del río y continuar combatiendo en aguas que sólo pertenecen al Uruguay o la Argentina, según sea la posición en que se encuentren los buques. Posteriormente se agregó a estos problemas, de suyo delicados, la llegada del Almirante Graf Spee al puerto de Montevideo y las derivaciones de carácter diplomático que ese hecho ha provocado.

La violación de la zona neutral y jurisdiccional fué denunciada ante los gobiernos de Panamá, Londres y Berlín, mientras se fijaba un plazo de 72 horas para que la nave alemana se hiciese de nuevo a la mar. Las reclamaciones de Londres y Berlín han seguido su curso normal, y probablemente serán motivo de aclaraciones posteriores, y en cuanto a la actitud continental, su repercusión se traduce en un acto de solidaridad americana. Hoy, desde las 11.15 hasta las 13, estuvieron reunidos los ministros americanos en la embajada del Brasil, por hallarse en Buenos Aires el representante de la Argentina, Dr. Roberto Levillier, decano del cuerpo diplomático. Luego de informarse de los deseos expresados por sus respectivos gobiernos, los ministros pasaron a considerar el hecho revelado por el Uruguay. Las declaraciones formuladas acerca de la forma en que se desarrolló el combate dieron a todos la seguridad de que la actitud asumida por este país fué en realidad la que correspondía, y, por lo tanto, el gobierno uruguayo debía merecer el más decidido apoyo de América, lo que fué aprobado por unanimidad. Se deliberó después acerca del procedimiento que debería seguirse para hacer llegar sentimientos y propósitos al ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani, y se convino en gestionar una entrevista especial, la que fué fijada para las 15.30.

Mientras permanecíamos a la espera de dicha entrevista, tuvimos oportunidad de hablar con el embajador brasileño, Dr. Baptista Lusardo. Se expresó en términos entusiastas acerca del espíritu que había presidido la reunión de diplomáticos, y sostuvo que en estos momentos se vive una hora de verdadero americanismo, que llenará de orgullo a todos los países del continente por el carácter franco y decidido que encierra la solidaridad y el apoyo al Uruguay.

Preguntamos entonces al embajador Lusardo si en el caso eventual de que las gestiones relacionadas con la partida del Admiral Graf Spee sufriesen algunos tropiezos, y llegara a considerarse oportuna la colaboración de naciones como la Argentina, el Brasil y los Estados Unidos, se facilitaría esa estimable contribución, y nos respondió que el apoyo ofrecido es amplio, por reconocerse lo complejo de los problemas que hoy preocupan al Uruguay y la índole delicada de la situación que este país busca resolver de acuerdo con los principios del derecho internacional.

La reunión en la Cancillería

MONTEVIDEO, 17 (AP).—Los representantes de las repúblicas americanas se reunieron esta tarde en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en consulta mutua, para conferenciar con el Dr. Guani sobre la seria emergencia que la guerra europea planteaba al Uruguay y a todo el continente americano.

Los diplomáticos comenzaron a llegar al Ministerio a las 15.30. A las 15.48 comenzó la conferencia.

El embajador brasileño, Dr. Luzardo, informó que los diplomáticos de los países americanos se habían reunido esta mañana, y que tras dos horas de deliberaciones habían resuelto declarar al gobierno uruguayo su solidaridad con la política internacional que sigue en esta emergencia. Mientras se realizaba esta reunión, el ministro de Gran Bretaña, Mr. Drake, visitó el Ministerio de Relaciones Exteriores, siendo esta la tercera vez que lo hizo en el término de pocas horas.

En la reunión de la tarde se comprobó que las consultas entre los diplomáticos mostraban la completa solidaridad con los puntos expuestos por el Dr. Guani. Se anunció que más tarde se publicaría una declaración formal al respecto.

Uno de los diplomáticos que participaron en la reunión declaró: "El hecho de que tanto Gran Bretaña como Alemania se han quejado de las medidas dictadas con respecto al Admiral Graf Spee, es prueba de que el doctor Guani ha obrado con toda equidad. Se ha dicho que el ministro de Relaciones Exteriores simpatiza marcadamente con la causa aliada, y se recuerda que durante la guerra mundial era ministro uruguayo en Bélgica; pero el tratamiento otorgado al barco alemán, pese a las protestas británicas, lo ha mostrado en una actitud de la que puede estar orgulloso todo el continente americano".

Consultas del gabinete uruguayo

MONTEVIDEO, 17 (AP).—Los miembros del gabinete uruguayo efectuaron esta mañana consultas individuales con el presidente de la República, general Baldomir, con respecto a la situación creada por la entrada a este puerto del acorazado alemán Admiral Graf Spee, y por el combate naval en que participaron ese barco y tres unidades británicas, cerca de la costa uruguaya.

Más tarde el Gobierno publicó la nota enviada al gobierno de Panamá, de acuerdo con el sistema de consultas previsto por el artículo tercero de la declaración de los países americanos, aprobada el 3 de octubre de 1939.

La nota uruguaya a Panamá

MONTEVIDEO, 17 (Esp.). — La nota que la cancillería uruguaya envió a la de Panamá, y en la cual señala la violación de la zona de neutralidad continental por las naves que intervinieron en la batalla de Punta del Este está redactada en los siguientes términos:

"En la mañana del día 13 y a 200 millas de nuestras costas, se inició una acción naval, continuada en la tarde frente a Punta del Este, entre barcos de guerra alemán y británicos, y que finalizó con la entrada en el puerto de Montevideo del acorazado alemán Admiral Graf Spee. Dichos encuentros se realizaron en el área americana fijada en la declaración de Panamá y guardarían relación con actividades de los navíos beligerantes contra barcos mercantes dentro de la expresada zona de seguridad. En consecuencia, me valgo del feliz precedente que atribuye a ese gobierno la función de intermediario transmisor de las consultas, para solicitarle se digne comunicar estas informaciones a los estados americanos, con sugestión de que dichos hechos y las consecuencias que de ellos se deriven fundarían la representación o adopción de las medidas conjuntas o individuales previstas en el artículo 3 de la declaración del 3 de octubre, en salvaguardia de los legítimos intereses de las tres Américas, sin que lo expuesto pueda afectar el ejercicio de los derechos de mi país inherentes a su soberanía, según se estableció en Panamá".

Comunicado de la conferencia de ministros

MONTEVIDEO, 17 (H). — La conferencia de ministros americanos dió el siguiente comunicado:

"Los jefes de misiones de los Estados americanos acreditados ante el gobierno de la República acudieron esta tarde al despacho del canciller Dr. Alberto Guani, a fin de recoger noticias colectivamente, acerca de la situación internacional actual. Después de oídos los informes suministrados por el ministro de Relaciones Exteriores, dichos diplomáticos le expresaron al canciller su cordial solidaridad con el gobierno y el pueblo uruguayos, en estos momentos. Por hallarse ausente el decano del cuerpo diplomático, embajador de la República Argentina, Sr. Roberto Leviller, que llegó al finalizar la reunión, habló brevemente en nombre de todos, el embajador del Brasil, Dr. Joao Baptista Luxardo.

"El ministro de Relaciones Exteriores agradeció, no menos cordialmente el acto de americanismo de los jefes de misiones.

Asistieron a la reunión los señores embajador de la República Argentina, Sr. Roberto Leviller; embajador de los Estados Unidos del Brasil, Dr. Joao Baptista Luxardo; ministro plenipotenciario de los Estados Unidos señor Edwin C. Wilson; ministro plenipotenciario de Méjico, doctor Manuel de Negri; ministro plenipotenciario del Perú, doctor José Luis Bustamante y Rivero; ministro plenipotenciario de Bolivia, Dr. Jorge Valdez Munsters; ministro plenipotenciario de Chile, Sr. Joaquín Fernández y Fernández; ministro plenipotenciario de Colombia, Dr. Raymundo Rivas; ministro plenipotenciario de Venezuela, Dr. Rufino Blanco Fombona; ministro plenipotenciario de Cuba, señor Luis Rodríguez Embil; encargado de negocios del Paraguay, Sr. Dahlquist, y el encargado de negocios de El Salvador, Sr. Julio C. Roselló.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

18 DIC. 1939

Durante Casi Todo el Día de Ayer se Realizaron Intensas Actividades Diplomáticas en Montevideo

Los representantes americanos efectuaron una prolongada reunión en la cancillería

Montevideo, diciembre 17 — Día de intensas actividades diplomáticas fué el de hoy en razón de haberse informado oficialmente que el gobierno uruguayo había resuelto mantener su decisión de no ampliar el plazo acordado al acorazado de bolsillo alemán "Admiral Graf Spee".

Como en días anteriores, desde temprano se registró inusitada actividad en la cancillería. El titular de ese departamento, doctor Alberto Guani, concurrió a su despacho a las 10.15 y departió largo rato con diversos asesores del ministerio.

A las 13.15, en momentos en que el doctor Guani abandonaba la cancillería, fué entrevistado por la United Press sobre si el plazo acordado al buque alemán había sufrido modificaciones. El ministro contestó categóricamente que el plazo, ya conocido por todos, no había sido modificado. Añadió que consideraba el problema planteado a su gobierno por la presencia de la nave extranjera con cautela. El canciller, pese a haber trabajado intensamente desde que el "Admiral Graf Spee" entró en el puerto, no parecía fatigado y sus palabras tenían notable aplomo.

El doctor Guani se prestó de buen grado a conversar con los periodistas, y por primera vez se refirió en forma concreta al plazo dado al buque alemán, que, como se sabe, vence esta noche a las 20.

Reunión de diplomáticos americanos en la cancillería

Un portavoz de la cancillería anunció a los periodistas oficialmente que el cuerpo diplomático americano acreditado ante el gobierno uruguayo había solicitado audiencia al canciller, la que quedó concertada para las 15.30.

En algunos círculos se dijo que dicha audiencia permitiría al doctor Guani conocer hasta qué punto su gobierno cuenta con el apoyo de los demás países americanos frente al problema planteado y a la solución adoptada.

A las 15.40 se efectuó la reunión, asistiendo a ella representaciones de la Argentina, Brasil, Estados Unidos, México, Perú, Bolivia, Chile, Colombia, Venezuela, Cuba, San Salvador, Paraguay y Uruguay.

Consulta entre los países americanos

Con anterioridad a la reunión de los diplomáticos americanos en la cancillería, cuyo resultado se ignora por cuanto se realizó a puertas cerradas, los mismos representantes efectuaron entre ellos una conferencia esta mañana a las 11.30.

Esta fué convocada por iniciativa del embajador del Brasil, doctor Batista Luzardo, quien la presidió por ausencia del embajador argentino, doctor Roberto Levillier. La reunión se realizó en la sede de la embajada brasileña y concurrieron, además del doctor Luzardo, el primer secretario de la embajada argentina, señor Pintos; el ministro de Estados Unidos, señor Wilson; el de Chile, doctor Fernández y Fernández; el de Venezuela, doctor Blanco Fombona; el de Perú, doctor Bustamante y Rivero; el de Colombia, señor Rivas; el de Cuba, señor Rodríguez Embil; el de México, señor de Negri; el del Paraguay, señor Dalquist, y el de Bolivia, señor Valdez Musters.

Se consideró extensamente la situación que creaba al gobierno uruguayo el combate naval de Punta del Este y la permanencia en Montevideo del "Admiral Graf Spee", así como los comentarios de la prensa local y el plazo de 72 horas acordado a la nave alemana.

El ministro de Chile propuso que se comisionara al embajador brasileño para que solicitara al canciller, doctor Guani, una entrevista con el cuerpo diplomático americano, para que aquél expusiera el punto de vista uruguayo y la verdadera situación en que se encuentra tan importante asunto. La propuesta fué aprobada y se pasó a un cuarto intermedio a la espera del resultado de la gestión del doctor Luzardo. Este regresó minutos más tarde y dió cuenta de que el canciller uruguayo había fijado la audiencia para las 15.30.

El interés de los diplomáticos americanos en el conocimiento directo de los sucesos respondió no sólo a la simpatía con que se mira al Uruguay en esta difícil emergencia, sino también a lo establecido en Panamá sobre las consultas cuando se planteara un problema internacional delicado a cualquiera de los gobiernos del continente.

Los aspectos jurídicos de la cuestión

Son varias las derivaciones que puede tener el combate naval del miércoles, el cual además de afectar directamente al Uruguay, por reflejo ha puesto en movimiento a casi todas las cancillerías americanas.

La fijación del plazo para la salida de la nave, así como el hecho de que el combate se haya librado en aguas uruguayas, son factores que plantean una situación delicada al gobierno uruguayo.

Sin embargo, la excepción aceptada para el caso de averías presenta dificultades de interpretación, ya que en los dos documentos suscriptos por el Uruguay, existen diferencias. El artículo 14 de la convención de La Haya no establece distingos en las averías; por otra parte, el instrumento de neutralidad marítima aprobado por la conferencia panamericana de la Habana, acepta como norma común el plazo de 24 horas y una excepción cuando existan averías (artículo 5). En su artículo 9 dicho instrumento dice: "Está prohibido a los navíos beligerantes averiados hacer en los puertos neutrales otras reparaciones que aquellas indispensables para la continuación de su viaje pero esas reparaciones no deben constituir de ninguna manera un aumento en su poderío militar. En ningún caso podrán ser reparadas las averías producidas por el fuego del enemigo. El estado neutral certificará la naturaleza de las reparaciones a efectuarse y vigilará que sean llevadas a efecto en el menor tiempo posible".

Esta circunstancia hizo que las autoridades debieran fijar plazo basándose en dos textos de convenciones con diferencias, optando por una solución conciliatoria, al no aprobar la rigidez de la convención panamericana.

