EL TEATRO DE GUERRA DEL JAPÓN

Por el General AYMAT

Hace tres años, antes de la entrada en guerra de los Estados Unidos, nos preguntábamos sobre la posibilidad y trascendencia de una guerra yanqui-japonesa, dada la enormidad de las distancias del Pacífico. Pocos meses habían de transcurrir para que la realidad respondiera positivamente a lo primero, y aunque por ahora sigue problemática la invasión y dominio de uno de los países beligerantes, por el otro, los progresos de la Aviación en cualidad y en cantidad, la multiplicación en términos astronómicos que de esa fuerza y de la naval ha logrado la enorme capacidad industrial norteamericana, ha cambiado los términos del problema, hasta el punto de hacer corriente lo que sólo la imaginación futurista hubiera podido pronosticar para muchos años después.

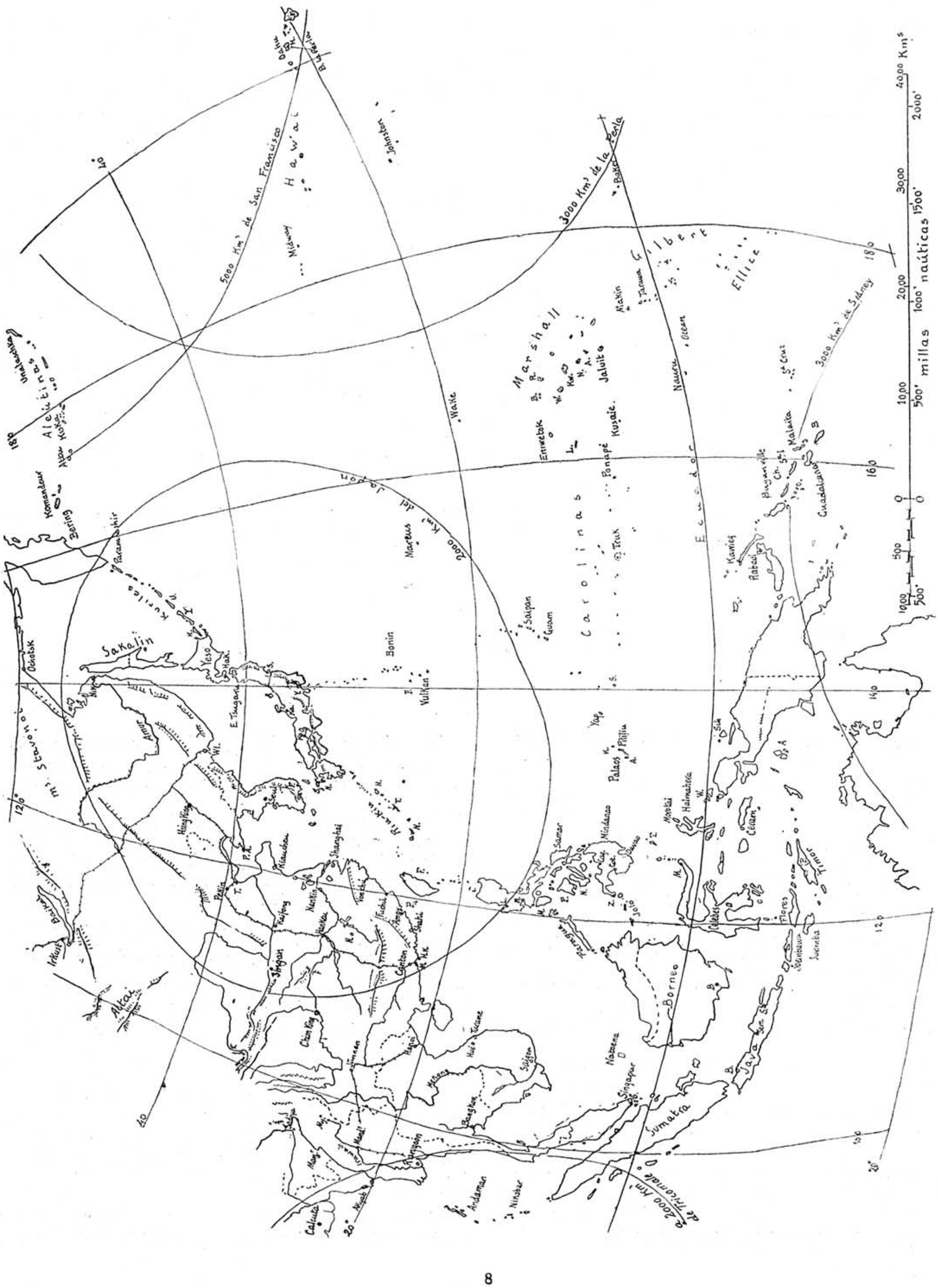
Por aquellos días, en el número de septiembre de 1941, publicábamos un mapa, a escala 1/55.500.000 (o sea 2 milímetros por grado de círculo máximo), del conjunto del Pacífico, desde los estrechos de Malaca a Panamá, sobre una superficie tangente al círculo máximo que pasaba por Formosa.

