

TEMAS PROFESIONALES



EVOLUCIÓN DEL COMBATE NAVAL



ESDE la antigüedad existieron dos clases de buques de guerra: los buques de combate y los que desarrollaban las *misiones de seguridad*. En la Edad Media se mantenía esta clasificación, siendo las galeras las que soportaban el peso del combate y las galeotas unidades más pequeñas y más rápidas las que llevaban a cabo las citadas *misiones de seguridad*.

La galera fue el buque heredero de las trirremes romanas, apta para el combate naval. La propulsión rémica le permitía mantener una velocidad relativamente alta, el orden de combate y las formaciones navales. A finales del siglo xv aumentó de tamaño, llegando a montar cuatro palos. Utilizaba la vela para la navegación y el remo para el combate. La infantería embarcada proporcionaba mediante el abordaje la acción resolutiva. La dotación se dividía en la gente de mar para la conducción del buque, los remeros o chusma para la propulsión y la gente armada para el combate.

La formación de combate era la línea de frente. El combate empezaba con el lanzamiento de armas arrojadas, como las flechas, continuaba con fuego de la artillería instalada a proa, seguido del asalto mediante el abordaje. Las proas estaban reforzadas para romper los remos y para espolonear al buque enemigo.

En el siglo xv se generalizó el empleo de la artillería y de la arcabucería, siguiendo con las picas, los arcos y las armas blancas en el abordaje, que continuaba siendo la fase resolutive del combate.

En la marina vélica, y con el aumento del alcance artillero, el combate se iniciaba a mayor distancia, buscando los contendientes el barlovento. Inicialmente existían dos formas de luchar que dieron origen a dos escuelas, la de los «melenistas» y la de los «formalistas». La primera consistía en que cada buque se dirigía con independencia al conjunto de unidades enemigas dejando a la iniciativa de los comandantes la selección del buque a batir. La segunda consistía en atacar desde barlovento en formación cerrada, para pasar en la última fase al combate entre unidades.

En los siglos xiv y xv la artillería no modificó la táctica, y hasta el siglo xvi la guerra naval fue una derivación de la guerra terrestre.

La transición de la galera al galeón y de este al navío fue lenta. Durante el siglo xvi y parte del xvii, el galeón, con sus castillos elevados a proa y a popa, fue el buque que ejercía el *dominio del mar*. La infantería embarcada quedó en segundo término.

Desde la desaparición de las galeras se emplazó casi toda la artillería a banda y banda, por lo que el costado tenía que estar siempre vuelto al enemigo. Además nunca podía el enemigo estar tapado por un buque amigo, y para conseguir estas dos condiciones sólo existe una formación que las satisfaga plenamente: la línea de fila; y de aquí vino la clasificación de buques de línea a los que participaban en el grueso de los combates.

A partir de mediados del siglo xvii el navío de línea sustituyó al galeón hasta mediados del siglo xix. Eran buques de guerra de gran porte con tres palos cruzados y bauprés, montaban dos o tres baterías a lo largo de ambos costados, por lo que el máximo poder de una escuadra consistía en el empleo de toda su artillería, situación proporcionada por la línea de fila, línea que tenía que ser mantenida a toda costa durante el combate y que presentaba una formación compacta cuya distancia entre buques no superaba normalmente los 100 metros. La pérdida de un puesto en la línea suponía un consejo de guerra para el comandante.

Hasta el «combate naval de los cuatro días», en la guerra anglo-holandesa (junio de 1666) el barlovento tuvo prioridad. A partir de entonces se adoptó el orden cerrado como formación de combate.

El combate consistía en un duelo artillero entre dos líneas paralelas. Las evoluciones previas a la toma de contacto trataban de conseguir una posición a barlovento que permitía mayor velocidad y la selección de la posición relativa ventajosa con respecto a la fuerza enemiga.

En la línea, dividida en tres cuerpos, vanguardia, centro y retaguardia, las mejores unidades se situaban en los extremos para evitar envolvimiento. El almirante iba en el centro, el vicealmirante en el buque cabeza de la vanguardia y el contralmirante (*rear-admiral*) en el último buque de la retaguardia.

La posición ideal consistía en la concentración de la propia fuerza sobre el centro y la retaguardia enemiga, tratando de envolverle para atacarle por las dos bandas. Esta posición era más favorable que la concentración sobre la vanguardia y el centro, por la dificultad que existía en aquélla para que la vanguardia enemiga entrase en fuego.

La propulsión vélica exigía gran destreza marinera; la pérdida de una virada por avance podría llevar a la pérdida del puesto en la línea y por consiguiente a la pérdida del buque. En el combate de la isla Dominica entre las flotas inglesa (almirante Rodney) y la francesa (almirante de Grasse), aquél ante un giro del viento que hizo tomar por avance a los buques franceses, cruzó la línea francesa que había dejado de ser compacta, envolviendo a la flota enemiga, logrando la victoria. Al parecer esta maniobra fue la que inspiró a Nelson en Trafalgar. El mayor alcance artillero y mayor ritmo de fuego era vital para el resultado del combate.