Otro aspecto muy discutido sobre el plazo acordado es el que se refiere al momento en que debe expirar, que en este caso sería a las 20 de hoy. La convención de La Haya destaca sobre este punto como indispensable que el navío que no se sujete a las reglas precedentes puede ser internado por orden del gobierno neutral.

Otras actividades diplomáticas

Poco después de mediodía concurrió a la cancillería el ministro británico, Millington Drake, llevando un sobre.

A esa hora el ministro de Alemania, doctor Otto Langmann, se trasladó al "Admiral Graf Spee".

También a mediodía efectuóse una reunión en el local de la Inspección de Marina, en la que participó el contralmirante uruguayo Schoereder.

El presidente de la República, general Baldomir, que había proyectado trasladarse al departamento Rocha para inaugurar un cuartel, resolvió suspender el viaje y permanecer en Montevideo a causa de los acontecimientos.

El barco alemán desembarca más heridos

A las 13.30 llegaron al puerto tres ambulancias de la Asistencia Pública, y cinco militares para trasladar nuevos heridos del "Admiral Graf Spee".

A las 13.50 llegaron en un remolcador de la Prefectura, que había permanecido junto a la nave alemana, 22 heridos más que, sumados a los 9 que ya son atendidos en Montevideo, hacen un total de 31. Antes de atracar el remolcador se vió a los hombres envueltos en sus sacos de lona. Dos de ellos, los más graves, estaban en el castillo de proa del remolcador. Uno parecía estar muy abatido, y el otro pedía agua para beber. Eran hombres no mayores de 20 años. De los restantes, cuatro eran suboficiales. Los heridos fueron colocados en las ambulancias.

En ese momento produjose un hecho que llamó la atención. Un cabo del buque alemán, al parecer timonel, que se mostraba nervioso, negóse a ser internado en un hospital. Caminaba perfectamente, sin que pareciera estar herido. Con lágrimas en los ojos se acercó a cada una de las ambulancias y se despidió de sus camaradas, luego de lo cual volvió al acorazado a bordo del remolcador. Los heridos fueron trasladados al hospital militar.

Una buena cantidad de público presenció el desembarco de los marinos heridos.—(U. P.)



Capitán de navío Hans Langsdorff

El Capitán de la Nave

Hans Langsdorff, el comandante del "Admiral Graf Spee", nació el 20 de marzo de 1894, en Bergen, isla de Ruegen, de una familia tradicional en la región. Su infancia trascurrió a orillas del Rhin, en Duesseldorf, principalmente, y en el contacto y la frecuente proximidad de ese mundo heterogéneo que vibra a orillas del río madre de Alemania sintió nacer su vocación. El 1 de abril de 1912, Langsdorff ingresó en la armada imperial. El novel cadete estaba entonces bien lejos de sospechar que su aprendizaje iba a tener como campo de acción la cruda realidad de dos guerras.

Declarada la contienda de 1914, Langsdorff comenzó a actuar en uno de los tantos barcos con que Alemania enfrentó el poderío aliado. Un año después, en 1915, ascendió a teniente de navío; poco más adelante se le ve conquistar aceleradamente el escalafón de su arma. De su intervención en hechos de armas se recuerda su acción a bordo del acorazado "Grosser Kurfuert", unidad de la tercera escuadra, durante la batalla naval de Skagerrak, y sus dos años —1917 y 1918— en la flotilla de buscaminas y buscatorpederos, al mando de distintas unidades y tomando parte en audaces expediciones.

Terminada la guerra mundial, formó en los cuadros de oficiales de la tercera flotilla de torpederos, cuya jefatura se le confió en 1929 y desempeñó hasta 1931.

Su capacidad, de la que había dado muestras a través de pocos años, le valió el llamamiento para integrar el estado mayor de la armada y participar en las gestiones técnicas del Ministerio de Guerra alemán. Fué primer oficial de aquel estado, antes de hacerse cargo del actual mando, y ejerció distintas funciones de responsabilidad en el departamento mencionado.

Además actuó como jefe de las fuerzas de reconocimiento y como primer oficial del estado mayor del almirantazgo, en la escala de mar. En 1938, finalmente, fué designado para comandar el "Admiral Graf Spee".

Llegada del Embajador Argentino

Montevideo, diciembre 17 (Especial) — Esta tarde el corresponsal tuvo oportunidad de cambiar breves palabras con el embajador argentino, doctor Roberto Levillier. Expresó que, hallándose ocasionalmente en Buenos Aires, recibió aviso de que su presencia era necesaria para participar en la reunión de diplomáticos americanos que se efectuaba en esos instantes en la cancillería uruguaya y se embarcó inmediatamente en un avión en el aeropuerto de Morón llegando a ésta a tiempo para participar en la reunión.

Agregó que no podía formular declaraciones sobre los temas que se someterían a la consideración de los representantes de países americanos.

Las Consultas Entre las Distintas Cancillerías

Wáshington, diciembre 17 (United) — El Departamento de Estado informó que el gobierno estadounidense se mantiene en consulta con los representantes diplomáticos de los países latinoamericanos en relación con la cuestión creada por el "Admiral Graf Spee".

No se cree, sin embargo, que se realice una conferencia de diplomáticos latinoamericanos para discutir la violación de la zona de seguridad interamericana.

Los círculos navales siguen con sumo interés el desarrollo de los acontecimientos, pero la marina de Estados Unidos no recibió información alguna con respecto a la posibilidad de una nueva batalla frente a las costas uruguayas. Declaran estos círculos que solamente los diplomáticos estadounidenses desarrollan un papel activo en las distintas cuestiones surgidas como resultado de la batalla y la entrada del "Admiral Graf Spee" en el puerto de Montevideo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA 2580

18 DIC. 1939

Juicios Emitidos por El Jurisconsulto del Uruguay, Dr. Espalter

Opina que su país ha dirigido acertadamente la cuestión planteada

Montevideo, diciembre 17 (Especial)—Esta tarde, mientras en el viejo cabildo celebraban reunión los representantes diplomáticos de los países americanos, llegó a la cancillería el senador y ex ministro de relaciones exteriores, doctor José Espalter, quien, entrevistado por el corresponsal, manifestó que había seguido con atención el curso de las negociaciones originadas como consecuencia del combate naval de Punta del Este y que estimaba que la cancillería había dirigido acertadamente el asunto procediendo de acuerdo con normas de derecho internacional, después de un detenido estudio de todas las posiciones sugeridas y de todas las circunstancias particulares que caracterizan el caso.

Cañoneo Cerca de Punta del Este

Montevideo, diciembre 17 — Varios pescadores aseguraron a la United Press que a varias millas de Punta del Este oyeron ayer por la tarde un cañoneo. Aunque no se pudo confirmar la versión, bien podría ser que se tratase de ejercicios de tiro de unidades británicas que navegan por esas aguas. — (U. P.)

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

18.DIC.1939

Acerca del Combate Naval Informó Ayer El Uruguay a Panamá

En Montevideo se dió a conocer un comunicado sobre esta cuestión

Montevideo, diciembre 17 — En las primeras horas de la tarde la cancillería uruguaya entregó a la United Press el siguiente comunicado:

"Con relación al combate librado el día 13 del corriente en Punta del Este, la cancillería, según se ha anunciado, dirigió el siguiente despacho al gobierno de Panamá, de acuerdo con el sistema de consultas previsto en el artículo 3º de la declaración de los países americanos, aprobada el día 3 de octubre de 1939.

"Montevideo, diciembre 16 de 1939. Excelentísimo señor Narciso Garay, ministro de relaciones exteriores y comunicaciones, Panamá. En la mañana del día 13 y a 200 millas de nuestras costas inicióse una acción naval, continuada en la tarde frente a Punta del Este, entre barcos de guerra alemán e ingleses y que finalizó con la entrada en el puerto de Montevideo del acorazado germano "Admiral Graf Spee".

"Dichos encuentros realizáronse en el área americana fijada en la declaración de Panamá y guardarían relación con actividades de los navíos beligerantes contra barcos mercantes dentro de la expresada zona de seguridad. En consecuencia, válgome del feliz precedente que atribuye a ese gobierno la función de intermediario trasmisor de las consultas, para solicitarle se digne comunicar estas informaciones a los estados americanos, con sugestión de que dichos hechos y las consecuencias que de ellos se deriven, fundamentarán la representación o medidas conjuntas o individuales previstas en el artículo 3º de la reglamentación del 3 de octubre en salvaguarda de los legítimos intereses de las tres Américas, sin que lo expuesto pueda afectar el ejercicio de los derechos de mi país, inherentes a su soberanía según estableciόse en Panamá.

"Saludo a vuestra excelencia con mi más alta consideración.—Alberto Guani, ministro de relaciones exteriores de la República Oriental del Uruguay"—(U. P.)

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

82
271

18.DIC.1939

Hubo Intenso Movimiento En las Legaciones de Inglaterra y Alemania

Los representantes de esos países atendieron múltiples consultas

Montevideo, diciembre 17 (Especial)—Las sedes de las representaciones diplomáticas de Alemania y Gran Bretaña hoy, como en días anteriores, han sido centro de afiebrada actividad.

El corresponsal, en las visitas que realizó a la legación alemana, pudo observar un constante desfilar de funcionarios que llegaban con informes, y de asesores navales, entre los que figuró el agregado naval a la embajada argentina. También el ministro recibió varias veces la visita del comandante del acorazado. Se pudo observar, asimismo, la llegada de empleados de la embajada que, a cortos intervalos, apresuradamente, desde otro piso del edificio, se trasladaban hasta el despacho del ministro, portadores de despachos que eran entregados sin perdida de tiempo al representante del Reich.

En la legación británica la actividad fué aún más intensa, si cabe. Los muchos empleados de la misma no tuvieron un minuto de descanso. Los teléfonos funcionaron sin solución de continuidad. Continuamente se recibieron y expidieron comunicaciones al gobierno inglés. El ministro Millington Drake debió atender sin descanso las consultas que se le formularon cablegráficamente y resolver al detalle los asuntos que le sometieron sus asesores y colaboradores.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

18.DIC.1939

Cordial Solidaridad Hacia el Uruguay De Todos los Diplomáticos Americanos

Le fué comunicada al doctor Guani en una reunión realizada en la cancillería

Montevideo, diciembre 17 (United) — La cancillería dió a conocer un comunicado sobre la conferencia de los diplomáticos americanos con el ministro Guani, realizada esta tarde. El texto del comunicado es el siguiente: "Los jefes de misión de los Estados americanos acreditados ante el gobierno de la República acudieron esta tarde al despacho del canciller, doctor Alberto Guani, a fin de recoger noticias, colectivamente, sobre la situación internacional actual. Después de oídos los informes suministrados por el señor ministro de relaciones exteriores, expresaron al canciller dichos diplomáticos su cordial solidaridad con el gobierno y el pueblo del Uruguay en estos momentos. Por hallarse ausente el decano del cuerpo diplomático, embajador de la Argentina, señor Roberto Levillier, que llegó al finalizar la reunión, habló en nombre de todos el embajador del Brasil, señor Joao Baptista Luzardo.

El ministro de relaciones exteriores agradeció no menos cordialmente el acto de americanismo de los jefes de misión".

El espíritu predominante en las cancillerías

Montevideo, diciembre 17 (Especial) — La conferencia celebrada esta tarde por los representantes diplomáticos sudamericanos tuvo la virtud de evidenciar en un pronunciamiento colectivo lo que en forma particular estaba ya de manifiesto ante la cancillería, el sentimiento de solidaridad de los pueblos del continente en las delicadas circunstancias creadas.

El embajador del Brasil, doctor Luzardo, en las breves palabras que pronunció en su carácter de decano del cuerpo diplomático, significó su adhesión a las resoluciones del gobierno uruguayo y destacó con precisión el espíritu predominante en las cancillerías. Sus conceptos, expuestos en medio de la aprobación general fueron agradecidos por el doctor Guani, quien reiteró el anhelo del Uruguay de proceder en todo momento de acuerdo con la línea trazada y que mantendría en cumplimiento de las normas jurídicas que estos países aceptaron en las conferencias de La Haya y La Habana y ratificaron recientemente.

El embajador doctor Levillier, que llegó en momentos en que se celebraba la conferencia, pues hallándose en Buenos Aires fué enterado del acto y tomó entonces un avión para regresar a ésta, ratificó estos conceptos en el sentido de la identidad del sentimiento argentino. El comunicado dado por la cancillería refleja con exactitud lo conversado esta tarde.

Declaración del embajador brasileño

Montevideo, diciembre 17 — Entrevistado el embajador del Brasil, señor Joao Baptista Luzardo, por el corresponsal de la United Press, momentos antes de partir para la cancillería a fin de asistir a la reunión de diplomáticos americanos, refirió brevemente la reunión de la mañana, en la que se realizó la conferencia con el doctor Guani, y agregó que era éste "un acto de verdadero americanismo, el primero que se pronuncia en forma efectiva".

"Hemos salido de la teoría de las conferencias y entendimiento — agregó— para llegar a la efectividad poniendo en práctica la solidaridad y el apoyo americano en favor del gobierno uruguayo en este duro trance por que atraviesa, defendiendo, sin lugar a dudas, los principios que hemos sustentado en la conferencia de Panamá de septiembre último.

"Me siento satisfecho de que se haya llegado a este acierto espontáneamente, en un momento tan difícil.—(U. P.)

Detalles de la Reunión de la Tarde

Montevideo, diciembre 17 — Tuvo efecto esta tarde en los salones del Ministerio de Relaciones Exteriores la conferencia solicitada por los jefes de misión americana con el canciller, doctor Guani.

A las 15.30, hora fijada para la reunión, comenzaron a llegar los ministros. Como un símbulo del espíritu de unidad americana que significaba aquella conferencia, de un mismo automóvil descendieron a las puertas del viejo edificio del ministerio los representantes diplomáticos de Bolivia y Paraguay, doctor Jorge Valdez Munster y señor José Dalhquist, respectivamente.

