

T A R E N T O

Por

JOSE M.^a DE SOBRINO DE LA SIERRA

Alférez de Navío.

La estrategia naval inglesa, desde los tiempos de Lord Fisher, se basó siempre en el "Two power Estandard", es decir, ser más fuertes en la mar que las dos potencias más fuertes reunidas. Pero los tiempos cambian, y en su transcurso, las ilusiones de Lord Fisher no pudieron convertirse en realidad. Una Marina es muy cara, y, pese al esfuerzo económico inglés de la postguerra, al estallar la conflagración de 1939, Inglaterra había tenido que ceder su supremacía naval en los tratados de Wáshington y Londres hasta llegar a la paridad con Estados Unidos y quedar Japón, Italia y Francia en la relación de 5-3-1-1.

En los Altos Estados Mayores, ya desde muchos meses antes de la guerra, se preveía el conflicto contra el eje Roma-Berlín. Estando Francia al lado de Inglaterra, la situación naval no preocupaba al Almirantazgo: Gran Bretaña y Francia se bastaban para aplastar al poder naval reunido de Italia y Alemania. Pero... en la guerra en el mar no sólo el tonelaje cuenta. Cuenta también, y en nada despreciable proporción,

la geografía, y en el Mediterráneo, ruta principal del tráfico británico, existía un estrecho paso que, a no dudarlo, y con muy poco esfuerzo, quedaría irremisiblemente en poder de los italianos. Malta, en el centro de este paso, sometida probablemente desde el primer día de la guerra al martilleo constante de la Regia Aeronáutica, cuyo prestigio en la preguerra era mundial, no podía considerarse como base de guerra de la fuerza del Mediterráneo, que, por tanto, se vería desplazada a Gibraltar o a Alejandría, y, haciendo números, el Almirantazgo llegó a la conclusión de que las disponibilidades de buques no permitían mantener en ambas bases fuerzas suficientes que, sin reunirse, pudiesen enfrentarse con la Marina de Italia. Claro que allí estaba la Marina francesa; pero ¿y si Francia caía? Había que mantener por encima de todo, y contando con la posible derrota de Francia, el predominio del Mediterráneo, y para ello sólo había dos soluciones. La primera, concentrar todas las fuerzas del Mediterráneo en una sola base; la segunda, hacer que, desecha-

da la primera solución por irracional, cada una de las fuerzas de Gibraltar y Alejandría fuesen superiores a la Marina italiana, y puesto que no había buques suficientes para ello no cabía otro recurso que reducir el poder naval de Italia.

Por eso, desde muchos meses antes de la entrada de Italia en la guerra, y según afirma el Almirante Cunningham, ya se proyectaba el ataque contra la flota italiana en su base. Mas antes de realizarlo fué preciso buscar la ocasión, el lugar y el modo de llevarlo a cabo.

El lugar y la ocasión, una vez iniciada la guerra, su desarrollo los determinaría. El modo no podía ser más que un golpe de mano, pues tratándose de destruir toda o parte de la Marina italiana sin sufrir pérdidas propias, solamente la casualidad podía conducir a este resultado en un combate diurno o nocturno. Por eso no fué hasta el 11 de noviembre de 1940 que pudo realizarse esta operación.

Para conseguir el éxito se necesitaban multitud de requisitos, entre los que figuran como más importantes los siguientes:

1.º Conocer exactamente, por medio de reconocimientos aéreos y fotografías, no sólo el hecho de la permanencia en una determinada base de los buques enemigos, sino también su posición y orientación para poder determinar la dirección del ataque.

2.º Acercarse por sorpresa al punto seleccionado para lanzar al aire las escuadrillas de torpederos.

3.º Una perfecta instrucción de pilotos y observadores.

4.º Las condiciones meteorológicas convenientes al ataque y la sorpresa.