La Marina francesa tenía como doctrina para el combate la formación en línea de fila a sotavento. Presentaba la ventaja de adoptar una formación compacta que no se deshacía durante la fase de aproximación y que además podía disponer de la batería baja en el caso de que la mar y el viento hiciesen escorar a los buques. En general su estrategia fue defensiva tratando de evitar la pérdida de sus buques, valorando la situación estratégica de *flota en potencia* (*fleet in being*). Después del reinado de Luis XIV, en la época de Luis XV, se ordenó a los almirantes que «obrasen con circunspección» manteniendo «encuentros de prudencia».

Para llevar a cabo las *misiones de seguridad* apareció la fragata, buque ligero de menor porte con tres palos cruzados y bauprés con una sola batería de 40 a 60 cañones.

Para la defensa y ataque al tráfico marítimo apareció el crucero buque de mayor porte que las fragatas pero menor al de los navíos buques veloces, con suficiente armamento para operaciones corsarias. Su desplazamiento y su artillería se incrementó para poder combatir a las fragatas y para poder formar parte de la línea de combate.

Para atacar a las flotas fondeadas aparecieron los brulotes, que eran unidades pequeñas que navegaban agrupadas en conserva con la fuerza naval y que se lanzaban incendiados sobre las unidades enemigas, a las que se aferraban con unos ganchos. Se emplearon con éxito contra los buques de la Armada Invencible fondeada en el canal de la Mancha. Sin embargo, al tratarse de unidades lentas, retrasaban la velocidad de la línea de combate. Formaban una línea a sotafuego a una milla y media de distancia que limitaba la flexibilidad de sus movimientos. Se eliminó su empleo al aparecer las granadas incendiarias.

El corso se generalizó para ejercer el *dominio negativo del mar* atacando a las comunicaciones marítimas, especialmente cuando la potencia naval era inferior a la del enemigo. No obstante, el corso se generalizó entre las principales potencias marítimas, como España, Francia, Holanda y el Reino Unido.

España adoptó una estrategia naval defensiva para la defensa de sus largas líneas de tráfico marítimo, que siguió la secuencia siguiente:

- Armamento artillero con gente de «guerra» a bordo de los buques mercantes.
- Apoyo mutuo entre dos buques.
- Navegación en conserva por un grupo de dos o más buques.
- Protección directa por buques escoltas, que eran unidades militares y que comenzaron siendo naos, seguidas por galeones.
- Formación de convoyes denominados flotas protegidos por una fuerza de cobertura, denominada armada.
- Establecimiento de escuadras que patrullaban zonas de convergencia, como derrotas patrulladas, así como en la zona comprendida por Azores, Cádiz y Canarias.

España mantuvo un tráfico continuo con América durante casi tres siglos. Las pérdidas de buques, debido a los ataques corsarios y piráticos, fueron escasamente del 1 por 100. El éxito conseguido se debió a la adopción de las flotas de convoyes protegidos por armadas en coordinación con el control de zonas especialmente amenazadas mediante las acciones de las escuadras de Guarda. Todo ello organizado por la Casa de Contratación de Sevilla.

Esta concepción de la defensa del tráfico marítimo fue adaptada por los aliados durante las dos guerras mundiales del siglo xx, lo que puede considerarse la principal aportación española a la estrategia naval y, por supuesto, con un éxito mayor, puesto que las pérdidas aliadas fueron del orden del 25 por 100.

La creación de la Casa de Contratación de Sevilla, seguida por la de Cádiz, fue un exponente del poder marítimo español, primera institución en el mundo, soporte orgánico, jurídico, logístico, científico, tribunal con jurisdicción propia, civil, militar y eclesiástica, con cometido propio de un instituto hidrográfico, registro de buques y de mercancías, fue un órgano controlador del tráfico marítimo, que tuvo carácter monopolista. Criticado por las potencias europeas, que posteriormente lo establecieron en sus colonias, en 1717 se trasladó a Cádiz. El balance de su actuación fue altamente positivo. En 1790 fue abolida al cesar el monopolio. Esta creación fue una aportación española a la estrategia marítima.

El paso de la vela al vapor fue lento y supuso una revolución en la guerra naval. La permanencia de los buques en la mar se redujo ante la necesidad de contar con bases logísticas cercanas para el aprovisionamiento del combustible propulsor. Permitía seleccionar una amplia variedad de las derrotas de navegación, que por supuesto no quedaban supeditadas a la circulación general de la atmósfera.