A las 15.40, el doctor Guani recibió a los diplomáticos americanos en el salón principal de la cancillería, comenzándose inmediatamente las deliberaciones. Asistieron el embajador de Brasil, doctor Joao Baptista Luzardo; los ministros plenipotenciarios de Estados Unidos, señor Edwin C. Wilson; de México, doctor Manuel I. de Negri; de Perú, señor Bustamante y Rivero; de Bolivia, doctor Jorge Valdez Munsters; de Chile, doctor Joaquín Fernández y Fernández; de Colombia, doctor Raimundo Rivas; de Venezuela, señor Blanco Fombona, y de Cuba, señor Luis Rodríguez Embil; los encargados de negocios de El Salvador, señor Roselló, y del Paraguay, señor José Dalhquist, y el primer secretario de la embajada argentina, doctor Octavio Pintos.

El embajador argentino, doctor Roberto Levillier, llegó a las 17.15 de Buenos Aires, por vía aérea, expresamente para asistir a la conferencia.

Mientras duró la reunión no trascendió a los periodistas nada de lo tratado. Simultáneamente, personas generalmente bien informadas indicaron al corresponsal que estas consultas americanas fueron previstas implícitamente en la declaración de neutralidad aprobada en la Conferencia de Panamá, al expresarse en le inciso e) que al presentarse dificultades para obtener la observancia y respeto de los derechos de neutrales, de los países que concedan rospitalidad a buques y naves aéreas beligerantes, dicho caso podrá ser objeto de consultas entre ellos si así lo solicitaren.

Terminada la conferencia, se supo que el canciller Guani había expuesto detenidamente a los diplomáticos extranjeros la situación real en que se encontraba en aquel momento el gobierno uruguayo frente al hecho de la permanencia en el puerto de Montevideo del "acorazado de bolsillo" alemán "Admiral Graf Spee", refugiado, desde el miércoles a medianoche, luego de sostener un combate naval con tres navíos ingleses frente a las costas de Punta del Este. El doctor Guani habría también confirmado que el plazo de 72 horas concedido por el gobierno uruguayo para la permanencia del "Admiral Graf Spee" en Montevideo vencía indefectiblemente a las 20 de hoy, domingo, así como también habría dado a conocer los fundamentos legales que movieron al gobierno a tal decisión.

Planteado así el problema, luego de algunas deliberaciones previas, los diplomáticos americanos expresaron su adhesión a la actitud tomada por el Uruguay con relación a tan delicado asunto.

Después de la conferencia con los diplomáticos americanos y previas consulta con el senador doctor José Espalter, que había sido llamado a tal efecto, el canciller doctor Guani se ausentó de la cancillería apresuradamente, sabiéndose que se dirigió hacia la residencia particular del presidente de la República, general Baldomir, a quien informó sobre los acontecimientos producidos en las últimas horas. Esta conferencia se prolongó hasta las últimas horas de la tarde.—(U.P.)

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA 30-84

18.DIC.1939

Nota de Protesta del Sr. Langnann Contra el Gobierno del Uruguay

El ministro Alemán se refiere al plazo acordado al acorazado "Graf Spee"

Montevideo, diciembre 17 — Esta noche el ministro plenipotenciario de Alemania, señor Otto Langnann, envió una nota de protesta al ministro de relaciones exteriores, doctor Alberto Guani, la cual dice así:

"El comandante del acorazado "Admiral Graf Spee" ha protestado ante mí formalmente por la resolución tomada por el Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay referente al plazo de estadía para su buque, la cual me fué notificada por V. E. el día 15 de este mes.

Por lo tanto trasmito de acuerdo con las órdenes recibidas de mi gobierno, en toda forma, mis protestas al gobierno uruguayo, por haberle negado al acorazado averiado bajo una flagrante violación del derecho y uso internacional, el plazo evidente para, bajo esa circunstancia, poderlo poner nuevamente en condiciones de navegabilidad".—(U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

85

18 DIC. 1939

Alemania Presentará Una Reclamación al Gobierno del Uruguay

Así lo afirmaron ayer en la legación del Reich en Montevideo

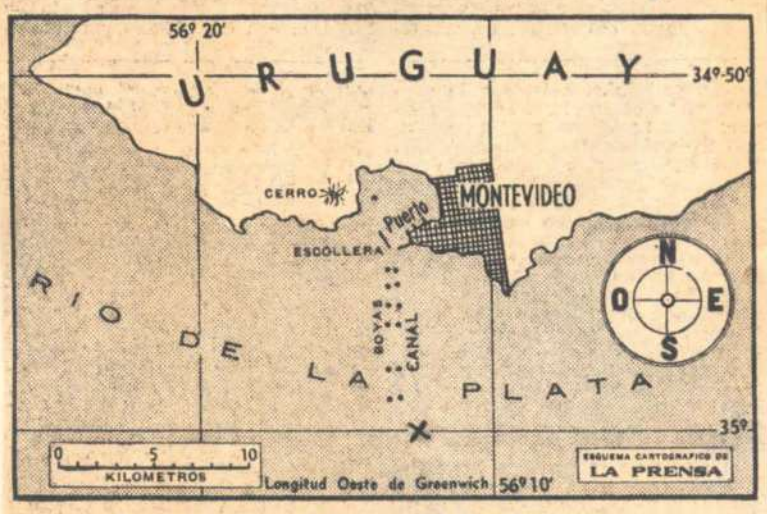
Montevideo, diciembre 17 (Especial) — Después de la explosión provocada por orden del comando a bordo del "Admiral Graf Spee" el corresponsal se hizo presente en la legación de Alemania en procura de detalles e impresiones acerca de lo ocurrido. Una actividad tan febril como la que se venía desplegando desde hace cuatro días caracterizaba el movimiento de los funcionarios de la representación diplomática del Reich. En conversaciones que mantuvo el corresponsal con personas allegadas a la legación pudo saber que en forma extraoficial se había recibido la noticia de que el gobierno alemán dirigirá una nota de protesta al gobierno uruguayo por haber rechazado las peticiones formuladas en el sentido de que se les concediera el tiempo necesario para efectuar en la nave las reparaciones que ellos juzgaban imprescindibles para asegurar la navegabilidad de la misma. Allí también recogió el corresponsal la noticia de que se habían utilizado seis toneladas de explosivos poderosos para efectuar la voladura del "Admiral Graf Spee"

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

18 DIC. 1939

El Hundimiento del "Admiral Graf Spee"



La (x) indica el lugar del hundimiento

Según lo presumíamos, el comandante del "Admiral Graf Spee" no se resignó a la internación de su nave y salió, en la tarde de ayer, decidido a hundirla en vista de no estar en condiciones de librar nuevo combate. La hizo volar a un costado de la entrada del canal abovado, que conduce a Montevideo. El plano que publicamos ilustra la ubicación del hundimiento.

El buque levó anclas a las 17.5, y a las 18.18 comenzó a navegar en dirección a la salida del puerto. Momentos antes había trasbordado gran parte de su tripulación, unos 300 hombres, con todo su equipo, al vapor "Tacoma", lo cual indicaba, desde luego, que no iba dispuesto a combatir.

A las 18.40 se hallaba a unos cuatro kilómetros del puerto interno. Al llegar al kilómetro seis, detuvo su marcha; seguíanle seis de las propias lanchas, y a alguna distancia el "Tacoma". A las 19.30 se acercaron al acorazado un remolcador y una chata, con bandera argentina, y se presume que le entregaron carga de dinamita. El sol se iba poniendo mientras se realizaba esta operación.

Poco después, hallándose el buque ya fuera del canal de Montevideo y a muy poca distancia de la entrada, y habiéndose alejado ya el remolcador y la chata, se oyó una tremenda explosión y el barco se escoró, pronunciadamente, mientras una gran llamarada lo iluminaba. A los varios minutos se produjo una segunda explosión, y a las 20.50 una tercera, más violenta que las anteriores, que hizo volar la torre central del comando; el petróleo del buque formó una gigantesca hoguera, cuyas llamas alcanzaban a casi veinte metros de altura. Siguieron muchas explosiones menores debidas posiblemente a proyectiles.

El buque se hundió en definitiva horizontalmente, en unos 34 pies de agua, y, según la información disponible, sólo emergía parte de la proa.

Todas las embarcaciones que se hallaban en el puerto se dirigieron apresuradamente al lugar del hundimiento; acudieron también el crucero "Uruguay" y nuestra cañonera "Libertad". A las 20.5 se habían arrimado ya el crucero británico "Cumberland" y un destructor, y el primero iluminó, con sus poderosos proyectores, la dramática escena. Las explosiones continuaron aún después del hundimiento. Cuando terminaron, acercáronse al casco dos remolcadores uruguayos y uno de bandera argentina.

Según declaraciones de la legación alemana en Montevideo y del inspector general de la armada uruguaya, todos los tripulantes están en salvo y el comandante y algunos oficiales se embarcaron en una lancha con destino a Buenos Aires. No consideramos todavía estas informaciones como definitivas. Los mencionados remolcadores y la chata de bandera argentina fueron utilizados en el trasbordo de la gente.

A las 21 el "Tacoma", escoltado por el crucero "Uruguay", regresó a puerto. De lo que quedaba fuera del agua en el sitio del hundimiento seguían saliendo llamaradas, pero cada vez menores.

La actitud del capitán Langsdorff ha sido explicada por éste en carta dirigida el embajador de su país.

Tal ha sido el fin de la carrera del "Admiral Graf Spee". Si no hubo combate y si resultó así menos dramático de lo que pudo ser, la solución parece, en cambio, la más humana y sensata, y debemos felicitarnos de que no se haya añadido una nueva hecatombe al sacrificio de bravos marinos de uno y otro bando en el combate de Punta del Este.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

87

18.DIC.1939

El Comandante del "Admiral Graf Spee" Comunicó al Ministro Alemán su Decisión de Proceder al Hundimiento del Acorazado

Fundamentos de orden jurídico y técnico invocados en su nota por el jefe alemán

Montevideo, diciembre 17—Esta mañana, el comandante del acorazado "Admiral Graf Spee", capitán de navío Langsdorff, dirigió una nota al ministro plenipotenciario de Alemania, señor Otto Langmann, en la que manifiesta que ha resuelto hundir su buque. La nota dice textualmente:

"Antes de zarpar de Montevideo no quisiera dejar de expresar, por intermedio de usted, mi más profundo agradecimiento por las innumerables demostraciones de simpatía y sentimiento caballeresco al pueblo uruguayo, demostraciones que han sido brindadas a mis valientes muertos y heridos. Nunca me olvidaré de este sentimiento del pueblo uruguayo.

"Asimismo no quisiera omitir expresar mi más profundo agradecimiento a las autoridades uruguayas, tanto por la rápida disposición de ayuda a la inesperada llegada del acorazado "Admiral Graf Spee", como también por los eficacísimos socorros posteriores dispensados a mis heridos y los honores rendidos a mis muertos. Con gran pesar de mi parte se ha mezclado en estas exteriorizaciones de verdaderos sentimientos humanitarios una profunda discordancia. De acuerdo con su comunicación, referente a su entrevista con el señor ministro de relaciones exteriores de la República Oriental del Uruguay, debe considerarse como definitivo el plazo fijado por el consejo de ministros de ese país la fecha del 17 de diciembre, a las 20, para la salida del acorazado "Admiral Graf Spee", no obstante que las reparaciones imprescindibles para el restablecimiento del estado de navegabilidad no pueden ser efectuadas dentro de ese plazo. Contra tal determinación protesto en toda forma.

Fundamentos de la protesta

"Los fundamentos de mi protesta son los siguientes:

"Primero—De acuerdo con el artículo 17 de la XIII Convención de La Haya, puede concederse a los barcos de guerra de estados beligerantes en puertos neutrales el plazo para la reparación de aquellos daños que son indispensables para la seguridad de la navegación. Existe un caso de precedencia para esto en Sud América, que data del año 1914: reparaciones de una duración de varias semanas del crucero inglés "Glasgow". Para eliminar los daños marítimos de mi buque fué solicitado por mí, después de la revisión efectuada por peritos, un término de quince días.

"Segundo—La comisión técnica del gobierno uruguayo ha podido convencerse, por sus propios ojos, que la potencialidad de combate del buque, quiere decir maquinarias y armamentos, ha sufrido tan poco que no era de temerse que el plazo podría ser utilizado para reforzar la potencialidad militar. Esta misma comisión pudo convencerse de que en el casco del buque pueden comprobarse averías cuya reparación es indispensable a fin de poner al buque en estado tal que esté en condiciones de resistir los peligros de la navegación. Además, se impuso dicha comisión de los perjuicios ocasionados en las cocinas y en la panadería de a bordo, cuyo funcionamiento, teniendo en cuenta el número de la tripulación del buque, es condición indispensable para una estadía prolongada del buque en alta mar. Por consiguiente, estas reparaciones están comprendidas en el artículo 17 de la XIII Convención de La Haya. De acuerdo con las comunicaciones que le fueron hechas por el señor ministro de relaciones exteriores, la comisión anteriormente citada y nombrada por el Ministerio de Defensa, ha declarado suficiente el plazo de 72 horas para la reparación de las averías mencionadas, sobre lo cual se basaba el dictamen del consejo de ministros.