Las fuerzas necesarias no pudieron concentrarse en Alejandría hasta mediados del mes de septiembre. Consistían éstas en las escuadrillas torpederas del "Eagle" y del "Illustrious", que a finales del mismo mes fueron consideradas suficientemente instruídas por el Mando; y, por tanto, hallándose en poder del Almirante en jefe los resultados de los reconocimientos fotográficos—obtenidos por los "Glenn Martin" de

la R. A. F. de base en Malta—, se decidió la operación para el día 21 de octubre.

Diez días antes la Flota se hizo a la mar; pero en la tarde del día 20, cuando la división de portaviones, con su escolta, se dirigía al punto señalado para lanzar al aire sus torpederos; un incendio en el hangar del "Illustrious" destruyó un cierto número de éstos, y la operación hubo de posponerse, volviendo la fuerza a su base.

Nuevamente, y aprovechando la estancia de la Flota en la mar—al Oeste de Grecia—, se pensó en la operación para el 30 de octubre; pero la carencia de luna y el no estar las dotaciones prácticas en el ataque con bengalas motivaron otro retraso en espera de circunstancias favorables.

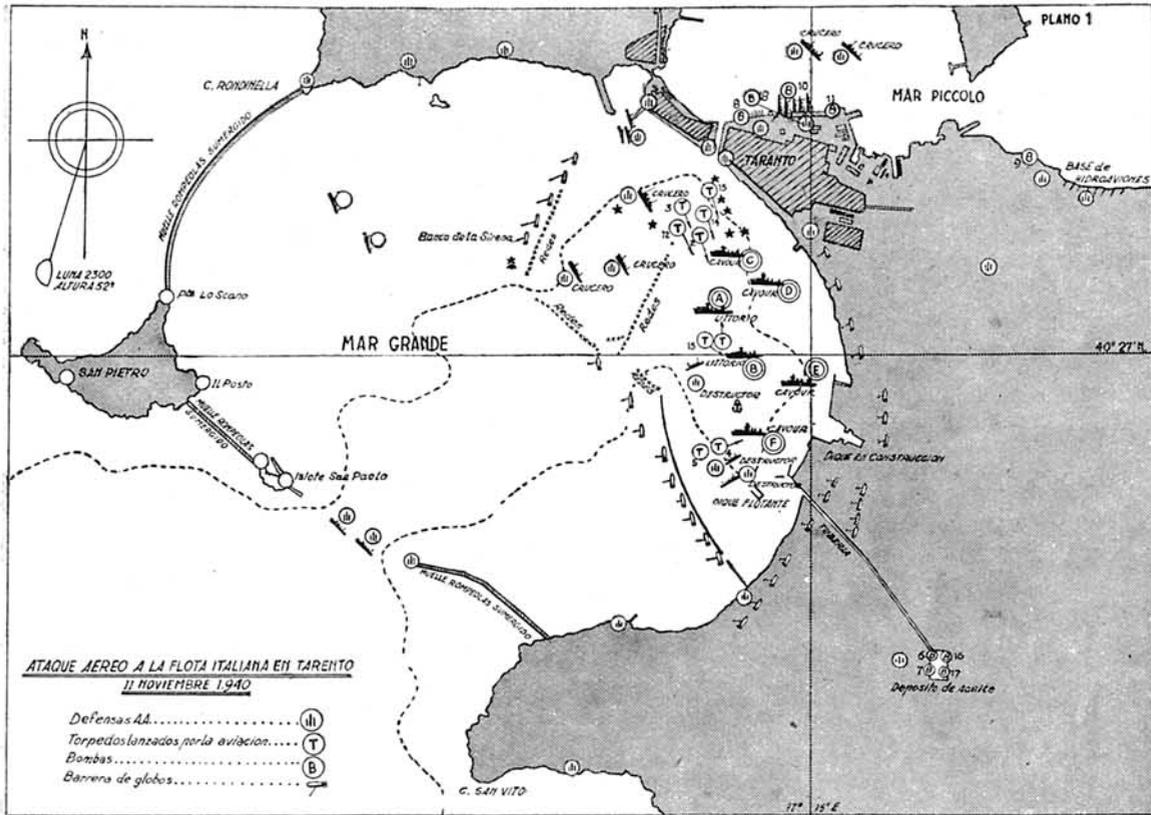
Mientras tanto, habían llegado nuevas informaciones de los "Glenn-Martin" de Malta, que revelaron la existencia de globos de barrera. Afortunadamente, la operación, por las razones expuestas, no se efectuó antes de la llegada de estos informes, ya que el no sospecharse siquiera la existencia de las citadas obstrucciones, hubiese podido determinar un verdadero desastre.