De entonces acá, el Japón, después de anular momentáneamente el poder naval norteamericano, conquistó todos los archipiélagos, hasta las Aleutianas y Gilbert, sin que, agotadas por la distancia las posibilidades de su Marina, pudiera pasar de ahí, tan lejos aún de América.

Luego ésta se repuso de sus pérdidas, y con medios cada vez mayores, ha ido conquistando, paso a paso, Nueva Guinea, y en saltos de rana al principio, isla tras isla primero; luego, gracias a una gran flota de portaaviones que aproximaba la base aérea, en osadas excursiones a distancia, que la han llevado a las Marianas, Palaos y Halmahera, logrando además bombardear muy eficazmente la propia tierra japonesa con las superfortalezas volantes B-29, *basadas en la China de Chan-Kai-Chek.*

La tenaz y heroica resistencia opuesta en todas partes por las guarniciones japonesas, que, aunque aisladas, pelean hasta perecer el último hombre; la existencia de la Escuadra nipona, de un espíritu inigualable, pero en notable inferioridad material, no han servido hasta ahora más que a vender caros los progresos norteamericanos y a conservar aislados y muy lejanos algunos destacamentos en las Salomón, Rabaul, Kavieng y Truck.

En optimismo de victoria, más o menos inmediata en Europa, los aliados acaban de celebrar en Quebec una conferencia encaminada a coordinar un plan de guerra conjunto contra el Japón; en estos últimos días se ha resuelto mandar al Pacífico una gran escuadra inglesa, que dejando en el Atlántico lo indispensable para asegurar aplastante superioridad sobre los restos de la flota alemana (el "Tirpitz", averiado seriamente, dos acorazados de bolsillo y algún cru-



Croquis del Pacífico occidental.

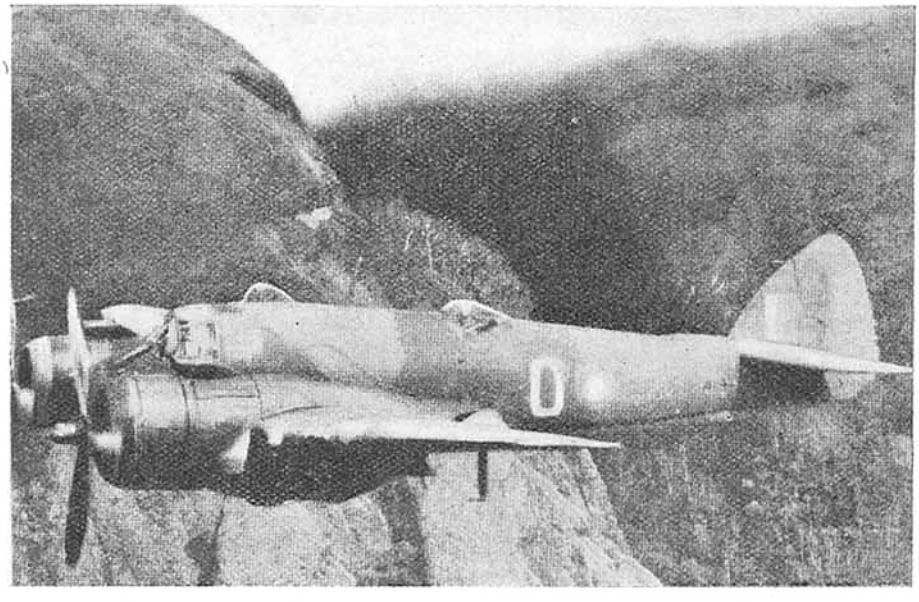
cero), se una a la americana, llevada estos días toda al Pacífico para acabar con el poder naval nipón, que permita desembarcar en la costa china, asegure de modo absoluto el mar, permita reconquistar las Filipinas y, con la enorme superioridad aérea, acabar con el Japón.