Las dificultades presentadas

"Tercero—A pesar de los intensos esfuerzos hechos, no ha sido posible reparar las averías en el plazo citado con los medios de auxilio disponibles en el puerto de Montevideo. Esto podría haber sido controlado en todo momento mediante una nueva investigación. Dentro de estas declaraciones expongo formalmente que el empresario y su personal encargado de la ejecución de los trabajos ha sido impedido, el día 16 de diciembre a las 18, por parte de las autoridades aduaneras y por el trascurso de varias horas, de trasladarse a bordo, habiéndole sido permitido esto sólo después de la intervención de un funcionario de la legación de Alemania. Tengo que exponer que la determinación del consejo de ministros de la República Oriental del Uruguay me obliga a abandonar el puerto de Montevideo con un buque que no ha sido reparado "en la medida imprescindible para la seguridad de navegabilidad del mismo". Una salida a alta mar representaría, por lo tanto, hacer peligrar negligentemente la tripulación, compuesta de más de mil hombres, a cuyo efecto puntualizo, nuevamente, que en esto no me refiero al peligro debido a la acción contraria del enemigo, sino única y exclusivamente a los peligros generales de la navegación.

"Cuarto—El dictamen del consejo de ministros representa una flagrante violación de las aspiraciones de humanización de la guerra que llevaron a la firma de la Convención de La Haya arriba mencionada.

"Quinto—La evidente discrepancia entre el comportamiento del pueblo uruguayo y—exceptuando el caso mencionado bajo el inciso tercero—también de las autoridades, por una parte, y la decisión del consejo de ministros, por la otra, sólo puedo explicármela con la suposición de una presión ejercida por parte interesada. Yo, por mi parte, a pesar de que ello hubiera estado dentro de mis posibilidades técnicas, he prescindido severamente de cualquier presión. En la mañana del 13 de diciembre he atacado en alta mar al crucero inglés "Exeter". En el combate tomaron parte también los cruceros "Ajax" y "Achilles"; una vez que el "Exeter" fué puesto fuera de combate por mí, resolví entrar en el puerto de Montevideo a los efectos de reparar la avería marítima. Era de mi conocimiento que el gobierno inglés también en las aguas del Río de la Plata reconoce solamente la zona de tres millas. Una vez que mi buque había alcanzado esa zona sobre la cual los dos estados linderos del río de la Plata reclaman un condominio internacionalmente discutido, a pesar de estar en conocimiento de la interpretación inglesa, con toda conciencia he tenido en consideración los sentimientos de las poblaciones amantes de la paz de estos dos estados, prescindiendo de una acción de ataque. Sobre todo, y a pesar de las condiciones favorables de táctica y de visibilidad, he abierto el fuego de mi parte contra el crucero inglés estacionado cerca de la isla de Lobos sólo después de que éste había abierto el fuego y que los impactos llegaban cerca de mi buque.

Decisión de volar el buque

"Sexto—A pesar de que no reconozco el fundamento del gobierno uruguayo, respetaré también ahora el plazo que me fué fijado por este mismo. Pero debido a que el gobierno uruguayo me niega la posibilidad prevista por la Convención de La Haya de poner en condiciones de navegabilidad a mi buque, no estoy dispuesto a entregar al control de este país a mi buque, el cual, por lo demás, no ha sufrido en absoluto durante la batalla, en cuanto a su potencialidad de combate.

"Bajo estas circunstancias no me queda otra solución que la de hundir mi buque, haciéndolo volar en las cercanías de la costa, desembarcando, dentro de lo posible, a mi tripulación."

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

18.DIC.1939

Esta Mañana Aguardábase el Arribo De los Tripulantes del "Graf Spee"

Desde esta capital se despacharon dos remolcadores para cualquier emergencia

En las últimas horas de la tarde de ayer y aun ya entrada la noche, fué notoria la general expectación suscitada en esta capital, al conocerse las informaciones relacionadas con la situación en que se encontraba el acorazado alemán "Admiral Graf Spee" y su posterior hundimiento realizado por su propio comando, en aguas del Río de la Plata.

Esa expectación, intensa, como decimos, al irse difundiendo los detalles del suceso, se acentuó todavía, de manera extraordinaria, cuando se tuvieron las primeras versiones de que parte de la tripulación y de la plana mayor del mencionado buque, se dirigía a esta capital a bordo de dos remolcadores de bandera argentina.

Partida de dos remolcadores argentinos—

Aun cuando sobre el particular se guardó una absoluta reserva, pudimos informarnos que la embajada alemana de esta capital solicitó en la madrugada anterior, a una de las compañías de navegación de esta plaza, el envío de dos remolcadores a la zona vecina a la posición ocupada por el acorazado alemán en su fondeadero del puerto de Montevideo, por si resultaban necesarios sus servicios en alguna maniobra de auxilio.

Ante la premura del pedido, que determinaba la exigencia de destacar esas embarcaciones para una hora determinada, se fletó a las 6 al remolcador "Gigante" y una lancha para facilitar las maniobras de trasbordo, en caso de requerirse la intervención de esos elementos de auxilio. Dos horas después se despachó también al remolcador "Coloso", con orden de unirse a la embarcación anterior, para coadyuvar en todas las tareas de salvamento que fuera necesario disponer en la zona prevista, ante cualquier emergencia.

Alrededor de las 11, los directores de la compañía que fletó esas embarcaciones pusieron en conocimiento de la subprefectura del Río de la Plata la partida de las naves, y esa dependencia oficial, por intermedio del conducto respectivo, informó de la novedad al Ministerio de Marina.

Informaciones particulares llegadas a esta capital en horas de la tarde, permitieron saber que los dos remolcadores llegaron a las cercanías del puerto de Montevideo después de 10 horas de navegación, y que quedaron a la espera de los acontecimientos que hicieran necesaria su intervención.

La posición de algunas naves de la armada nacional—

Con el objeto de conocer la posición de las naves de la escuadra de ríos, destacadas en días anteriores para vigilar la zona de nuestras aguas jurisdiccionales, en previsión de que pudieran desarrollarse allí acciones que comprometieran nuestra soberanía, hablamos a medianoche con el ministro de marina.

El vicealmirante Scasso nos manifestó que esas naves —el cañonero "Libertad" y el minador "Seaver"— estaban en el estuario, a cierta distancia de la zona donde fué hundida la nave germana, cumpliendo la consigna de vigilar el mantenimiento de nuestra neutralidad en aguas jurisdiccionales.

Extraoficialmente, pudimos saber esta madrugada, al tener conocimiento de la explosión ocurrida a bordo del acorazado de la marina del Reich, las dos naves se trasladaron a la zona del suceso, por si fueran necesarios sus servicios, en el salvamento de posibles náufragos.

El probable arribo de los marinos germanos—

La circunstancia de que fueran enviados expresamente por la embajada alemana dos remolcadores para colaborar en las tareas de salvamento de la tripulación del navío alemán, y otros detalles sugerentes, conocidos más tarde, permitieron pensar en la posibilidad de que los marinos alemanes arribaran a nuestro puerto.

En el Ministerio de Marina y en los organismos oficiales de la policía marítima no se tenían, empero, esta madrugada, según manifestaciones de los fucionarios de guardia, noticia alguna del probable arribo de la tripulación de la nave hundida.

Se hacía prevalecer, al admitir esa probabilidad, el hecho de haber sido enviadas dos embarcaciones, desde nuestro puerto, lo que indicaría el propósito formal de conducir en ellas, a ese país, a parte de la tripulación del acorazado hundido.

Procede señalar, empero, que esa expectación general por el arribo a nuestro puerto de los marinos alemanes no se exteriorizó en la zona portuaria, en la cual hasta las 2 de hoy no se había realizado todavía preparativo alguno, que denunciara la probable llegada de los sobrevivientes del "Admiral Graf Spee". Los propios directores de la empresa que fletó las embarcaciones, expresaron carecer de noticias sobre el viaje de las mismas a esta capital y, muy particularmente, de si venía a su bordo parte de la tripulación. Se nos informó también que, en el caso de que los remolcadores "Gigante" y "Coloso" hubieran emprendido viaje a nuestro puerto, habría que calcular como mínimo 10 horas de viaje. Siendo así, y aun en el supuesto de que esas naves hubieran zarpado alrededor de las 20.30 de la zona donde fué hundido el acorazado, sólo llegarían en navegación normal, y buen promedio de marcha, alrededor de las 5.30 de hoy.

Medidas de previsión de la Asistencia Pública—

Al tenerse conocimiento de que zarparía del puerto de Montevideo el acorazado "Admiral Graf Spee", y en previsión de que pudieran sobrevenir situaciones de emergencia que hicieran necesaria la intervención de servicios médicos para heridos o accidentados, la dirección de la Asistencia Pública hizo reservar en distintos hospitales, las camas que se hallaban desocupadas. Esta medida fué tomada para poder atender prontamente la internación de heridos, si se resolvía traerlos a esta capital.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA PRENSA

18.DIC.1939

Opinión de Dos Diarios Uruguayos Relacionada con la Neutralidad

Se refieren ambos a la zona de 300 millas de la conferencia de Panamá

Montevideo, diciembre 17 — En su edición de hoy el diario "La Mañana" publica un extenso editorial sobre el problema que plantea al gobierno del Uruguay así como a las demás naciones de la América latina, la batalla naval librada frente a las costas de este país.

En parte dice el editorial: "El hecho de la batalla y las incidencias que la precedieron, desarrolladas según informaciones en la referida zona, plantea la posibilidad de una doble acción internacional, pues por una parte todos los estados americanos deben reclamar por la violación de las estipulaciones acordadas en Panamá y comunicadas a los países beligerantes, y por otra parte corresponde a las cancillerías del Uruguay y la Argentina entablar su protesta por la incursión bélica en el río de la Plata que no es un mar libre, sino un estuario cuya soberanía corresponde a estas dos naciones".

El caso del "Admiral Graf Spee"

Se refiere después al estado del "Admiral Graf Spee" diciendo: "Según informaciones recibidas el gobierno inglés ha enviado una nota al uruguayo instándole a que firme un plazo de 24 horas que establece la convención de La Haya, recordando que la prolongación estipulada en el mismo para el caso de averías no puede adoptarla el Uruguay, por ser firmante también de la convención de La Habana, donde se estipuló que no se autorizaría esa mayor permanencia en el caso de que las averías fueran motivadas por un combate, y sí solamente por efectos del mal tiempo u otros accidentes naturales de la navegación.

"A nuestro juicio el gobierno no puede ser comprometido estrictamente al cumplimiento de esta última disposición, por cuanto el país que reclama; es decir Inglaterra, no figura en los firmantes de la misma".

Las convenciones de La Haya

Destaca el editorial algunos artículos de la convención de La Haya y dice que el artículo catorce especifica que un navío beligerante no puede permanecer en puerto neutral más que el tiempo indispensable para reparar sus averías sin especificar el origen de las mismas, y en el artículo 17 se amplía esa reglamentación, determinando que esas reparaciones sólo pueden consistir en las necesarias para la seguridad de la navegación, y nunca para acrecentar en modo alguno la potencialidad bélica del barco. Expresa finalmente, que estas disposiciones firmadas por el Uruguay, Inglaterra y Alemania dan la pauta exacta y precisa para el procedimiento que debe seguir el gobierno.

El plazo a fijarse para la partida o internación del "Admiral Graf Spee" —dice el editorial— cuya comunicación será efectuada con la debida reserva al ministerio de ese país, debe fundarse en esa convención.

Editorial de "El Pueblo"

A su vez el diario "El Pueblo" publica una nota editorial bajo el título "Cruel Neutralidad" en que al referirse al pedido de asilo por 15 días hecho por el gobierno alemán para el "Admiral Graf Spee", y el plazo concedido por el gobierno, dice: "A primera vista parece sin embargo que tal medida adolece de una severidad exagerada pues no creemos que, de ser cierto el informe del pedido hecho por el gobierno alemán, pudiera encontrar su fundamento tan distante del que ha de haber constituído la base de la decisión del Poder Ejecutivo.

"Tanto más cuanto que las normas de la convención de La Haya no son ley de nuestro país, y que, aún en el caso que lo fuese, ella sería con perjuicio del criterio particular de la nación que las aplicara".

Finalmente expresa que es evidente que el país tiene muchas razones para sentar su propio criterio en esta materia. "Esta oportunidad era la más adecuada para señalar que la neutralidad absoluta no puede ni debe conducir jamás a una solución no inocultable de crueldades". (U. P.)

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

90

EL MUNDO

18 DIC. 1939

Conduce Tripulantes un Remolcador Argentino

MONTEVIDEO, 18 (De nuestro enviado especial). — Una inspección ocular practicada en el sitio donde se produjo la voladura de la santabárbara del "Admiral von Spee", me ha permitido esta madrugada, en compañía de técnicos oficiales uruguayos, establecer la verdadera situación de la nave alemana y aclarar algunas de las versiones circulantes sobre la proximidad de algunos buques extranjeros en las inmediaciones del lugar. Hemos podido aproximarnos a menos de 1.000 metros del barco ya que el combustible que arde incesantemente en ella no se ha desbordado, circunstancia que de haberse producido hubiera tornado difícil el acceso a las inmediaciones.

El "Graf Spee" se encuentra hundido en su linea normal de flotación. El resplandor de las llamas permite distinguir con toda claridad su silueta semisumergida.

El Fuego Consume Lentamente al Barco

La torre de la dirección de tiro y los cañones se encuentran intactos y aparentemente el barco se va consumiendo con lentitud utilizando la enorme cantidad de combustible cargado en los últimos días, cuya cifra sería de 1.200 toneladas de petróleo, según los cálculos que han hecho las autoridades locales. Muy cerca del lugar del siniestro se encuentran las cañoneras argentinas "Libertad" e "Independencia", en tanto que el "Tacoma" se mantiene relativamente alejado bajo la vigilancia del crucero "Uruguay". A lo lejos se distingue una nave a la altura de la playa del Buceo, pero mar afuera. Parecería que se trata de una unidad británica, aun cuando no es posible confirmarlo. No se registra movimiento de vapores ni de remolcadores en la rada. Las autoridades uruguayas estiman que el capitán Hans Langedorff se encuentra a bordo del "Tacoma".