La vulnerabilidad de los cascos de madera ante la potencia explosiva creciente de la artillería naval llevó a la aparición del acorazado como buque



Combate de Trafalgar. (Óleo: R. Monleón. Museo Naval. Madrid).

de línea protegido. España contó con un casco de hierro y acorazado, la fragata *Numancia*, que tomó parte en el combate naval de El Callao y que fue el primer buque acorazado que dio la vuelta al mundo, lo que supuso un hito en la construcción naval militar.

Las baterías flotantes acorazadas francesas en la guerra de Crimea (1854) fueron las precursoras del acorazado y se consideró como un éxito de la coraza frente al cañón.

El combate naval de Hampton Roads durante la guerra de secesión americana (1862) entre dos acorazados, combate de resultado indeciso, confirmó el triunfo de la coraza sobre el cañón.

En esta guerra tuvo su aparición el torpedo, arma mortífera que atacaba por debajo de la línea de flotación y por consiguiente en una zona desprotegida del acorazado. Todas las marinas se apresuraron en construir torpederos, unidades pequeñas que necesitaban aproximarse a los buques de línea enemigos. Su aparición constituyó un hito importante en la táctica y en la estrategia naval, origen de la *Jeune Ecole* del almirante francés Aube que propugnaba la eliminación de los acorazados y de las grandes unidades.

Para hacer frente a los torpederos aparecieron los contratorpederos, buques ligeros mayores que los torpederos equipados con artillería rápida antitorpedera.

Por parte española, el capitán de navío Villaamil proyectó el destructor, buque rápido de mayor porte equipado con artillería antitorpedera y también con tubos lanzatorpedos, lo que constituía una verdadera novedad. La Marina británica lo bautizó con el nombre de *destroyer*, buque protector de los buques de línea, organizados en flotillas capaces de atacar a su vez a los buques de línea y, por supuesto, a los torpederos.

Ante el aumento de la carrera del torpedo surgió la necesidad de aumentar la distancia de combate y, en consecuencia, el aumento del calibre de la artillería en los acorazados, denominados *predreadnought*, que montaban artillería de diversos calibres, y posteriormente *dreadnought*, más rápidos y con un solo calibre de mayor alcance.

En el combate naval de Lissa (1866) durante la guerra de independencia de Italia, quedó consagrado el espolón. Los buques austriacos, desplegados en línea de frente espolonearon a los italianos. Se sacó erróneamente la enseñanza de que la línea de frente era mejor que la línea de fila para el combate, conclusión que cambió posteriormente como resultado del combate naval del río Yalú durante la guerra chino-japonesa (1894), en el que destacó el empleo rápido de la artillería de medio calibre, que eliminó al espolón y demostró la prevalencia de la línea de fila sobre la de frente. También en esta guerra se puso de manifiesto la flexibilidad táctica proporcionada por la adopción operativa de divisiones y el predominio de los cruceros protegidos, al considerar que la masa de fuego y la velocidad era preferible a la coraza.

Los Estados Unidos a finales del siglo XIX pasaron de una estrategia de defensa costera, con buques de madera propulsados por velas, a buques de acero con propulsión a vapor, a una estrategia basada en flotas oceánicas, debido a la creación del Naval War College, representado por el capitán de navío Alfred T. Mahan, quien en su célebre libro *La Influencia del Poder Naval en la Historia (1660-1783)* destacó la destrucción de la flota enemiga como primer objetivo. El pensamiento estratégico derivó acertadamente hacia la construcción de acorazados transoceánicos. El objetivo principal de la estrategia naval de los Estados Unidos fue el de la destrucción de la fuerza naval adversaria, es decir, el conseguir el dominio del mar para controlar las comunicaciones marítimas, concepto que aplicó en la guerra de Cuba y de Filipinas.

La decadencia sufrida por España en aquellos tiempos tuvo su reflejo en la Armada, que se enfrentó en la guerra hispano-americana con notable desventaja frente al poderoso adversario norteamericano. Desventaja de todo signo: menor número de barcos, peor apoyados logísticamente, con armamento poco eficaz y mayor lejanía de la metrópoli.

En 1895 estalló la guerra en Cuba. España hizo todo lo posible por evitar el enfrentamiento armado con los Estados Unidos. Presentaba una inferioridad naval manifiesta. El programa naval de construcciones, recortado y retrasado, reflejaba el confucionismo existente sobre los tipos de buques necesarios para hacer frente a los retos que exigía la guerra naval, posiblemente influida por los seguidores de la *Jeune Ecole* que consideraban que sólo eran necesarios los cruceros y los torpederos, llegándose a pensar oficialmente en «la posibilidad de construir acorazados si su conveniencia resultaba demostrable».

El acorazado seguía siendo el *capital ship*, pero tenía que ir protegido por una formación de destructores que a su vez podrían efectuar ataques torpederos sobre los buques de línea enemigos.