Hechos a una vida pobre, los japoneses habrán de aguantar el bombardeo con la estoicidad de que Alemania está dando ejemplo hace muchos meses, con más facilidad, tal vez. Aunque lleguen a verse reducidos a sus propias islas, no parece fácil se den por vencidos. Los desembarcos habrán de ser muy cruentos, la guerra, larga.

Por de pronto, a medida que ésta se aproxima a su casa, que las bases norteamericanas se acercan al Japón, que la potente industria las equipe para bastarse a sí mismas, aparte de lo que la flota mercante, acrecida hasta triplicar la de anteguerra, pueda abastecerlas, aquella inmensidad desierta del Pacífico, a levante del meridiano 160 E., queda ya atrás, y la guerra se desarrollará en espacios más poblados, donde los círculos de mar, aun reduciendo su diámetro a los 500 ó 600 kilómetros, son ya raros.

La intensidad con que la Aviación ha de intervenir en estas operaciones, como arma preponderante vencedora de la distancia, nos la da una reciente estadística americana, en la que se dan por recorridos en avión, en el Pacífico, en el millar de días transcurridos desde el inicio de la guerra, 7 de diciembre del 41, hasta agosto último, 450 millones de millas, lo que representa 830 millones de kilómetros, 10.000 vueltas al mundo, o unas mil trescientas horas diarias de vuelo. Pero con ser esto mucho, otra reciente, sobre el consumo de gasolina, nos dice que estos meses se viene consumiendo cada día tanta como en un mes de 1943.

Los alcances han aumentado en tal proporción, que mientras las circunferencias de 1.200 kilómetros, que venían a representar los alcances prácticos militares de ida y vuelta de escuadras, tanto navales como aéreas, para las primeras apenas ha aumentado por venir subordinada a la multiplicidad de pequeñas naves auxiliares, indispensables a la seguridad de los navíos de línea, de autonomía limitada y que difícilmente pueden repostar en alta mar, en las aéreas, con las superfortalezas volantes, ha subido a 2.400 kilómetros, con carga aun de dos y media toneladas de bombas, según noticias, que aunque puedan ser algo exageradas, porque no parecen aún haber sido realmente empleadas, dejan aún un amplio margen a los 2.000 kilómetros que consideramos distancia ya peligrosa a que dejar aproximarse al enemigo.



Las montañas de la cordillera Stanley son testigo de los difíciles vuelos en el interior de Nueva Guinea.

No debe extrañar esta importancia de la intervención de los elementos aéreos, mayor quizá que la que en guerras continentales llegan a alcanzar.

Factor estratégico esencial en los triunfos de la guerra es la sorpresa. En tierra firme, si ésta sigue siendo posible, aunque difícil, a pesar de la información aérea, cuando ambos beligerantes cuenten con ella, tiene una rápida respuesta, pues las reservas estratégicas acuden al lugar donde se ha producido. Muy de otro modo ocurren las cosas en los archipiélagos, mucho más archipiélagos, cuando en el Pacífico se multiplican hasta lo astronómico, el número de islas y las distancias entre ellas. Estas distancias, que en la soledad del mar inmenso hacen desaparecer las redes de observación y escucha, que con su densa red telefónica en tierra firme es garantía de la seguridad, aun frente a la súbita y rápida acción aérea. El servicio de exploración ha de mantenerse por aviones, que por mucho que hayan ido aumen-

Los lanzamientos de paracaídas, como este de la isla de Noemfoor, constituyen hace meses la primera fase de los avances americanos en el Pacífico.

tando en velocidad y autonomía, siguen atados al alcance visual de órganos fisiológicos, los ojos, y a una duración del día, imposibles de superar, y que por ello obliga a multiplicar en cifras enormes los aviones necesarios y su actividad, y que explican la casi monstruosidad de las reflejadas en las estadísticas que antes dábamos.

Por muy bien guarnecida que esté una isla, siempre el ofensor podrá acumular elementos en superioridad aplastante, que le permita desembarcar y en poco tiempo apoderarse de ella, sin que ese aislamiento, que es su característica geográfica, permita acudir con reservas estratégicas, a no contar con una superioridad naval, o aunque sólo fuera aérea, que ponga remedio al ataque.