Remolcador de Bandera Argentina

Cuando nos dirigiamos hacia el lugar del siniestro, nos cruzamos con un remolcador de bandera argentina, cuyo nombre fué imposible establecer. Esta embarcación conducía en su cubierta de popa, gran cantidad de marineros de la nave alemana hundida.

Ignórase también exactamente en qué forma se produjo la explosión, a pesar de que existen diversas versiones en los círculos oficiales.

Termina virtualmente la vinculación directa del Uruguay en el desenlace de la batalla naval de Maldonado. Las autoridades, hasta la madrugada de hoy, no habían proporcionado ningún comunicado oficial y se guarda absoluto silencio sobre el episodio de esta tarde.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

91

42

EL MUNDO

18 DIC. 1939

El Final del Acorazado Nazi no Está a la Altura del Gran Marino que le Dió su Nombre

EL "Graf Spee", orgullo de la técnica naval alemana, símbolo de soberbia y optimismo, yace ahora, convertido en una masa informe de metal, en el fondo del Plata, cuyas aguas fueron testigo de sus efímeras actividades corsarias.

Otra debiera haber sido la suerte deparada a este barco que llevaba en su proa el nombre de un valiente marino germano, el almirante conde von Spee. Pero "luchar hasta morir", "vender caras nuestras vidas", son frases vacías para los oídos del señor Hitler, que es quien ordenó este hundimiento, y cuyo sentido de heroicidad, basado siempre en el frío cálculo de las posibilidades, no suele exteriorizarse sino ante los débiles o los indefensos.

Este artificio de hundir barcos es una conocida maniobra de los alemanes. ¿Es necesario recordar al lector el caso similar de Scapa Flow? Allí los alemanes hundieron a toda su escuadra, ya entregada a los aliados.

El hundimiento del "Graf Spee", vale decir de 68.000.000 de pesos, que tal fué el costo de construcción de esta nave, obedece a otra maniobra de estilo germano. Toda la tripulación se encuentra a bordo del petrolero "Tacoma" y otras embarcaciones, dispuestos a dirigirse a Buenos Aires. Aquí desembarcarán asumiendo el carácter de desdichados náufragos y, como tales, exigirán el tratamiento requerido. Pero debe haber, o debería incluirse si no la hubiera, una cláusula en el derecho internacional, diferenciando aquellas víctimas de los peligros del mar, vale decir, los náufragos auténticos, de los que lo son por propia voluntad, por cálculo y conveniencia.

Otra de las preguntas que las gentes se hacen es que estando, como está el Reich, seguro de ganar la guerra, ¿por qué no prefirió que el "Graf Spee" fuese internado para recuperarlo una vez que su triunfo coronara el fin de las hostilidades?

Se ha corrido el telón sobre el último acto de una derrota. Acaso pase a la historia con el título de "la batalla de Punta del Este", que la propaganda nazi se apresuró a divulgar por todo el mundo como "una grandiosa victoria del tercer Reich".

la nave germana. Vimos al acero [illegible]

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

EL SOL

92
47

18.DIC.1939

Trabajó Todo el Día Nuestra Cancillería

Consideró la Situación del Uruguay

DESDE las primeras horas de la mañana se notó singular actividad en el palacio San Martín. A pesar del feriado, numeroso personal de la cancillería asistió puntualmente a las oficinas y, más tarde, pudo saberse que el canciller, señor José María Cantilo, y el subsecretario, doctor Roberto Gaché, se encontraban trabajando intensamente en el despacho del primero.

Violación de la Neutralidad

No estaban equivocados quienes atribuyeron las tareas del ministro de Relaciones Exteriores y del personal a sus órdenes a la situación creada por la reciente acción naval. El lugar donde se desarrolló el combate, o por lo menos la última fase de la batalla naval, indudablemente pertenece a la jurisdicción establecida como zona de neutralidad por la Conferencia de Panamá, en la que participaron los veintiún países de América. La cancillería uruguaya, inmediatamente de ocurridos los hechos conocidos, se puso en contacto con su igual de nuestro país, a los efectos de desarrollar una acción conjunta entre los países signatarios de la Declaración de Neutralidad Americana para hacer respetar las cláusulas de la misma.

Advertencia a los Beligerantes

Según informes recogidos en fuentes que nos merecen absoluta fe, la cancillería argentina se encontraría en constante comunicación con las de los demás países amigos, especialmente con Brasil y Uruguay. Se espera que el miércoles próximo, a más tardar, se dará una declaración conjunta dirigida a los países beligerantes, señalándoles la necesidad de respetar la zona neutral establecida en los acuerdos de Panamá, es decir, de no librar combates ni maniobras de guerra en una extensión de trescientas millas de aguas que forman el cinturón de seguridad americano.

A las 15.30, el ministro de Relaciones Exteriores, señor José María Cantilo, se comunicó telefónicamente con su colega del Uruguay, doctor Guani. La comunicación, como es natural, se refería a la situación creada por la presencia del Graf Spee en el puerto de Montevideo y a la prolongación de su estadía en ese lugar. La conversación se refirió concretamente a la posibilidad de que el capitán del Graf Spee se negara a salir en el plazo que se le había acordado y en qué condiciones debía efectuarse la internación del mismo, en caso de que también fuera rechazada.

Pedía Ampliación el Graf

Estamos en condiciones de afirmar, por otra parte, que esta conversación respondía a episodios producidos en la mañana de ayer, protagonizados por el capitán Hans Langsdorff y el ministro de Alemania en el Uruguay, quienes insistían en la necesidad de una prórroga para la estadía del acorazado Graf Spee. Habiéndosele informado que el último plazo vencía ayer a las 18 y que, de no partir antes de esa hora, se haría efectiva la internación, el capitán Langsdorff habría contestado negándose rotundamente a aceptar ese temperamento.

Esto creó, como es natural, una situación inesperada y de visible tirantez. El conflicto que hubiérase derivado de esa actitud no podía ser resuelto en forma sorpresiva. La posibilidad de hacer cumplir las órdenes del gobierno uruguayo con el empleo de la fuerza se presentaba en seguida como una medida difícil y que podría acarrear ulterioridades imprevistas. La Argentina y otros países, por exigencias elementales de solidaridad americana, hubiéranse visto obligados a prestar todo su apoyo, con energía, al gobierno de la nación hermana.

El Señor Levillier va a Montevideo

El embajador argentino en Montevideo, señor Roberto Levillier, quien se hallaba en Buenos Aires desde hacía unos días, partió en la mañana de ayer, por la vía aérea, con destino a la sede de sus funciones. Hemos podido establecer que el señor Levillier llevaba instrucciones de la cancillería argentina para proceder en cualquier caso nuevo a plantearse en la capital uruguaya con motivo de la estadía del Graf Spee.

Cablegrama del Uuruguay

También en la mañana de ayer, el gobierno de la república del Uruguay cablegrafió al ministro de Relaciones Exteriores de Panamá, señor Garay, haciéndole saber la situación planteada con motivo del combate desarrollado frente a las costas del Río de la Plata, violando así la zona de neutralidad establecida en la reciente conferencia americana.

El Embajador de Gran Bretaña Conferenció con Cantilo

Ayer, a las 16, concurrió a la sede de la cancillería el embajador de Gran Bretaña, sir Esmond Owey. Pasó inmediatamente al despacho del ministro de Relaciones Exteriores, señor Cantilo, manteniendo con éste una prolongada conferencia.

Aunque no se dió información oficial al respecto, podemos adelantar que la conversación mantenida por ambos diplomáticos se refirió a las situaciones que podrían plantearse con motivo de la salida del acorazado Graf Spee del puerto de Montevideo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

93

LA FRONDA

49

18.DIC.1939

LO QUE URGE

Un acorazado hundido en aguas del Plata es un símbolo patente de que la guerra declarada entre otras naciones puede llegar, sin que nadie lo evite, hasta las proximidades de la nuestra. El episodio bélico que suscitó explicable intranquilidad en el país vecino del Uruguay y también en el nuestro, puede darse por concluído. Pero, en el momento que vive el mundo, nadie está en condiciones de asegurar que no se repetirá. La experiencia de la historia registra muy a menudo la comprobación de que los beligerantes no renuncian a una posible ventaja de orden militar por respetar una restricción de carácter internacional. De aquí el temor permanente de los neutrales. Ni los más alejados del conflicto armado, como nosotros en este caso, se ven libres de riesgos. Aunque parezca paradójico, la verdadera neutralidad sólo se mantiene con fuerza. Para hacerse respetar y no ser víctima en algún grado del apasionamiento belicoso de los contendientes, hay que ser fuerte. O lo que es igual, hay que tener naves de guerra para vigilar el mar territorial, tropas para defender la tierra firme y aviones para asegurar el dominio efectivo del espacio aéreo correspondiente a la Nación. Los beneficios de este género no se obtienen con meras declaraciones diplomáticas, aunque sean colectivas, ni con la invocación de derechos internacionales, aunque sean justos. Un buque de guerra del Uruguay debió pasar por el duro trance de contemplar impotente una batalla naval librada sobre el propio mar territorial. Es evidente que si dicha nación hubiera sido dueña de una poderosa flota de guerra, los beligerantes no se habrían atrevido a trabarse en combate tan cerca de la costa.

Que nos sirva de lección el hecho. En cualquier momento puede producirse otro similar. Por ahora los peligros nos vienen del mar. Están en nuestras extensas costas. En otras circunstancias podrían estar también en tierra. La guerra boliviano-paraguaya nos deparó instantes de real inquietud. Sin embargo, se trataba de dos beligerantes débiles con respecto a nuestro poder militar. Pero sólo Dios sabe cómo se pueden complicar las cosas cuando la guerra se desata en alguna región del planeta. Los países americanos, principalmente el nuestro, han vivido siempre en la peligrosa ilusión de que pertenecían a un continente necesariamente pacífico, exento por entero de posibilidades de agresión. Es ya hora de cambiar de punto de vista y de precaverse con tiempo de las desagradables contingencias que pueden fluir del agitado período en que se desenvuelve la humanidad, entre guerras imprevistas y agresiones inesperadas. Estar alerta y preparado no significa amenazar a nadie ni romper una noble tradición de pacifismo internacional. Pero hay pacifistas y pacifistas. Algunos son ilusos incorregibles. Por ello mismo, casi enfermos. Pueden llegar a ser también, aunque sea inconscientemente, criminales, según los tiempos y las circunstancias. No hay pacifista de esta especie que no haya visto sus sueños desvanecidos por la ineluctable realidad de la guerra. Por larga que haya sido la vida de que disfrutaron, más cortos fueron los períodos de paz efectiva que vivió la humanidad. ¿Cuándo se convencerán los ideólogos de la paz de la eternidad de la guerra? ¿Cuándo se convencerán de que es inútil que busquen razones o pretextos para fundar su pacifismo, porque periódicamente el huracán de la guerra desencadenará sobre los hombres? Si el adelanto de los pueblos es indefinido y progresivo, ¿por qué estamos hoy en peores condiciones que antes de la lección de la gran guerra pasada, que era la "última", según el equivocado sentir de los optimistas?

Tenemos el deber imperioso de mejorar y robustecer nuestra defensa naval, militar y aérea. No nos durmamos mecidos por la engañosa ilusión de una paz inalterable. Los pueblos que confían en el pacifismo verbal de sus estadistas suelen tener un trágico despertar. Por mucho que gastemos en armamentos, no gastaremos lo suficiente. La protección de un vasto y rico territorio de extensas costas y del honor nacional exige un instrumento guerrero poderoso. En relación a lo que necesitamos, disponemos de muy poco. Los técnicos de los ministerios de Guerra y Marina dirán, en última instancia, qué es lo que requiere con mayor urgencia la defensa nacional, y el Parlamento debe aprestarse a votar los fondos que hagan falta para realizar el plan, sin tener en cuenta diferencias políticas ni ideológicas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

94

19.DIC.1939

El Graf Spee fué anclado antes de hacerlo estallar

MONTEVIDEO, 18 (AP).—A 24 horas de la voladura del Admiral Graf Spee por su tripulación, el gran casco del acorazado alemán, encallado en aguas poco profundas, continúa lanzando llamas y humo por todos sus orificios.

Al acercarse en remolcador hasta pocos metros del acorazado se pueden observar los estragos causados por las explosiones de anoche en la santabárbara. Ya desde lejos, una gran columna de humo negro indica la posición del barco cuyo comandante obedeció la orden del señor Hitler de destruir la nave, antes que arriesgarse a presentar batalla contra los barcos británicos que lo esperaban a la salida del puerto.

El Admiral Graf Spee, varado en una posición en la que aparece muy poco más hundido que lo normal, tiene todo el aspecto de estar pronto para continuar viaje. Una inspección de cerca muestra que el interior del casco ha quedado convertido en un laberinto de hierros, tubos y tabiques, por las explosiones, que además destruyeron la torre de comando.

El acorazado se encuentra casi directamente en la vía del Río de la Plata hacia Buenos Aires, inclinado pronunciadamente sobre la derecha y con la proa hacia el mar. Las dos anclas de proa están arriadas, lo que atestigua el cuidado con que la tripulación escogió el lugar, antes de colocar las bombas y abandonar el barco. Por las compuertas de babor, hacia proa, y por las escotillas cerca de grandes llamaradas. Entre la proa y la torre central, el Admiral Graf Spee tiene exactamente el mismo aspecto que tenía ayer en el puerto de Montevideo, salvo que el casco está algo ennegrecido. Hasta las planchas soldadas sobre el boquete de proa han permanecido intactas.

Lo más extraño de todo, y que los técnicos navales no han podido explicarse todavía, es que la batería de tres grandes cañones de 28 centímetros, de proa, que se encuentra directamente encima del pañol de proa, de donde partió una de las mayores explosiones, parece no haber recibido ningún daño. En cambio, la batería de popa está completamente destrozada, con la cúpula medio volcada y los cañones desmontados.