En la guerra ruso-japonesa (1905) las operaciones navales se iniciaron con un ataque torpedero masivo nocturno lanzado por los destructores nipones contra la escuadra rusa fondeada, logrando hundir dos acorazados. A su vez los destructores de la escuadra rusa, en el corto periodo que estuvo bajo el mando del almirante Makarof, infligieron daños considerables a las patrullas japonesas. Ambos contendientes obtuvieron éxitos en la guerra de minas. Los éxitos japoneses culminaron en la batalla naval del Estrecho de Tsushima, en la que tras una serie de combates y de acciones parciales la escuadra japonesa del almirante Togo destruyó a la escuadra del Báltico del almirante Rojewenski, obteniendo una victoria nelsoniana,



El acorazado norteamericano *Iowa* disparando una andanada.

puesto que de los 53 buques que salieron del Báltico solo consiguieron llegar a Vladivostok un crucero y dos destructores. En esta guerra se emplearon por vez primera los destructores y torpederos en el combate naval principal. Los combates se hicieron a mayor distancia. Los acorazados, a pesar de sus pérdidas, demostraron su gran resistencia, ya que para hundirlos se necesitaron un gran número de impactos. Se demostró la flexibilidad conseguida al operar con divisiones autónomas y destacó la participación del crucero de batalla formando parte de divisiones volantes. Podía producir concentraciones rápidas y movimientos envolventes entre los gruesos de las flotas y al propio tiempo era capaz de proporcionar cobertura a la línea de combate y a las unidades ligeras. Se trataba de unidades capaces de enfrentarse con los acorazados sin riesgo de ser destruidos y con posibilidades de romper el contacto.

La aparición del submarino supuso una amenaza eficaz contra las comunicaciones marítimas y contra los buques de superficie. Para contrarrestarlo se organizaron los convoyes mercantes protegidos por escoltas, equipados con armamento antisubmarino, tales como las cargas de profundidad y la artillería ligera, armamento que junto con los sensores antisubmarinos se perfeccionaron durante la segunda guerra mundial.

En el futuro inmediato se concibieron dos clases de cruceros de batalla: la inglesa y la alemana. La primera elevaba la velocidad a expensas de la protección acorazada, conservando un armamento de calibre similar al de los acora-

zados, y en la segunda, por el contrario, se elevaba la velocidad a expensas del armamento.

Al estallar la primera guerra mundial, Inglaterra, con su política marítima del *two power standar* era la primera potencia naval del mundo. Recordemos que esto suponía contar con una fuerza naval igual o superior a la suma de la segunda y tercera potencia marítima mundial. La potencia naval se medía por el número de acorazados.

Desde los comienzos del siglo xx, las principales potencias realizaron planes intensivos de construcciones de buques de línea, que se fundamentaban en el concepto del poder naval (*sea power*), difundido por Mahan, origen del extraordinario auge posterior de la Marina norteamericana.

La estrategia naval británica consistía en lograr el dominio del mar con el bloqueo de la flota germana en sus bases, logrando el efecto de *flota en potencia* (*fleet in being*) y, una vez conseguido, explotarlo mediante el corte de las comunicaciones marítimas alemanas y conseguir la protección del tráfico propio, especialmente con los Estados Unidos.

Para ello necesitaba conservar la superioridad en el número de acorazados y cruceros de batalla. Disponía de 23 acorazados de la clase *dreadnought*, 15 cruceros pesados, 20 cruceros ligeros y alrededor de 50 destructores, frente a los 17 acorazados, 10 cruceros pesados, 9 cruceros ligeros y unos 40 destructores de la Flota de Alta Mar germana. En consecuencia la Grand Fleet británica bloquearía a distancia desde una base del mar del Norte, Scapa Flow, en las islas Orcadas, saliendo únicamente para combatir a la Flota de Alta Mar en el caso de que dejase la base de Wilhelmshaven.

La estrategia naval alemana, aun cuando respondía también a las doctrinas de Mahan, era consecuente con su situación de inferioridad. Se materializaba en tres líneas de acción:

- La primera, disputar el *dominio del mar* mediante el empleo de las flotillas de destructores y de sus submarinos contra la fuerza de bloqueo inglesa, que se suponía estuviese compuesta por acorazados y cruceros de batalla, e ir desgastándola mediante ataques rápidos nocturnos hasta conseguir la paridad naval y, una vez conseguida ésta, salir a la mar y presentar batalla empleando torpedos.
- La segunda línea de acción consistía en atacar al tráfico marítimo enemigo con cruceros ligeros, como buques corsarios rápidos, potentes y de gran autonomía, aptos para forzar el bloqueo y operar en mares lejanos y con los célebres mercantes armados, los buques trampa.
- La tercera línea de acción, condicionada al éxito de la primera, consistía en el establecimiento de un bloqueo cerrado sobre Inglaterra que le obligase a capitular por hambre.