Si existe paridad de fuerzas, aunque sólo sea aproximada, estas operaciones, cuando la pérdida de la isla atacada sea peligrosa, provocará la batalla naval. Cuando el atacado se reconozca inferior, tendrá que esperar a que se produzcan situaciones estratégicas especiales que le permitan compensar su inferioridad sin sacrificar inútilmente la Escuadra.

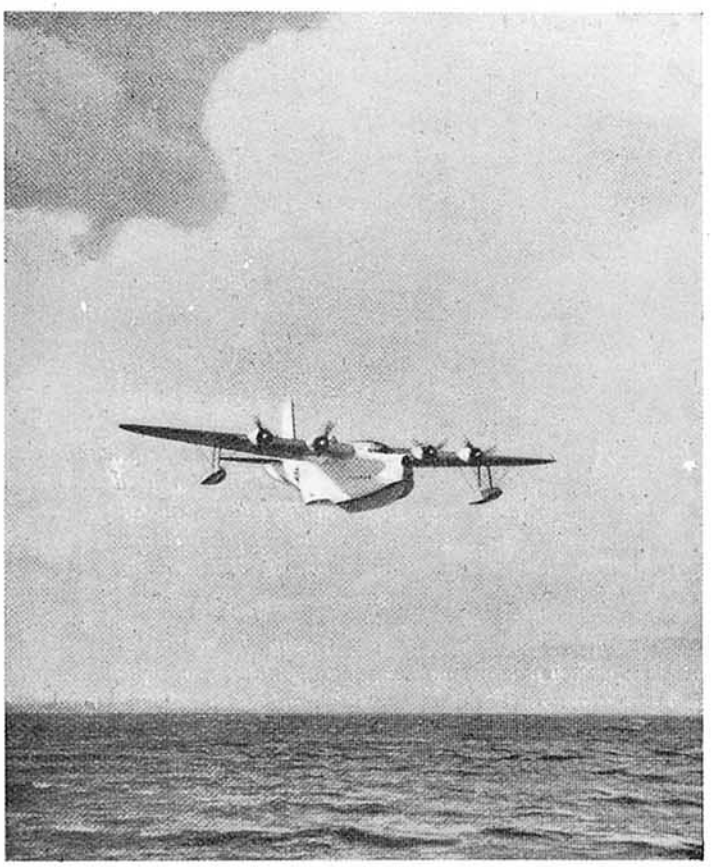
Por otra parte, la inferioridad de medios no impide, por las mismas circunstancias antes dichas, ni aprovisionar islas lejanas hurtándose a la vigilancia enemiga, ni producir sorpresas al más fuerte, que no puede estar ni serlo en todas partes y momentos.

Ello envuelve un interés militar singular, sin precedentes en esta guerra, que nunca la hubo en teatro tan extenso ni con medios navales tan numerosos ni existiendo los aéreos.

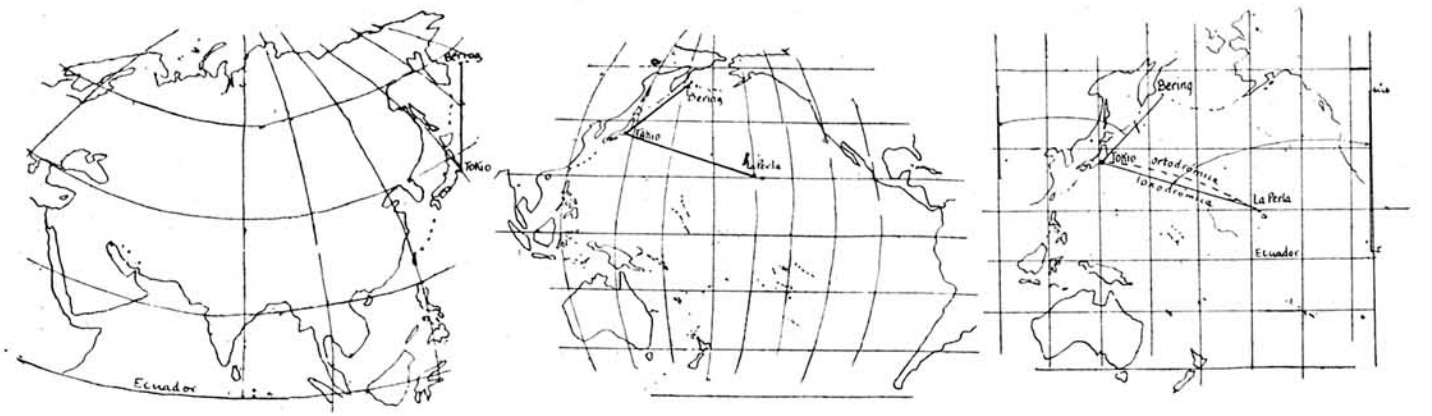
Acaba de publicarse el anuario naval Jane's, y en él se dan las noticias de la potencia de la Armada norteamericana. Por su acreditada seriedad, merecen sus datos toda solvencia. En cuanto se boten próximamente dos acorazados de 45.000 toneladas, cuyas características da, serán 24 los acorazados, cifra hasta ahora inédita, más de 100 los portaaviones y 80.000 las embarcaciones de desembarco. Frente a esto se desconoce con precisión qué puedan tener los nipones, pero desde luego debe de ser menor de la mitad en grandes unidades y mucho menos aún en portaaviones y cruceros. Dura se presenta para el Japón la lucha.