Por último, y tras terminar los detalles de un nuevo plan de ataque en consonancia con las defensas del puerto de Tarento, en el que se hallaba el enemigo, quedó dispuesta la operación para el día 11 de noviembre.

Pero un nuevo contratiempo surgió dos días antes de la fecha señalada para la salida a la mar de la Flota. Las tuberías de alimentación de petróleo del "Eagle" (y seguramente debido a los efectos de las bombas que le explotaron cerca en los primeros días de la guerra contra Italia) sufrieron averías, y el barco quedó inutilizado.

No era, sin embargo, posible un nuevo retraso de la operación. Las necesidades de la guerra hacían de urgencia la utilización de la arteria de tráfico del Mediterráneo, y, por tanto, se decidió la operación aun con la falta del "Eagle".

Algunas de sus escuadrillas de "Swordfish" fueron transbordadas al "Illustrious", y éste, con su escolta, se hizo a la mar el día 6 de noviembre con rumbo a Malta, al objeto de con-



venir con el E. M. del Aire—en esa base—los últimos detalles de la operación.

Ultimados todos los detalles, en la mañana del 11 de noviembre se hizo a la mar desde Malta la escuadra del Mediterráneo, mientras los "Glenn Martin" de la RAF patrullaban por el Golfo de Tarento para comunicar cualquier movimiento de los buques italianos.

A las dieciocho horas del mismo día, el Comandante en jefe—en latitud 37° 33' N. y longitud 19° 35' E.—ordenó al "Illustrious" lanzar la fuerza de ataque, y el portaviones, con la Tercera Escuadra de Cruceros y la Segunda Flotilla de destructores, apró al rumbo 60, aumentó a 28 nudos y maniobró para cumplir el orden.

A las 20,35 abandonó la cubierta la primera fuerza, de 12 aparatos. El viento era, en superficie, variable. El viento superior Oeste, de fuerza 4; el cielo se hallaba casi totalmente cubierto con nubes de 3.000 metros, y la luna estaba en creciente. A las 21,34 había despegado la segunda fuerza atacante, compuesta de ocho

aviones, y a las 21,58, un último avión, que no pudo salir con los demás por averías, dejaba la cubierta y se lanzaba solo al ataque.

La primera fuerza de ataque, una vez en el aire y en formación, partió a las 20,57 horas con rumbo a Tarento, distante unas 170 millas; todos los aparatos iban provistos de depósitos de combustible de gran capacidad, para asegurarse el regreso al portaviones.

Poco después, a las 21,45 horas, la formación entró en la base de un grupo de cúmulos a 1.500 metros, y se disgregó. El Jefe de la escuadrilla, C. de C. Williamson, procedió, como consecuencia, al ataque con sólo ocho aparatos: cinco torpederos, dos lanzabengalas y un bombardero.

A las 22,56 horas ordenó el lanzamiento de bengalas, y a continuación, partiendo de una posición sobre la isla de S. Pietro, se lanzó al ataque. Todos los aviones le siguieron y lanzaron sus torpedos contra los acorazados, a distancias comprendidas entre 1.300 y 500 metros, no pudiendo observar los resultados, debido a

la fuerte reacción antiaérea de los buques enemigos.

Los cuatro aparatos que poco antes de llegar al objetivo perdieron el contacto con su jefe, presenciaron desde el aire este ataque, y, guiados por su resplandor, iniciaron el bombardeo en picado contra las unidades menores del mar Piccolo, depósitos de aceite y base de hidros. A pesar de la fuerte reacción antiaérea, lograron sus objetivos, y toda la escuadra volvió a bordo, con excepción del jefe de la escuadrilla, C. de C. Williamson, que no regresó.