El éxito de esta estrategia requería aniquilar previamente a Francia.

La decisión británica de llevar a cabo el bloqueo a distancia permaneciendo en sus bases, obligó a los alemanes a cambiar sus planes. Era preciso atacar a la flota inglesa en sus bases. Para ello recurrió al empleo de los submarinos en la descubierta lejana, única solución posible en una misión no prevista. Una flotilla de 10 submarinos basados en Heligoland estableció una barrera móvil en el mar del Norte, con el fin de obtener información sobre los movimientos de las fuerzas enemigas, pero no de atacar, a menos que la situación lo aconsejase. La operación fue un éxito, ya que entraron en contacto con fuerzas enemigas a la altura del las islas Faroe y descubrieron a la Gran Flota en Scapa Flow. Con ello se percataron de que no iban a soportar un bloqueo cerrado tal y como habían pensado. De las acciones sostenidas resultaron pérdidas por ambas partes y se abrió un nuevo horizonte a los submarinos concebidos para actuar en aguas costeras, el de operar en alta mar contra fuerzas de superficie.

Gran Bretaña, prudentemente, cambió la base de su flota a la base de Loch Ewe, en la costa occidental escocesa. El célebre éxito del submarino *U-9*, que en escasamente hora y media hundió tres cruceros, sembró el desconcierto en el Almirantazgo inglés, que reaccionó protegiendo a sus unidades pesadas con buques escolta que dificultaron la acción de los submarinos.

Los buques corsarios, a pesar de su actuación, en algunos casos espectacular y novelesca, muy celebradas mundialmente, no lograron en su conjunto éxitos notables ante la acción de las unidades británicas más potentes, siendo prácticamente barridos de todos los mares.

Alemania recurrió al empleo de su arma submarina para el ataque al tráfico con restricciones, que fundamentalmente consistieron en la limitación de sus zonas de operaciones a las aguas próximas inglesas e irlandesas, comenzando propiamente la guerra submarina del Atlántico. Inglaterra recurrió a los buques trampa y adoptó el sistema de las derrotas patrulladas, sistema que pronto eliminó por su ineficacia.

El mayor enfrentamiento naval en esta guerra fue la batalla de Jutlandia, en la que la flota inglesa se componía de 150 barcos, bajo el mando del almirante Jellicoe. Su grueso estaba formado por 24 acorazados, 3 cruceros de batalla, cruceros acorazados, 12 cruceros ligeros y 51 destructores de escolta. La fuerza de Exploración y Cobertura, mandada por el almirante Beatty, tenía 4 acorazados, 6 cruceros de batalla, 26 destructores y 12 destructores ligeros.

Por parte alemana, la Flota de Alta Mar, a las órdenes del almirante Sheer, integraba 22 acorazados y 22 destructores de escolta. Su fuerza de Exploración y Cobertura, bajo el mando del almirante Hipper, contaba con 5 cruceros de batalla, 11 cruceros ligeros y 33 destructores.

La batalla se desarrolló en cuatro fases: la primera fase fue el encuentro entre las fuerzas de Exploración y Cobertura, formando dos líneas de cruceros, navegando al sur y a una distancia de 18.000 metros. Beatty, bajo un fuego certero, perdió dos cruceros y arrumbó hacia el norte, para romper el

contacto y buscar el apoyo del grueso inglés; lanzó sus destructores contra las fuerzas de Hipper, quien, previa maniobra de evasión ante los lanzamientos de torpedos enemigos, contraatacó con sus destructores, produciéndose un choque violento entre ambas flotillas de destructores.

En la segunda fase, las fuerzas de Beatty, perseguidas por Hipper hacia el norte, produjeron el contacto de la vanguardia de Jellicoe con Hipper.

La tercera fase fue la más dura y confusa, el contacto entre los dos gruesos. Jellicoe estuvo a punto de cortar la T a Sheer, que salvó la situación invirtiendo el rumbo por giros simultáneos, lanzando a sus destructores que obligaron a Sheer a maniobrar. Durante esta fase continuó la lucha entre cruceros. Beatty acometió con gran agresividad a Hipper, sufrió la pérdida de otros tres cruceros, e Hipper perdió uno. El duelo artillero, barco a barco, se resolvió a favor de los alemanes.

La cuarta fase correspondió a la acción nocturna, en la que Sheer se retiró hacia sus bases tratando de evitar el combate diurno con el grueso británico. Jellicoe dejó escapar a Sheer ante el temor de sufrir un ataque torpedero nocturno por parte de los destructores germanos especializados en esta modalidad de ataque.

Las pérdidas en vidas humanas fueron cuantiosas en ambos bandos.