Como del teatro de operaciones es difícil formarse idea con los mapas corrientes, por ocupar regiones entre Asia y el Pacífico, en los deformados bordes de los mapas generales, y porque en los Mundi en proyección Mercator la escala varía enormemente de 1 a 2, desde el ecuador a las Aleutianas, hemos trazado una proyección equivalente, con centro en el Japón, que conserva uniforme la escala a lo largo de los paralelos y la distancia entre ellos.

Aunque deforma los ángulos en los bordes, lo hace lo



Mar, mucho mar, en ilimitados horizontes; más mar aún, es la pesadilla de los vuelos en el Pacífico.



ASIA PACIFICO MERCATOR

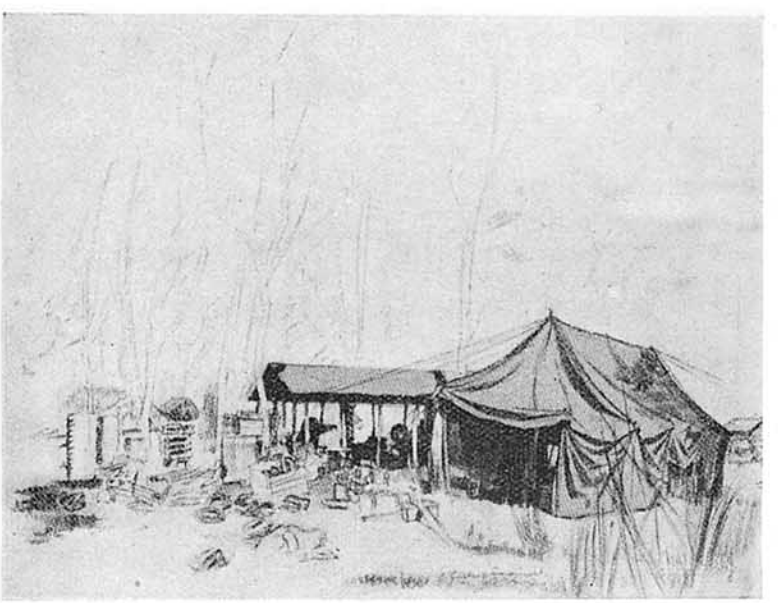
DIFERENTES PROYECCIONES DE UN MISMO PAÍS.

La esfericidad terrestre impone deformaciones que dependen de las características de cada proyección, de la situación y del alejamiento del centro de la proyección. La red de meridianos y paralelos que deben venir como trapecios isósceles, se deforma alargando una diagonal y acortando otra. En la Mercator son rectángulos, pero se logra sólo aumentando la escala al alejarse del ecuador, que viene a sustituir al centro del mapa por lo cilíndrico de esta proyección. Es general una reducción en la escala radial y aumento en la transversal, así como una concavidad hacia el centro en las ortodrómicas.

menos posible; en la ya considerable extensión que abraza (del orden de toda Asia), las distancias del Japón hasta los 3.000 kilómetros no varían en más de un 1 por 100, y para 4.000, de un 4 por 100. Para mayor precisión señalamos una curva a 2.000 kilómetros, alcance máximo práctico militar de los mejores bombarderos, alrededor del Japón propiamente tal y no más allá de la latitud de 37° y medio, al norte de la cual la densidad de población y el interés militar decrecen enormemente.