La torre de comando está algo retorcida, pero intacta. La chimenea está doblada y semifundida por el calor concentrado en la zona central. Más hacia popa, el casco del crucero presenta una hendidura. Bajo la coraza de la batería de popa puede distinguirse el mecanismo de giro de la cúpula. El barco está más hundido a popa que a proa, donde la línea de flotación apenas desaparece bajo el agua. En popa no queda visible más que la parte superior de los ocho tubos lanzatorpedos.

Cerca del barco monta guardia un guardacostas uruguayo, para impedir que se acerque cualquier embarcación. Además, se ha instalado ya una boya de luz roja. El palo mayor, situado más atrás de la torre de tiro, ha sido arrancado por las explosiones. Si la bandera alemana se encontraba al tope cuando se produjo la voladura, lo más probable es que ahora se encuentre en el agua oleosa que rodea al buque en una gran extensión.

Los entendidos creen que en el interior del buque hay todavía petróleo suficiente como para que el incendio dure aún otras 48 horas. Cuando el fuego se haya extinguido, las autoridades tendrán que arbitrar la forma de retirar la masa ennegrecida de acero de la vía de navegación.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

19 DIC. 1939 LA NACION

LA CANCILLERÍA URUGUAYA HIZO UNA DECLARACIÓN

Expresa que su actitud se ajustó estrictamente al derecho internacional

EL ADMIRAL GRAF SPEE

(Especial de LA NACION)

MONTEVIDEO, 18.—El ministro de Relaciones Exteriores entregó hoy por la noche a la prensa la siguiente declaración sobre los comentarios faltos de exactitud que se han hecho circular con respecto a la aplicación de las normas jurídicas relacionadas con el asilo que vino a buscar en la bahía de Montevideo el acorazado alemán Admiral Graf Spee. La Cancillería comunica lo siguiente:

"Después del combate de Punta del Este, el día 13, dicho acorazado, navegando a gran velocidad, entró en el puerto a las 22.50. Al día siguiente el señor ministro de Alemania hizo saber oficialmente este hecho al Ministerio, solicitando, de acuerdo con el decreto del 7 de agosto de 1914 —invocado, sin duda, por error—, que se le concediese un plazo prudencial a la nave a fin de poder reparar sus averías en el puerto de Montevideo y restablecer sus condiciones de navegabilidad. La Cancillería contestó a la legación de Alemania que debía estimar o calcular el tiempo que necesitaba el buque para sus reparaciones, aun cuando la fijación de ese tiempo corresponde en absoluto a las autoridades del país neutral. Habiendo indicado dicha legación que el plazo necesario era de quince días, nuestro gobierno, procediendo de acuerdo con lo previsto en la Convención de La Haya número XIII, designó una comisión técnica encargada de fijar el tiempo necesario para realizar las reparaciones. De acuerdo con su dictamen, se fijó el plazo definitivo. Debe hacerse notar que está prohibido a los navíos de guerra beligerantes permanecer en puertos, radas o aguas territoriales más de 24 horas. Esta es la regla de la convención mencionada del 18 de octubre de 1907 (artículo 12), y esta regla es la que ha aplicado el Uruguay, en conformidad con el decreto vigente del 5 de septiembre de 1939, que declaró la neutralidad de la República frente a la guerra actual. Una excepción a esta regla la constituye lo siguiente: un navío de guerra beligerante no podrá permanecer en puerto neutral fuera del plazo legal, sino por causa de averías o por el estado del mar. Deberá partir apenas cese la causa del retardo. Además, por el artículo 17 se establece que en los puertos y radas neutrales los buques de guerra beligerantes no pueden reparar sus averías sino en la medida indispensable para la seguridad de la navegación, ni les está permitido aumentar de ninguna manera su fuerza militar. La autoridad neutral tomará nota de las reparaciones que hayan de efectuarse, las que habrán de ejecutarse lo más rápidamente posible. Esto es lo que hizo el gobierno del Uruguay, ateniéndose a la lista de averías entregada por el comandante del Admiral Graf Spee, revisada por las autoridades nacionales. No ha habido, por consiguiente, ninguna violación del derecho ni de los usos internacionales, y la Cancillería no advierte cuáles pueden ser los motivos por los que se pretende hacerla aparecer apartándose de principios tan claros y categóricos como los enunciados. En ningún caso se justificará lo ocurrido con el Admiral Graf Spee, desde que si dicha nave, vencido el plazo, hubiese tenido que permanecer en nuestro puerto, la solución nacional de su situación no era otra que la jurídica y prevista, de su internación por las autoridades uruguayas hasta la terminación de la guerra".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

96

LA NACION

13

19 DIC. 1939

EL TACOMA ESTÁ DETENIDO POR LA AUTORIDAD NAVAL

Faltó a la ley internacional al auxiliar a la armada alemana

SALIÓ SIN AUTORIZACIÓN

MONTEVIDEO, 18 (Esp.). — La situación del buque mercante alemán Tacoma deberá resolverse por vía diplomática. El barco, como se sabe, fué detenido anoche por el crucero Uruguay, a corta distancia del lugar en que ardía el acorazado Admiral Graf Spee. En el momento de transmitírsele la orden de detención, y de regreso al puerto de Montevideo, de donde había salido horas antes, tenía a bordo nueve tripulantes del Graf Spee, un cabo y tres marineros más cinco hombres de nacionalidad china, encargados del lavadero del acorazado alemán.

El apresamiento no se produjo por esa circunstancia, pues el Uruguay procedió a detener a la nave alemana desconociendo la presencia a bordo de esos nueve hombres. La orden se impartió porque el Tacoma había recibido en el puerto de Montevideo a quinientos marineros del Graf Spee, y se había transformado, por ese solo hecho, en buque auxiliar de la armada alemana, complicándose su situación con la salida, sin autorización, del puerto de Montevideo, que en esos momentos había sido cerrado por la autoridad marítima.

La impresión predominante es que los marineros alemanes han de ser internados, y que con posterioridad se estudiará el caso especial que plantean los tripulantes de nacionalidad china. Es probable que éstos recobren su libertad.

Arresto de oficiales alemanes

MONTEVIDEO, 18 (Esp.). — Los funcionarios del puerto dicen que los tripulantes del Admiral Graf Spee que se embarcaron en el Tacoma, y cuyo número no se conoce, permanecen aún a bordo de dicho barco, que está anclado en el canal.

No pudieron precisar cuándo serán desembarcados.

Las autoridades uruguayas arrestaron al primer maquinista del Graf Spee, así como a otros tres oficiales, que fueron los últimos en abandonar la nave antes de que se produjera la explosión que motivó su hundimiento. Estos oficiales permanecen detenidos en las oficinas de la Prefectura Marítima.

Los funcionarios uruguayos manifiestan que quieren tener todos los detalles precisos de lo que ocurrió y en qué forma fué volado el Admiral Graf Spee.

Las existencias del Tacoma

MONTEVIDEO, 18 (Esp.). — Esta noche circuló la versión de que el buque petrolero Tacoma, que auxilió al Admiral Graf Spee y que se halla actualmente detenido en este puerto, pudiera tener a bordo los torpedos del acorazado y otro material de guerra que, debido a su elevado costo, se tuvo interés en salvar. Se recuerda que el Tacoma, que cargó aquí 1600 toneladas de fuel-oil, atracó junto al Graf Spee dos días después del arribo de esta unidad, creyéndose que no llegó a facilitarle petróleo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

19 DIC 1939

Mr. WINSTON CHURCHILL SE REFIRIÓ AL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ADMIRAL GRAF SPEE

Elogió la actuación de los buques de guerra británicos y comentó severamente la decisión del comandante de la nave alemana

ÉXITOS DE LA FLOTA BRITÁNICA

LONDRES, 18 (AP).—En su discurso de esta noche, propalado por la British Broadcasting Company, el Primer Lord del Almirantazgo, Mr. Winston Churchill, declaró lo siguiente:

"Señoras y señores: Las noticias que han llegado de Montevideo han sido recibidas con satisfacción en nuestra isla y con regocijo no disimulado en casi todo el mundo. El acorazado alemán Admiral Graf Spee, que por muchas semanas ha atacado a la navegación comercial en el Atlántico sur, ha finalizado su actuación. De esta manera, una gran extensión de los mares queda libre ahora para la navegación pacífica de todas las naciones del mundo, y se podrá disfrutar por algún tiempo de libertad en la navegación marítima.

"El fin del acorazado Admiral Graf Spee es el resultado útil obtenido por los que tomaron las armas en concordancia con las convenciones de la Sociedad de las Naciones, como adherentes a la causa de la ley y de la libertad del mundo. No obstante sus corazas de mayor protección y el mayor alcance de su armamento, el Admiral Graf Spee fué obligado a refugiarse en un puerto por la acción de tres cruceros británicos cuyos nombres están hoy en los labios del mundo entero. Una vez refugiado, se encontró frente a esta alternativa: someterse a ser internado, lo que hubiera sido un fin desgraciado para la nave, o salir nuevamente para luchar y caer vencido, como ha caído recientemente un buque británico. Este último caso hubiera sido también un final poco grato para el acorazado alemán. Sin embargo, su comando encontró una tercera solución: salir del puerto de refugio, no para presentar batalla, sino para provocar su hundimiento en la ruta de las pacíficas embarcaciones de un país neutral que le había prodigado el auxilio que las leyes internacionales autorizan.

"El acorazado "de bolsillo" Admiral Graf Spee sabía que los buques de guerra británicos Renown y Ark Royal se hallaban aún a mil millas de distancia, reabasteciéndose de combustible en Río de Janeiro. Sabía también, sin embargo, que cerca de su refugio se hallaban los cruceros Ajax y Achilles, armados con cañones de seis pulgadas, los mismos que habían obligado al Admiral Graf Spee a refugiarse en puerto neutral. No ignoraba, asimismo, el comando del buque alemán que el crucero Cumberland llegaba para tomar el puesto del Exeter, que hubo de retirarse por las averías producidas en la acción.

"En lo que a nosotros respecta, no ocultaremos que nuestras pérdidas han sido severas. No existe ya inconveniente en anunciar que el Ajax, a cuyo bordo viajaba el comodoro Harewood, hoy por decisión del soberano contraalmirante Harewood, sufrió la destrucción de dos de sus cuatro torres, y que el Exeter soportó no menos de cuarenta o cincuenta impactos de proyectiles cuyo peso era tres veces mayor de los que podía disparar. Además, tres de sus cañones de 18 pulgadas fueron destruídos y sufrió casi cien bajas en sus tripulantes, que en su mayoría, desgraciadamente, son muertos.

"No obstante, el Exeter permaneció en las proximidades del puerto de Montevideo; deshecho, se disponía a continuar la acción o reanudarla, y sólo se retiró del lugar de la lucha para la atención de sus heridos y reparación de sus averías cuando fué relevado en su puesto de honor por el Cumberland.

"En el Mar del Norte nuestros submarinos han actuado en forma tal que nos da la satisfacción de hallarnos en la mejor semana de que haya memoria en la presente guerra o en la anterior. Los submarinos británicos se encuentran con la seria desventaja de hallarse con pocos barcos en condiciones de ser atacados; por las costumbres del mar y por las convenciones que hemos firmado, no pueden atacar a buques mercantes sin previo aviso y sin procurar la seguridad de sus tripulantes. Los marinos británicos no hacen la guerra a los barcos neutrales, no atacan a los humildes pescadores. Deben procurar continuamente huir de las minas diseminadas por el mar y tratar de evitar los ataques que puedan llegar desde Heligoland. Sólo cuando divisan un barco alemán pueden poner a prueba su potencia y su capacidad, pero los barcos de guerra alemanes apenas salen de sus puertos. Solamente lo hacen en forma rápida y sorpresiva.

"Por ello, la hazaña del submarino Salmon durante la semana pasada es sumamente meritoria. En primer término debió soportar una andanada de torpedos de barcos alemanes que salieron de Heligoland. Luego tuvo que abstenerse de torpedear al transatlántico Bremen cuando ese buque se hallaba a su merced. Su tercer encuentro fué el más importante; el jueves pasado observó por su periscopio a los barcos de la escuadra alemana que salían al mar en una de sus rarísimas incursiones. Disparó seis torpedos contra los cruceros que escoltaban a los acorazados mayores. Uno de los torpedos alcanzó a un crucero de 6000 toneladas y otros dos torpedos hicieron impacto en otro".

"Es probable que esos barcos hayan podido volver a puerto, pero aún así, estarán fuera de combate por algunos meses. Mientras tanto, la flota alemana abandonó la empresa que hubiera podido tener en vista y se retiró en confusión hacia el puerto de donde había salido recientemente.

"El submarino Ursula hundió un crucero de 6000 toneladas en la desembocadura del Elba el día 14. Durante esta acción, se vió rodeado por no menos de seis destroyers alemanes.

"En una sola semana una gran proporción de la flota alemana de cruceros ha sido puesta fuera de combate.

Y durante esa misma semana, en el otro extremo del globo, el acorazado de bolsillo alemán Admiral Graf Spee encontró su final y no glorioso.

"La marina alemana, en vista de estos acontecimientos, redobla sus esfuerzos para hundir barcos pesqueros y matar a los modestos pescadores en el Mar del Norte. Hoy y ayer, las fuerzas aéreas de Alemania han tratado de arrojar sus bombas sobre los barcos mercantes neutrales, entre ellos un barco italiano que navegaba por las costas del Mar del Norte. Aun cuando en algunos casos han usado sus ametralladoras contra los pescadores, no obtuvieron mayor éxito en sus acciones y me es muy grato poder decir ahora que la ira dominante en esas empresas ha sido mucho más intensa que la eficacia de su acción.

