

Ataque al tráfico marítimo

POR

Enrique de la Puente Bahamonde

Comandante de Aviación

En la definición del dominio del mar, que hasta la guerra de 1914 a 1918 pudo considerarse válida mientras se luchó en las dos dimensiones en que había sido concebida, hay que tener en cuenta dos nuevos factores, los que se mueven en la tercera dimensión.

En efecto, se definía como dominio del mar, o, mejor dicho, se decía que una nación dominaba el mar cuando podía mantener sus propias comunicaciones marítimas e interrumpir las del enemigo hasta hacerlas prácticamente nulas.

En la pasada guerra se vió que a pesar del dominio de la superficie que indiscutiblemente ejerció Inglaterra después de la batalla de Jutlandia, estuvo a punto de sucumbir, según informaba a su Gobierno el Almirante de la Marina norteamericana, Sims, si no se contenía por algún procedimiento la pérdida de tonelaje que le infringía Alemania, cuando dió comienzo la guerra submarina sin restricciones.

En aquella ocasión Inglaterra no pudo llenar más que la mitad de la definición de dominio del mar; esto es, interrumpió las comunicaciones del adversario, pero no pudo garantizar las suyas. La ayuda americana vino a solucionar el problema cuando su gravedad era extrema.

En la actualidad un nuevo factor ha aparecido sobre la mar para contribuir con su potencia a las acciones de ataque al tráfico: el Arma Aérea.

Según los datos que figuran en los partes oficiales, en la actual contienda hay algunos aviones que pasan de 100.000 toneladas hundidas (Teniente coronel Harlinghausen).

Tiene el avión una ventaja sobre el submarino, y es que, además de los ataques a los buques en la mar, puede efectuarlos contra los puertos donde estos buques realizan sus operaciones de carga y descarga, destrozando algunos y dejando las instalaciones portuarias inservibles. Recordemos el puerto de Barcelona, en el que—a pesar de las pequeñas masas de aviones que se empleaban en los ataques—había 26 barcos hundidos dentro del puerto y ni una grúa ni vía de ferrocarril utilizable.

No queremos decir con esto que el avión deberá desplazar al submarino, sino que, además de complementar su acción en la mar, puede continuarla en los puertos, resultando una acción conjunta mucho más eficaz.

La gran capacidad de carga de los barcos hace necesaria en los puertos una complicada organización y una serie de medios que se preocupe de la descarga y transporte de las mercancías y materiales a sus puntos de utilización, quitándolas inmediatamente de los muelles, que siempre son objetivos codiciados por la Aviación, dándoles así la protección que procura la di-

seminación. Estas instalaciones existen, en mayor o menor escala, en todos los puertos, y son costosas, pero absolutamente necesarias.

Para mejor formarnos idea de lo que será la acción de la Aviación en los puertos daremos unos datos numéricos, en los que las cifras que figuran son un término medio, pues variarían con la clase de materiales transportados y con los medios con que cuente el puerto.

Para la descarga total de un barco mercante de 10.000 toneladas se tarda, en tiempo normal, ocho o nueve días. Para transportar esta carga serían necesarios 20 trenes de 500 toneladas (de composición aproximada a 30 vagones), o sea unos 600 vagones.

En época de guerra se puede reducir el tiempo a una tercera parte trabajando las veinticuatro horas; pero el volumen de la carga seguirá siendo el mismo y necesitando los mismos medios de transporte, y si esos medios se tienen que mover en la tercera parte de tiempo, no cabe duda que se necesitará una mejor organización.

Generalmente no todos los navíos que llegan en un convoy van a descargar al mismo puerto. Suponiendo que a cada uno van seis o siete, se necesitarían alrededor de un centenar de trenes (pues no todos los barcos que se emplean son de 10.000 toneladas), o sea unos 3.000 vagones. ¿Qué complicación no supondrá la rotura de vías, agujas, grúas, etc., cuando se necesita una organización tan perfecta?

Puesto que hemos hablado de los medios que actúan en la tercera dimensión, haremos notar que sus cualidades y características son complementarias; las que uno tiene muy desarrolladas son escasas en el otro. El avión se mueve de prisa, permanece relativamente poco tiempo en el aire y es, seguramente, visto por el buque atacado. El submarino se mueve despacio, puede permanecer varias semanas en la mar y el éxito de su acción es, por regla general, debido a su invisibilidad.

Como tanto submarinos como aviones disponen de medios de comunicación para estar enlazados, puede suponerse lo que será la acción combinada de estas dos armas, ya que ambas poseen proyectiles suficientemente fuertes para destruir a sus enemigos, sobre todo cuando se trata de barcos mercantes.

En la segunda parte de la definición también ha dejado sentir su influencia el Arma Aérea.

Aclaremos: ¿Se puede decir que una nación que tenga el dominio del aire garantizará sus comunicaciones marítimas?

Creemos que sus comunicaciones a pequeña distancia, sí.

En esta guerra hemos tenido ejemplos palpables en Noruega.

El "Daily Mail" de 27 de abril de 1940 decía:

"Mientras los movimientos de nuestra Flota son continuamente obstaculizados, los alemanes (se refería a los desembarcados en Noruega) reciben grandes refuerzos, no sólo por vía aérea, sino incluso por mar."

Esto se consiguió, sin duda, por la intervención del Arma Aérea, pues Churchill decía en su discurso del 11 de abril de 1940: "Los buques alemanes serán hundidos por nuestra Flota en el Scagerrak y en el Kattegat, a costa incluso de pérdidas nuestras. No permitiremos al enemigo aprovisionar su Ejército por mar."

Sin embargo, en su discurso del 8 de mayo del mismo año pronunciado en la Cámara, reconoció que sus promesas no habían podido cumplirse, y en otro de sus párrafos decía: "Nuestra inferioridad numérica en el aire..."; siendo éste uno de los motivos a que atribuía la posibilidad de estos aprovisionamientos.

Claro es que un desembarco no es una comunicación marítima permanente y puede hacerse por sorpresa; pero para seguir aprovisionando a las tropas desembarcadas y enviarles refuerzos se requieren comunicaciones de cierta regularidad, y si la Aviación ha hecho posible el establecimiento de esas líneas, no cabe duda que ha influido en el concepto clásico de dominio del mar.

Los medios de defensa que se emplean contra los ataques al tráfico aéreo son varios.

La defensa activa, protegiendo los barcos con armas, cañones para tiro de superficie y arma A. A. en los mercantes y protección por unidades ligeras (cruceros y destructores).

En la pasada guerra de 1914-1918 se adoptó el sistema de convoyes como protección del tráfico contra ataques de submarinos, y se obtuvieron buenos resultados.

Los navíos que tenían que hacer el tráfico atlántico se reunían en las costas americanas, desde donde hacían la travesía formados en convoy por derrotas poco frecuentadas y con una protección de unidades de guerra, que se reforzaba al acercarse a la zona peligrosa. La navegación se hacía en formación y sin luces de situación por la noche.

Como hemos dicho, las condiciones de los dos medios de ataque, submarino y avión, son muy distintas, y, como consecuencia de ello, los medios de defensa que son útiles para uno pueden ser perjudiciales para el otro.

Efectivamente, el convoy es muy difícil de ocultar a la vista del avión y es una formación muy rígida, que tiene que supeditar su velocidad a la del barco de menos andar de los que lo forman, por lo que le es difícil efectuar las rápidas maniobras de esquivo que son necesarias para defenderse del ataque aéreo.

Si al avistar el convoy al avión o aviones atacantes se dispersa, pierde la protección de los buques de gue-

rra que lo escoltan, siendo fácilmente atacable por los submarinos.

Combinando, pues, los lugares de ataque de las dos armas y enlazando éstas entre sí pueden obtenerse grandes resultados.

Para que este enlace sea eficaz en la guerra hay que prepararlo desde tiempo de paz haciendo ejercicios combinados en cuantas ocasiones se presenten; incluso en los pequeños desplazamientos de los submarinos para pruebas y ejercicios debiera siempre marcarse a estas fuerzas sus programas de acción conjunta con los aviones, con lo cual se adquirirá una agilidad, producida por la costumbre, para comunicaciones por señales ópticas, radio, etc., que repercutirá en una buena utilización en la guerra.

A nuestro juicio, estos ejercicios, aun sin moverse las fuerzas armadas (submarinos y aviones) de sus bases, debían de ser una práctica constante, comunicando los aviones con frecuencia por radio con las bases navales y los submarinos con las bases aéreas.

Desde luego consideramos absolutamente necesarios estos ejercicios en toda clase de maniobras navales y ejercicios de tiro de las Escuadras o buques aislados, pues, como decíamos, el no utilizarlos en tiempo de paz trae consigo una dificultad grande al tener que emplearlos en la guerra, teniendo que hacer todo lo que estas comunicaciones requieren: puesta en punto de estaciones de radio, acuerdos sobre longitudes de ondas, claves, códigos de señales luminosas con banderas, maniobras o movimientos del buque o del avión que tengan un significado determinado, etc.

Esto, teóricamente, no representa ninguna dificultad técnica que no se pueda vencer, y sería pueril decir que no tiene solución; pero las cosas no fracasan casi nunca por las líneas generales de los planes, que en la mayoría de las veces están bien concebidos, sino por los pequeños detalles de ejecución, que, al no estar solucionados con tiempo, pueden presentar en un momento decisivo dificultades insuperables.

En nuestra pasada contienda se tropezó muchas veces con esta dificultad, hasta el punto de que teniendo los aviones y los buques magníficas estaciones de radio, el camino que tenían que seguir éstas en algunas ocasiones era: avión, por radio, a su base; la base aérea, por teléfono, al Mando naval; el Mando naval, al buque, por radio, y esto, en alguna ocasión, encontrándose el avión a 15 ó 20 kilómetros del buque y ambos a 300 ó 400 kilómetros de sus bases.

Antes de nuestra guerra de liberación no existía ningún Organismo que coordinase la acción bélica de los tres Ejércitos de Tierra, Mar y Aire. En la actualidad el Alto Estado Mayor suprimirá todos estos inconvenientes.

Si este enlace se consigue, la eficacia del conjunto de estas armas en su guerra al tráfico llegará a límites elevadísimos.