Aunque figuran en él las islas Hawai y Australia, es ya demasiado lejos y con alguna deformación, que puede apreciarse por la forma de los cuadriláteros formados por meridianos y paralelos; para las distancias a entrada de la Bahía de la Perla, a San Francisco, Sidney y Tricomale, base navoaérea de Ceylán, hemos trazado las curvas de distancia de 3 ó 5.000 kilómetros, hasta las cuales los errores son pequeños. Muy escasa la rotulación, alguna limitada a iniciales para claridad del mapa, el detalle cuidado de sus líneas permitirá situar en él cualquier punto que venga en otro mapa. Dos mil kilómetros vienen a ser las distancias Madrid-Berlín, Barcelona-Dardanelos, Gibraltar-La Haya o Liverpool.

Para probar los errores a que puede inducir el tomar distancias en cualquier mapa, consideraremos la distancia de Tokio a la isla Bering, la más occidental de las Aleutianas. Esta distancia realmente es de 2.950 kilómetros. Si la tomamos en el mapa de Asia a 1/30.000.000 del Stieler (proyección azimutal, equivalente de Lambert), nos resulta de 2.550 kilómetros, un 14 por 100 más corta. Si en el mapa general del Pacífico, de Vidal Lablache, a 1/60.000.000, nos sale de 3.900, nada menos de un tercio más larga. Si en

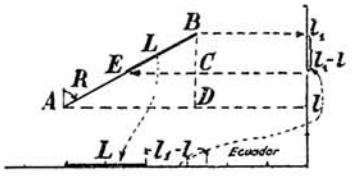


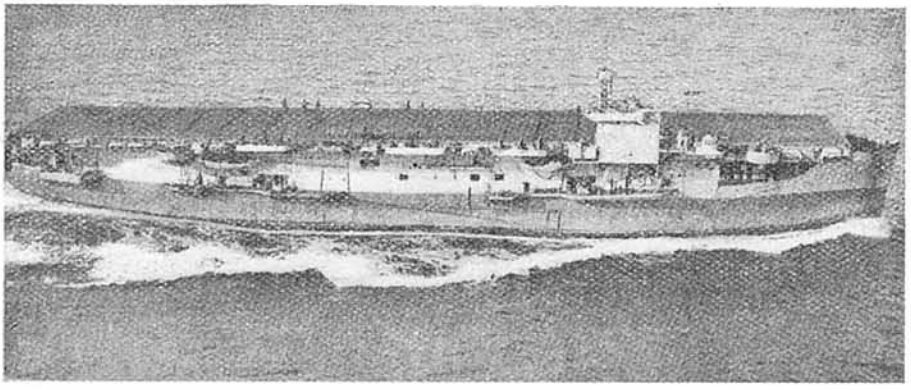
El clásico confort de los aeródromos queda en los rápidos avances del Pacífico reducido a las más elementales tiendas de campaña.

un mapa Mercator se toma con el compás la distancia sobre el borde lateral a altura de la latitud media (1), resulta de 1.947 millas, o 3.585 kilómetros. Estos errores, en nuestro mapa, quedan reducidos a un 3 por 100, pues da 2.850.

La distancia de 6.180 kilómetros, existente entre Tokio y la Bahía de la Perla, en el Stieler a 1/30.000.000 de Australia y Polinesia, aparece como de 6.630, un 7 por 100 mayor. En el Mercator, la loxodrómica, llevada de 2° al 54° 46', da 3.166 millas, o sea 5.863 kilómetros, cuando realmente es de 6.305, con error de 1/10; en nuestro mapa directamente de 6.070, pero llevada hasta la curva de los 3.000 kilómetros, 6.120, reducido el error a sólo un 1 por ciento.

(1) Es de notar que esta construcción sólo es lícita para diferencias pequeñas de latitud o en las proximidades del ecuador. Cuando no, precisa medir el rumbo R de la loxodrómica y calcular su longitud $L = (l_1 - l)' \sec R$, o bien construir el triángulo $B\,C\,E$, trazando $C\,E$ paralela al ecuador, a una distancia $B\,C$ igual a la diferencia de latitudes $l_1 - l$, tomada en el ecuador.





Portaaviones en el Pacífico.