Estratégicamente esta batalla careció de importancia, puesto que no influyó en el resultado de la guerra. Puede considerarse como una victoria táctica germana y por el contrario como una victoria estratégica inglesa, dado que Inglaterra mantuvo el *dominio del mar*, ejerciendo un bloqueo a distancia. Destacó la mayor precisión del fuego artillero germano. Por el contrario, en la concepción de la maniobra táctica, fueron superiores los ingleses ya que estuvieron a punto por dos veces de cruzar la T al grueso alemán.

De esta batalla se sacaron numerosas enseñanzas relativas a la seguridad de los buques. La conclusión táctica principal fue la del empleo de las flotillas de destructores contra el grueso de la fuerza naval, así como la confirmación de la flexibilidad que proporciona el empleo de la fuerza por divisiones.

En la primera guerra mundial se emplearon ofensivamente los submarinos contra los buques de superficie y contra el tráfico marítimo, lo que produjo la proliferación de los buques escolta.

Durante la segunda guerra mundial se produjo la desaparición del *dreadnought* al demostrarse que la aviación embarcada impedía a los *dreadnought* llegar al contacto artillero.

La segunda guerra mundial se realizó principalmente en tres teatros marítimos: el Atlántico, el Mediterráneo y el del Pacífico.

En el Atlántico las operaciones navales más importantes fueron la defensa de las comunicaciones marítimas aliadas en el Atlántico Norte, dando lugar a lo que se conoce como la batalla del Atlántico, además de los desembarcos en Noruega, Casablanca y Normandía.

En el Mediterráneo también se presentó la lucha por la defensa de las comunicaciones marítimas. No se produjeron batallas navales decisivas. La flota italiana permaneció encerrada en sus bases.

En el Pacífico el *dominio del mar* se disputó entre dos grandes potencias navales, Estados Unidos y Japón. La lucha fue encarnizada. El portaaviones eliminó al acorazado como *capital ship* tanto en el combate naval de superficie como en la proyección del *poder naval sobre tierra*. Los grupos de ataque de los portaaviones se convirtieron en las fuerzas navales más eficaces y potentes de la Marina estadounidense. Se demostró que la poderosa artillería naval resultó capaz de neutralizar las defensas costeras, en contra de la idea que prevalecía desde el frustrado desembarco anfibia aliado en los Dardanelos durante la primera guerra mundial.

En la batalla del Atlántico los buques de escolta decidieron la victoria.

Alemania consideraba imposible lograr el *dominio del mar*, concibió y planeó la consecución del *dominio negativo del mar* mediante un ataque masivo de sus submarinos al tráfico marítimo enemigo, complementado con buques y aviones. Construyó a lo largo de los seis años de guerra 1.100 submarinos de ataque y 700 submarinos enanos. Los astilleros ingleses también hicieron un esfuerzo extraordinario construyendo 220 destructores, 244 fragatas y 300 corbetas.

Desde el comienzo de la guerra hasta diciembre de 1941, mes en el que entraron en la guerra los Estados Unidos, la lucha se desarrolló entre Alemania e Inglaterra. Desde esta época hasta junio de 1943 la lucha tuvo un predominio germano, y a partir de entonces hasta el final de la guerra en Europa, el 4 de mayo de 1945, fue de superioridad manifiesta aliada.

Durante el primer periodo la táctica de los submarinos germanos consistía en mantener el contacto con los convoyes durante el día y atacar en superficie durante la noche. La situación inglesa era angustiosa por la falta de buques de escolta; como consecuencia los Estados Unidos cedieron al Reino Unido 50 destructores.

El radar instalado en los escoltas y en los aviones antisubmarinos tuvo gran trascendencia en la guerra naval. Los submarinos desaparecieron de la superficie atacando en inmersión pero con posibilidades cinemáticas reducidas. Una de las innovaciones en lucha submarina fue el ataque coordinado en grupo, conocido como «táctica de manada de lobos». A esta táctica respondieron los ingleses incrementando el número de escoltas y de aviones antisubmarinos. Los submarinos germanos operaban cada vez más lejos de sus bases. Inglaterra creó los grupos antisubmarinos *hunter killer*. Se iniciaron las operaciones antisubmarinas coordinadas buque-aeronave que de forma perfeccionada existen todavía en la doctrina naval de la OTAN.

En 1943 aumentaron las pérdidas de submarinos alemanes. El arma submarina alemana incorporó con éxito el torpedo acústico y el snorkel. Por parte aliada se instalaron en los aviones antisubmarinos el detector magnético

MAD y las sonoboyas acústicas. En ambos campos entraron en acción las contramedidas electrónicas pasivas. La batalla continuó hasta el final de la guerra con la disminución drástica de buques hundidos y, paralelamente, el incremento de submarinos perdidos. El resultado de la batalla del Atlántico fue:

- Tonelaje aliado perdido: 29.194.000 toneladas, de las cuales 14.573.000 lo fueron por submarinos.
- Submarinos hundidos: 781 alemanes y 85 italianos.

En el Mediterráneo, Inglaterra combatió desde Gibraltar y desde Alejandría apoyándose con la base naval de Malta, disputando el dominio naval con Italia en el Mediterráneo central. La defensa de los convoyes a Alejandría, especialmente a su paso por el canal de Sicilia, representó un gran esfuerzo para la Marina británica. Sus fuerzas estaban organizadas en la Fuerza H, basada en Gibraltar, las fuerzas K en Argelia, la Fuerza Q en Túnez y la Flota de Alejandría. La primera tenía doble misión: protección de las rutas oceánicas contra los ataques por sorpresa y protección de los convoyes en el Mediterráneo occidental. En su conjunto estas fuerzas eran superiores a la flota italiana basada en Tarento.

Los combates navales entre la flota italiana y las fuerzas navales británicas del Mediterráneo se caracterizaron por la ventaja tecnológica inglesa al disponer del radar, que fue resolutivo en los combates, especialmente en los nocturnos.

En el Pacífico, a los dos días de entrar en guerra Japón, los acorazados norteamericanos y los buques de línea británicos habían sido hundidos.

En la preparación del desembarco nipón en Port Moresby (Nueva Guinea) tuvo lugar la batalla del mar del Coral, con resultado de victoria táctica pero derrota estratégica japonesa, puesto que los japoneses no consiguieron desembarcar. Fue la primera batalla entre portaaviones en la que no pudieron intervenir los buques de superficie. Supuso la consagración del portaaviones como *capital ship*.

En su intento de ocupar Midway, la flota japonesa fue interceptada por la norteamericana, dando lugar a la batalla naval de Midway, en la que Japón perdió tres portaaviones y los Estados Unidos uno. Los japoneses sufrieron un gran golpe que detuvo la ofensiva. Los Estados Unidos sólo tenían tres portaaviones pero estaban construyendo 13 grandes portaaviones y 15 portaaviones de escolta. Después de esta batalla, Japón renunció al avance sobre las Fidji y Nueva Caledonia y decidió mantener su perímetro defensivo.

Desde agosto de 1942 hasta septiembre de 1943 tuvo lugar la campaña de Guadalcanal y de las isla Salomón, que consistió en 11 combates sangrientos de resultados inciertos. Finalizó con la evacuación japonesa de Guadalcanal. Ambos contendientes sufrieron graves pérdidas, pero la recuperación norte-

americana fue considerablemente mayor. Con esta campaña se inició el declive japonés.

Los japoneses establecieron sucesivos planes que adoptaban la defensa de un perímetro cada vez menor. Sus objetivos eran los portaaviones y los buques transportes de tropas. Buscaban una acción naval decisiva con el empleo conjunto de portaaviones y de su aviación basada en tierra.

La mayor batalla naval de la segunda guerra mundial ocurrió con ocasión del desembarco norteamericano en el golfo de Leyte en Filipinas, con una fuerte reacción nipona; provocó a su vez la mayor batalla aérea, en la que Japón perdió 650 aviones y los Estados Unidos 76. La única sorpresa táctica en esta guerra fue la táctica suicida de los kamikaze, que infligió pérdidas importantes a la Marina estadounidense. La flota japonesa concibió un plan que consistía en atraer hacia el norte, con una fuerza relativamente débil, al grueso de las fuerzas navales enemigas y posteriormente atacar a las fuerzas de desembarco con el resto de la flota, que procedente del oeste atravesase los estrechos filipinos y destruyese a los transportes en el golfo de Leyte. La batalla naval comprendió cuatro encuentros: el del oeste, el del estrecho de Suri-gao, el de cabo Engaño y el de Samar.

El resultado fue una completa victoria norteamericana que infligió unas cuantosas pérdidas a la flota japonesa, que dejó de existir como fuerza importante de combate. Su derrota fue también estratégica puesto que no había conseguido su objetivo principal: la destrucción de los transportes anfibios. Los combates en tierra se prolongaron y acabaron con la conquista americana de las Filipinas. Las pérdidas humanas japonesas fueron de 80.557 muertos.

En estos combates, los buques, además de soportar el fuego artillero de superficie, tuvieron que sufrir fuertes ataques de la aviación enemiga embarcada y de la basada en tierra. Japón cometió el error estratégico de no reservar a su aviación embarcada para las acciones navales. Las pérdidas navales causadas por buques de superficie fueron inferiores a las producidas por submarinos y aviación.

En la segunda guerra mundial no se produjeron combates navales de superficie de gran envergadura, como la batalla de Jutlandia de la primera guerra mundial, algunos combates de superficie como el de cabo Matapán con la pérdida de tres cruceros y dos destructores italianos, acciones como la del río de la Plata que terminó con la pérdida del acorazado de bolsillo *Graf Spee* o el duelo entre los acorazados *Bismark* y *Hood*, con la pérdida de éste y la caza británica sobre aquél, con la consiguiente pérdida. Son quizá las más representativas como acciones de superficie «puras».