Entre hoy y ayer solamente seis pequeños barcos pesqueros y un barco costero de reducido tonelaje han sido alcanzados; la mayor parte de los otros barcos, incluyendo al de bandera italiana, ni siquiera fueron alcanzados por las bombas que les fueron arrojadas. Estos atropellos son la táctica de un régimen que siente sobre sus hombros el amplio brazo de la justicia.

"Las minas han sido diseminadas con profusión por los alemanes, pero puedo afirmar que el tráfico mercante británico continúa, no sin impedimentos, pero sí sin interrupciones. Debo agregar también, con satisfacción, que el grueso del ejército canadiense, después de haber atravesado el océano escoltado por nuestra flota, ha desembarcado ayer en uno de nuestros puertos para someterse al entrenamiento intensivo en Gran Bretaña. Con esa preparación, estará en condiciones para reunirse en breve con sus camaradas ingleses y franceses en el frente oriental.

"Ahora que la escuadra británica ha obtenido algunos éxitos, se me presenta la oportunidad de llamar la atención sobre el hecho de que la situación presente, indudablemente satisfactoria, se debe al cuidado que ponen en las operaciones el primer lord de la escuadra Sir Dudley Pound y el contraalmirante Phillips. En nombre de ellos debo decir que aun cuando de tiempo en tiempo se puede anunciar un éxito, no debe olvidarse que se corren riesgos enormes en todo el mundo, pues por todas partes nuestras naves están ocupadas en la protección del comercio y control del mar. En muchas partes deben tomarse precauciones que parecen excesivas; precauciones contra ataques que no se producen y que por consiguiente jamás salen a luz.

"Es necesario que el público tenga en vista los objetivos que se persiguen en estas operaciones. El comandante en jefe de la escuadra desde el comienzo de la guerra ha mantenido con su flota en el Atlántico y en el Mar del Norte, el tráfico libre con sus barcos en continua acción, constantemente amenazados por los buques de tipo U y por los que pudieran salir de los refugios alemanes.

"Desde que comenzó esta guerra, la armada británica ha tenido una tarea más pesada que la que jamás haya soportado marina alguna en la guerra naval moderna. Estas responsabilidades no habrían podido ser afrontadas con éxito si a la habilidad del almirante no se hubiera sumado la vigilancia constante, con el espíritu en alto, de toda la oficialidad y las tripulaciones. En realidad, no hay dirección naval que pueda tener éxito si no cuenta con el apoyo total de los oficiales y marineros. Estos meritorios servidores de los buques tienen sobre sí la tarea mayor.

"Debemos señalar destacadamente la acción de las flotillas de destroyers y de nuestros submarinos que han llegado en sus incursiones hasta la propia desembocadura del Elba y la acción de nuestros barcos antisubmarinos y los levantaminas a lo largo de nuestras costas. Todos han estado sometidos a una tarea abrumadora; sólo los que

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

LA NACION

19 DIC. 1939

HAN CONCRETADO SUS OPINIONES LOS PAÍSES AFECTADOS

No hubo en Montevideo novedades internacionales relativas al Graf Spee

COMENTARIO ALEMÁN

(Especial de LA NACION)

MONTEVIDEO, 18. — Siguieron durante el día de hoy las actividades de las cancillerías americanas ante la reciente violación de la zona de neutralidad continental por las naves que intervinieron en el combate de Punta del Este. Lo actuado parece ser una consecuencia de los puntos de vista expresados ayer al ministro Dr. Guani por los diplomáticos que concurrieron a expresarle la simpatía y el apoyo de los países que representan ante la actitud adoptada por el Uruguay en defensa de los principios establecidos por la Conferencia de Panamá.

Se tiene entendido que los gobiernos de las naciones del continente estuvieron hoy en contacto directo con el canciller de Panamá, y que se concretaron opiniones para redactar la nota de protesta que se enviará a Gran Bretaña y a Alemania.

Las proposiciones formuladas son varias, de las que parecen destacarse las de la Argentina y los Estados Unidos. De las dos, la primera parece ser la más radical, pero hasta el momento nada ha podido obtenerse con carácter oficial. No obstante ello, en fuentes que merecen crédito se anuncia que, además de la nota requerida, se proyecta establecer un régimen de sanciones, para el caso de que vuelvan a producirse hechos análogos como los de Punta del Este. Se agrega que la primera medida consistiría en prohibir a los buques que hubiesen combatido dentro de la zona de neutralidad su entrada en puertos americanos, no sólo para efectuar reparaciones, sino también para reabastecerse.

El estudio de las distintas fórmulas se hallaría bastante adelantado, por lo que no sería difícil un pronunciamiento muy próximo y concreto de las naciones americanas.

Declaraciones del Dr. Guani

MONTEVIDEO, 18 (Esp.).—Entrevistamos esta noche al ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani. Nos declaró que durante el día no se produjo ninguna novedad de carácter diplomático relacionada con la incidencia suscitada con motivo de la entrada en este puerto del acorazado Admiral Graf Spee.

Tampoco se han recibido nuevas comunicaciones de los representantes diplomáticos de Alemania y Gran Bretaña, ni ha llegado a formularse ninguna protesta. El Dr. Guani terminó diciendo que hoy le había sido muy grato volver a conferenciar telefónicamente con el canciller argentino, Sr. Cantilo, acerca de puntos que se vinculan con las recientes actividades diplomáticas.

Comentarios alemanes

BERLIN, 18 (AP).—En círculos autorizados se hacen graves acusaciones contra Gran Bretaña y el Uruguay por lo que se considera una violación del derecho internacional en el asunto del Admiral Graf Spee. Se asegura que el Uruguay, bajo la presión de Gran Bretaña, actuó en forma contraria a la contemplada por el derecho internacional, al no conceder al acorazado alemán tiempo suficiente para reparar sus averías.

Se advierte a Gran Bretaña que el fin del Admiral Graf Spee será el comienzo de una serie de nuevos ataques de la flota alemana contra Gran Bretaña. Fuentes autorizadas dicen que existe la posibilidad de que Alemania exija reparaciones al Uruguay por el hundimiento del acorazado, si se puede probar la responsabilidad de ese país. Citan para ello el artículo 12 de la convención de La Haya de 1907.

Las fuentes oficiales se niegan a hacer declaraciones directas. Se cree en ellas que la tripulación alemana no será internada, ya que desaparecida su nave dejan de ser beligerantes activos. Se dice también, aunque sin confirmación, que el acorazado Almiral Scheer, que se encuentra todavía en el sur del Atlántico, continuará la obra del barco gemelo desaparecido.

Por su parte, los diarios declaran al público que el Admiral Graf Spee no fué derrotado sino que cayó víctima de métodos desleales. El "Lokal Anzeiger" dice: "El pueblo alemán recibe con más orgullo que pena las noticias sobre el fin del acorazado Admiral Graf Spee. La protesta de Alemania no podrá dejar dudas al Uruguay sobre la opinión alemana de esta clase de neutralidad. El primer resultado de esta guerra, al cual los británicos no dejarán de calificar de éxito británico, ha sido una violación del derecho internacional. Winston Churchill se dará pronto cuenta de que se ha jugado una mala pasada a sí mismo y a Gran Bretaña con esta nueva hazaña".

Siguen las explosiones

MONTEVIDEO, 18 (AP).—Un perito naval, que presenció la explosión e incendio del Admiral Graf Spee, dió el siguiente relato de lo que ocurrió a bordo:

El grupo de santabárbaras de popa, que suministraban municiones a la torre del mismo lado, estalló, enviando humo y llamas hasta una altura de 300 metros. Tres segundos después, el grupo de pañoles de proa hacía explosión, con los mismos efectos. De las dos explosiones, las llamas se extendieron lentamente y 20 minutos después de la primera el barco estaba envuelto en llamas. Al mismo tiempo se producía una serie de explosiones menores, que se prolongaron durante 25 minutos. Estas explosiones fueron causadas por la ignición de depósitos aislados de municiones.

Comunicado alemán

BERLIN, 18 (H).—El comando supremo del ejército alemán dió a publicidad el siguiente comunicado:

"El acorazado Admiral Graf Spee no fué autorizado por el gobierno del Uruguay a quedarse el tiempo necesario para reparar sus averías. Por este motivo, el Fuehrer y el comandante supremo del ejército dieron orden al comandante de volar al acorazado fuera de las aguas territoriales y aniquilarlo. Ello ocurrió el domingo a las 20".

Una explicación

MONTEVIDEO, 18 (Esp.). — En círculos bien informados se cree haber descubierto el motivo por el cual el Admiral Graf Spee abandonó su campo de operaciones en el sur de Africa, para trasladarse al Río de la Plata.

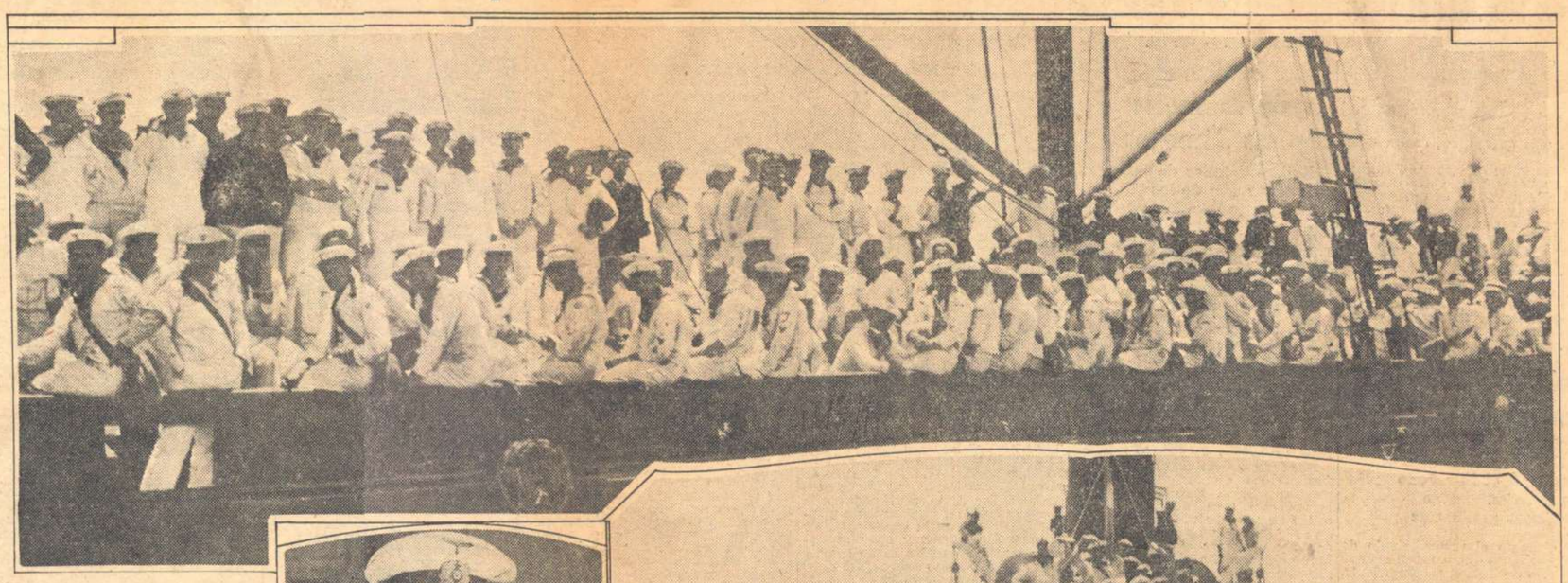
Según esas deducciones, la verdadera causa fué la paralización por dos o tres semanas, debido al mal tiempo, de la esquila en Australia. Después de declarada la guerra, y no estando seguros de la actitud de Italia, los británicos modificaron el itinerario de sus barcos mercantes, que utilizaban el canal de Suez y el Mediterráneo, disponiendo que tocaran en Ciudad del Cabo, para recorrer el Atlántico por el oeste de Africa. Así, el Admiral Graf Spee consiguió hundir a varios barcos mercantes cuya nómina se dió oportunamente a conocer. La paralización de la esquila australiana, por la razones enunciadas, había movido al comandante Langsdorff a realizar una incursión por la América del Sur para entorpecer el funcionamiento de las líneas británicas. Aquí se encontró con las naves de la división británica que patrullaban el Río de la Plata y el sur del Atlántico, iniciando la última etapa de la campaña terminada ayer en forma aparatosa.

La protesta del ministro alemán

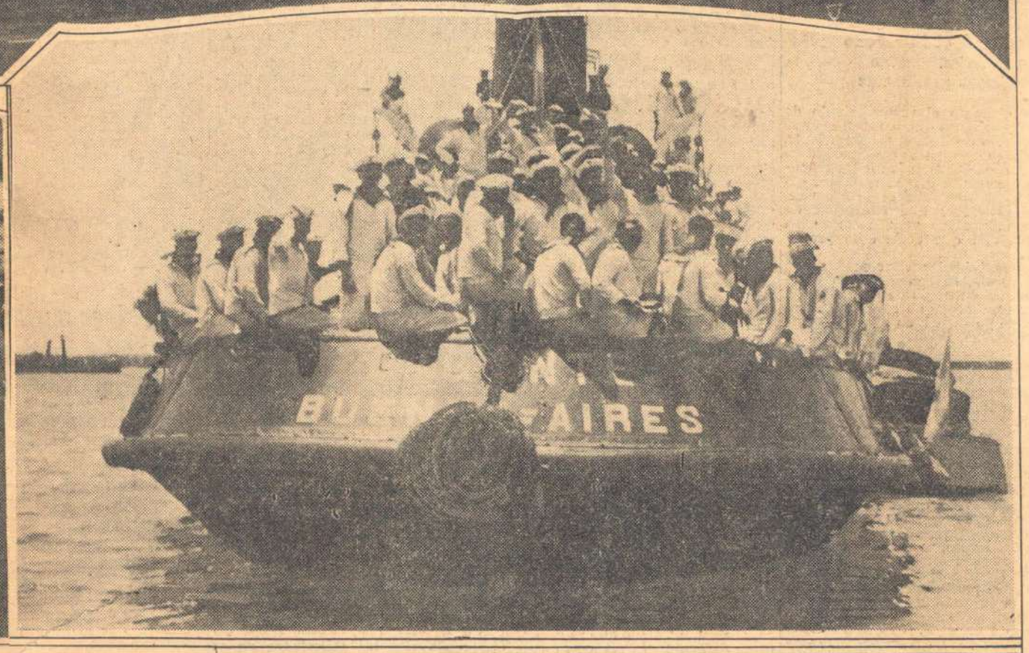
MONTEVIDEO, 18 (AP).—El presidente de la República, general Baldomir, y su gabinete estudian la declaración de protesta formulada por el comandante del Admiral Graf Spee por intermedio de la legación alemana. El ministro de la Defensa y el de Relaciones Exteriores redactan las probables respuestas a la declaración.