Del mismo modo, la segunda fuerza de ataque, y guiada por las luces de Tarento, logró atacar y regresar al portaviones, sin más pérdida que el aparato del T. de N. Bayly.

A las 02,50, todos los aparatos, excepto los dos citados, estaban de nuevo a bordo, y el portaviones y su escolta iniciaron el regreso, encontrándose incorporada a la escuadra el día 12, a las 07,30 horas.

La Flota se aguantó en la mar, con objeto de repetir la operación en la siguiente noche; pero, debido a las condiciones meteorológicas desfavorables, no fué posible su realización.

Pocos días después fueron remitidas al Comandante en jefe, desde Malta, las fotografías tomadas por la RAF con los resultados de la operación: un acorazado del tipo Littorio se hallaba fuertemente escorado y poco después hubo de ser trasladado al dique; otro, del tipo Cavour, aparecía varado y al parecer abandonado, y un tercero, de este mismo tipo, se había sumergido, alcanzado por un torpedo, y tenía sus dos torres de proa bajo el agua. Parece ser que algunas horas después del ataque los mamparos estancos cedieron y el buque se hundió.

Las dotaciones de los "Swordfish" podían enorgullecerse de su obra. Su decisión y arrojo habían dado a Inglaterra la total supremacía del Mediterráneo, pues en la noche del 11 de noviembre la escuadra italiana había sido reducida a un 50 por 100 de sus efectivos.

Cunningham quedaba dueño del Mediterráneo, pues si bien es cierto que hasta entonces lo había sido sólo por su inteligencia y sus conocimientos de la guerra naval, a partir de esta acción lo fué también por la cuantía de sus fuerzas.

Pero es preciso hacer constar que las condiciones en que se hallaban los buques italianos ayudaron, sin duda, al éxito del ataque. Hacía ya muchos días que se encontraban en Tarento. Desde que el E. M. Naval de Roma, al comienzo de la guerra, determinó su concentración en esa base, como la mejor por su situación para las operaciones mediterráneas.

En ellas se hallaban fondeados sin protección externa alguna contra los torpedos y, al parecer, en la más absoluta confianza de invulnerabilidad de la base.

Ni los repetidos y casi incesantes reconocimientos aéreos sobre la base, por parte de los aparatos ingleses, les hicieron sospechar la operación que se proyectaba, y, cogidas las defensas de improviso, su reacción—aunque grande en número—fué mal dirigida, y menos aún organizada. Ni un solo proyector trató durante los ataques de localizar al enemigo. Los aviones de bombardeo, que volaron sobre el mar Piccolo y sobre las instalaciones terrestres, casi no fueron hostigados; y muy poco en favor de los italianos habla el hecho de que habiendo sido atacados a tan extremadamente corta distancia y disponiendo de un volumen de fuego a todas luces enorme, sólo dos de los aparatos atacantes fueron abatidos. La Regia Aeronautica no intervino en la operación, lo que demuestra que la sorpresa fué total, y ni siquiera al día siguiente, cuando la Flota se dirigía a su base, fué molestada por los bombarderos fascistas.

Pocos días después del desastre, el resto de la escuadra italiana abandonaba Tarento y buscaba en el Adriático y el Tirreno puertos más seguros.

Era la renuncia a la acción en el mar, y a partir de entonces sólo las esporádicas salidas—conducentes a desastres—que más tarde hubieron de hacer, daban fe de la existencia de la Regia Marina.

Cunningham había de ser durante el resto de la guerra el dueño del Mare Nostrum. Su dominio no fué fácil; pero su inteligencia y sus conocimientos hubieron siempre de sobreponerse a las dificultades y a la escasez de fuerza, hasta lograr el total embotellamiento y la desmoralización de la un día fuerte, rápida y modernísima Marina italiana.