Las características operativas de los submarinos evolucionaron paralelamente como las de los sensores, como el radar, el sonar y las contramedidas electrónicas pasivas, haciéndole desaparecer de la superficie, lográndolo de una manera total con la propulsión nuclear y más recientemente con la propulsión de sistemas anaerobios, es decir, sistemas que no necesitan el oxígeno atmosférico.

El submarino nuclear de ataque, con su elevada velocidad en inmersión y armado con misiles de largo alcance y de gran precisión, con torpedos filoguiados de larga distancia, con gran dificultad para ser detectado, dadas las limitaciones de la acústica submarina, es considerado, junto con el portaaviones, como verdadero *capital ship*.

Los submarinos balísticos de propulsión nuclear constituyen una formidable arma estratégica de efectos disuasorios, ya que al ser una fuerza de represalia imbatible garantiza la respuesta ante un ataque nuclear.

La vulnerabilidad de las grandes unidades, ante la eficacia de la aviación aeronaval, ha eliminado al acorazado que últimamente quedó como buque de apoyo de fuego en las grandes operaciones anfibas.

El portaaviones, con su gran poder de proyección sobre tierra, ha quedado como prototipo de unidad para ejercer el dominio del mar. En el conflicto de las Malvinas se demostró que la defensa de un archipiélago está en la mar y se puso de manifiesto la eficacia de la aviación embarcada de despegue vertical VSTOL, además de la necesidad de contar con sensores capaces de detectar a baja cota.

El helicóptero se ha convertido en una aeronave necesaria en los buques de superficie por su versatilidad, tanto para ser utilizado como sensor antisuperficie y antisubmarina como para emplearse como unidad apta para desarrollar las *misiones de seguridad*, así como vector portador de armas esencialmente antisubmarinas.

La precisión conseguida en el fuego naval, gracias al radar, y el elevado ritmo de fuego conseguido en la artillería naval actual junto con la aparición de los misiles, ha sido la causa de la disminución del número de cañones a bordo.

El dominio del espectro electromagnético mediante el empleo adecuado de las contramedidas electrónicas es esencial para el éxito en el combate. Asimismo, los sistemas integrados de mando y control y el empleo de los satélites exploradores potencian las *misiones de seguridad* y evitan el factor sorpresa.

La maniobra táctica previa al comienzo del combate se ha simplificado. En efecto ya no es necesario desplegar rápidamente para cruzar la T, ya no existe la T al montar básicamente la artillería en el sector proel del buque. La instalación de lanzadores verticales de misiles permiten disparar a cualquier rumbo sin necesidad de maniobra previa.

La acción de superficie actual en el caso de un enfrentamiento entre unidades de superficie que no dispongan de aviación embarcada comenzará con la alerta previa, seguida de la identificación, ataque misilístico, seguido por un duelo artillero y finalizará con un ataque torpedero, necesario para el hundimiento de los buques enemigos. Todo ello en un corto periodo de tiempo que exige automatización con un sistema de tratamiento automático de datos que garantice la alerta previa requerida.

Conclusiones

- Menor influencia de la velocidad como factor táctico.
- Desaparición del acorazado.
- Importancia del helicóptero en la acción de superficie.
- Práctica desaparición del combate «puro» de superficie.

Julio ALBERT FERRERO



BIBLIOGRAFÍA

- La Estrategia Marítima y su Evolución.* Editorial Naval.
- CARRERO BLANCO, Luis: *Arte Naval Militar.* Editorial Naval.
- Sea Power. A Naval History.* E. B. U.S. Naval Academy.
- CORBETT, J. S.: *Algunos Principios de Estrategia Naval E.G.N.*
- MAHAN, A. T.: *Influencia del Poder Naval en la Historia.*
- CASTEX: *Teorías Estratégicas. Escuela de Guerra Naval.* Buenos Aires, 1938.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín: *El Poder Naval en España.* Editorial Naval.
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: *Fernando Villaamil.* Asamblea Amistosa y Literaria.
- BELOT DE, R.: *La Guerra Aeronaval en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Pacífico.* Editorial Naval
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las Armadas de Felipe II.* Editorial San Martín.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Años Cruciales en la Historia del Mediterráneo.* Barcelona.
- SALGADO ALBA, Jesús: *El Buque de Escolta en la Armada Española.* E. N. Bazán.
- ÁLVAREZ-MALDONADO, Ricardo, y GAMUNDI, Abel: *Las Operaciones Anfíbias.* E. N. Bazán.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *España en la Mar.* Colección Ciencias y Mar.
- VARIOS AUTORES: *El Buque en la Armada Española.* Sillex.
- AGUADO BLEYE, Pedro: *Historia de España.* Espasa Calpe.