Archivo Histórico
LA PRENSA
19 DIC 1939
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

El Comandante, Oficiales y más de Mil Tripulantes Llegaron Ayer a Buenos Aires







Fotografías del comandante Hans Langsdorf y los tripulantes, a su arribo a esta capital

En ambiente de general expectación se aguardaba en la mañana de ayer la llegada de la tripulación del "Admiral Graf Spee" a bordo, según noticias dadas en nuestra edición anterior, de remolcadores y otras embarcaciones que la trasladaban al puerto de Buenos Aires, desde la zona donde fué hundida la nave germana.

El trascurso del tiempo sin que se produjera el arribo y la indecisión en las manifestaciones oficiales acerca de la llegada, puesto que en la Prefectura Marítima se observaba acentuado hermetismo al respecto, intensificó esa situación de expectativa, acrecida al saberse, con motivo del arribo del vapor de la carrera, procedente de Montevideo, que anoche, a las 23, habían encontrado, navegando lentamente en dirección a Buenos Aires, a los remolcadores "Coloso" y "Gigante" y a la chata "Chiriguana", que conducían a su bordo a la tripulación del acorazado alemán.

Entrada al canal Norte—

Dentro de la falta de noticias concretas al respecto, ya que tampoco en la embajada, según se expresó, tenían informaciones fidedignas, la expectación general, traducida en el gentío que en las proximidades del puerto esperaba la llegada de aquellas embarcaciones, se acentuaba, sin que ningún dato fundado diera asidero a la posibilidad de calcular el momento exacto del arribo.

Por fin, aproximadamente a las 10, logró saberse que los tres barcos habían sido avistados en el canal general de acceso al puerto, cuyas aguas acercara a aquélla ninguna otra embarcación.

Advertido previamente de la llegada había concurrido al puerto el embajador alemán, barón von Thermann, que con algunos funcionarios de la embajada se trasladó hasta el "Coloso". Fueron ellas las únicas personas a quienes se permitió el acceso al mismo.

El comandante del "Admiral Graf Spee" y su oficialidad—

Se supo, con ese motivo, que a bordo del remolcador mencionado se encontraban el capitán de navío Langsdorff, comandante del "Admiral Graf Spee" con el segundo comandante y todos los demás oficiales.

También se supo, entonces, que, en total, la tripulación de la nave hundida trasladada en las tres embarcaciones alcanzaba a 1.039 hombres.

Llegada del "Gigante" y "Chiriguana"—

Por instrucciones de las autoridades, se conoció que momentáneamente las embarcaciones iban a quedar incomunicadas y fondeadas en el antepuerto.

A las 12 entraron el remolcador "Gigante" y la lancha "Chiriguana", cuyas cubiertas estaban colmadas de marineros alemanes, y fueron a tomar ubicación en las proximidades del "Coloso". Los funcionarios de la Prefectura comenzaron a realizar a bordo varias diligencias; tomaron la nómina de las personas llegadas, verificaron su número y cumplieron con otros requisitos.

En la lancha que condujo a aquéllos hasta las embarcaciones mencionadas, se llevó a las mismas gran cantidad de "sandwiches", otros alimentos y bebidas refrescantes para los marineros llegados, por atención de diversas personas de la colectividad alemana.

Desembarco del embajador—

Poco después de las 14 llegaron a tierra el embajador alemán, los funcionarios de la embajada que lo acompañaban, y el comandante del "Admiral Graf Spee", capitán de navío Langsdorff. Este último, en compañía del prefecto general del Río de la Plata, capitán de fragata Matías López, y algunos oficiales de los talleres de Marina, esperaron el arribo de las embarcaciones en la estación del desembarcadero de Dársena Norte.

Llegada a la dársena del "Coloso"—

Resuelta después la entrada al puerto de las embarcaciones, llegó a la dársena el "Coloso", aproximadamente a las 14.45, y atracó momentos más tarde. Vestían los oficiales alemanes que viajaban a su bordo uniformes de color azul, y los marineros llevaban los habituales de brin blanco. En el ambiente de emoción propia de ese arribo, aspectos pintorescos ponían notas de humorismo desprendidas, a pesar de la amargura del trance, de la juvenil espiritualidad de los viajeros. Ostentaban algunos, como presas de conquista, cascos tropicales; otro desembarcó llevando como único equipaje un violín, que empuñaba con fervoroso entusiasmo; los restantes parecían conciliar en gestos de difícil comprensión la angustia experimentada con la alegría de pisar tierra firme, libres del peligro

Tampoco faltaron situaciones de emoción, como la que produjo un marinero herido, que dos camaradas conducían, con la cabeza vendada, y el cual fué conducido más tarde al hospital de la Escuela de Mecánica. Se trata del tripulante March M. Gustav Stendl, de 24 años, soltero, que fué herido sin mayor gravedad en el combate de Punta del Este.

El traslado a los lugares de alojamiento—

Una vez en tierra los tripulantes, sus oficiales los hicieron formar para conducirlos a los lugares establecidos para su alojamiento.

Mientras se desarrollaban estas escenas habíanse reunido en la proximidad del paredón de la dársena Norte, fuera del desembarcadero, frente al depósito número 3, grupos de personas que las presenciaban, en tanto que expresaban su saludo a los marineros con pañuelos, gestos y voces.

A la sazón el "Coloso", terminado el desembarco de sus viajeros, volvió al antepuerto y regresó en breve, llevando a remolque a la lancha "Chiriguana", que entró juntamente con el remolcador "Gigante", aproximadamente a las 15.35. Atracó primeramente la lancha, y terminada la tarea de desembarcar la gente que trasportaba, permitió el atraque del remolcador, para hacer lo propio.

En algunas lanchas fueron traídos, por separado, efectos de uso personal de los tripulantes de la nave alemana, así como bultos y paquetes con ropas.

Muchos de los marineros ostentaban en sus manos salvavidas y otros objetos conservados, innegablemente, como recuerdos de la nave hundida, y uno de ellos conservaba un asta, que, probablemente, fuera la de la popa del "Admiral Graf Spee".

El alojamiento—

A los efectos de su alojamiento, los marinos alemanes fueron distribuídos entre el Hotel de Inmigrantes, donde quedaron hospedados 740, y los talleres de marina de la Dársena Norte, en cuyas dependencias tomaron ubicación 299 tripulantes del acorazado.

Inmediatamente de su llegada les fué servido, en ambos locales, el almuerzo.

Para facilitar el alojamiento en los talleres de la Dársena Norte, los conscriptos que residían en éstos fueron trasladados provisionalmente a un "garage" de las inmediaciones.

El comandante y los oficiales alemanes quedaron momentáneamente alojados en las instalaciones destinadas a los jefes de la mencionada repartición.

pendencia sobre la forma en que fueron organizados los servicios para atender convenientemente la alimentación y descanso de los marinos del "Admiral Graf Spee".

Se Cree que los Marinos Germanos Serán Internados

Posiblemente hoy se dictará resolución acerca del caso

La situación de los tripulantes del "Admiral Graf Spee" fué motivo de diversos comentarios durante el día de ayer y de conjeturas sobre el criterio con el cual el gobierno contemplaría el caso planteado por su imprevista llegada a esta capital.

Se recordó a propósito que durante la guerra anterior los marinos de los beligerantes habían sido internados algunos en Martín García, y otros, especialmente los jefes, en esta capital, con el compromiso de no alejarse de ella.

Al promediar la tarde se supo que los asesores del Ministerio de Relaciones Exteriores, al que corresponde la definición en esta circunstancia, habían iniciado el examen de la situación de acuerdo con el criterio enunciado por el titular de ese departamento, el cual, en varias oportunidades se entrevistó con el presidente de la Nación, ya sea para llevarle informes o consultarlo sobre asuntos vinculados al momento.

Ya por la noche se tuvo noticia de que la resolución pertinente sería dada a conocer en el día de hoy, después de precisarse el procedimiento que se aplicará en esta emergencia. La tropa, de acuerdo con los precedentes, podría ser internada en forma de no soportar una prisión. En cuanto a los jefes y oficiales se les acordaría la libertad después de empeñar su palabra de honor de no abandonar el territorio argentino.

Sin embargo, este temperamento no tuvo confirmación oficial. Se insistió en los círculos oficiales en la necesidad de satisfacer las convenciones internacionales aceptadas por la Argentina y de ajustar la conducta a los antecedentes y las doctrinas imperantes en América.

El ministro de relaciones exteriores no fué categórico al ser interrogado sobre el particular. El señor Cantilo se concretó a manifestar que se trataba de encontrar un procedimiento mediante el cual se impidiese a los marinos participar otra vez en la guerra.

En la presidencia—

Ayer por la tarde concurrieron a la presidencia de la Nación los ministros de relaciones exteriores y marina, quienes conversaron con el primer magistrado acerca de la situación de los marinos alemanes que formaban parte del personal superior y de la tripulación del acorazado "Admiral Graf Spee" y que llegaron ayer a esta capital en la forma que se da cuenta en otro lugar.

Aunque no se dió información oficial, se sabe que se consideró especialmente el tratamiento que debe corresponderles a dichos marinos

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

100

LA PRENSA

19 DIC. 1939

canas, condenando la violación de la zona de seguridad continental, en oportunidad del reciente combate naval de Punta del Este.

También, buscaría establecer una opinión concorde americana respecto a la manera de encarar problemas similares que se les presenten a las naciones del continente americano.

Se sabe que ya se habrían presentado uno o dos proyectos, continuándose activamente las consultas del caso entre las cancillerías. — (U. P.).

Fué Pedida la Internación de Los Tripulantes

Londres, diciembre 18 (United)— Se informa que el ministro británico en Montevideo, señor Millington Drake, requirió la internación de la tripulación del "Admiral Graf Spee" en base a que el hundimiento voluntario no altera el hecho de que la nave buscó refugio en Montevideo después del combate de Punta del Este.

En los círculos locales bien informados se presume que el embajador alemán en Buenos Aires y el ministro alemán en Montevideo procurarán convencer a las autoridades argentinas y uruguayas que no corresponde la internación de los tripulantes por cuanto son náufragos, pero este punto de vista es refutado en los círculos competentes británicos.

Comunicado de la Legación Británica En Montevideo

Montevideo, diciembre 18 (Especial)—La legación británica dió esta noche el siguiente comunicado:

"Debido a la noticia publicada en uno de los diarios de esta ciudad en el día de hoy relativa al embarco de tarros conteniendo sangre para trasfusión en el crucero de guerra "Achilles", la legación británica comunica que esta noticia no es exacta. La verdad de los hechos es lo siguiente:

"Ayer llegaron procedentes de Buenos Aires, un grupo de voluntarios que consistía en un médico y doce enfermeras trayendo consigo, además de todo el material necesario para la asistencia de los heridos frascos conteniendo sangre citratada, de tipo universal para trasfusiones.

Estos voluntarios siguieron viaje para las islas Malvinas en el vapor "Laforia" que normalmente hace el servicio entre Montevideo y las islas, y el que debiendo haber salido el sábado de este puerto demoró su partida para esperar a estos voluntarios, habiendo podido zarpar anoche, a las 22, una vez desaparecido el peligro de un encuentro con el "Admiral Graf Spee". Fué necesario obtener una heladera eléctrica para poder conservar estos tarros de sangre durante el viaje, lo que fué sumamente difícil debido al voltaje anormal en el barco.

Como se recordará, en un comunicado anterior de esta legación, se informó que el crucero inglés "Exeter" había desembarcado este sábado en Port Stanley 22 heridos de más o menos gravedad.

La Prensa Neoyorkina Comenta el Caso del Acorazado Alemán

El "New York Times" publica un extenso artículo al respecto

Nueva York, diciembre 18 (United) — Los diarios norteamericanos, que han ofrecido una abundante información sobre las incidencias relacionadas con el hundimiento del "Admiral Graf Spee", publican esta mañana diversos comentarios sobre este hecho. El "New York Times" califica el acto del comandante Langsdorff de "derrotista".

El "New York Times" en su comentario editorial, que titula "El fin del "Admiral Graf Spee", dice que el comandante Langsdorff tuvo que adoptar una difícil y dolorosa decisión al preferir el hundimiento de su nave antes que rendirla al enemigo o internarla, "pero la victoria de la capacidad naval británica en beneficio de su causa no es menos grande por esto, porque ellos ganaron una batalla cuando obligaron al "Admiral Graf Spee", a pesar de su artillería más poderosa, a correr en busca de refugio al enfrentarse con la habilidad naval que es tradicional de los británicos. Esta pérdida de lo que se ha llamado "una tercera parte de la marina alemana" es sin duda alguna un serio golpe.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina