

EL PORTAVIONES EN EL MEDITERRÁNEO

Por el General GONZALO

Desde el afianzamiento de sus posiciones en Argelia por los anglosajones, coincidente con el avance del VIII Ejército desde El Alamein, no se ha hecho mención del empleo de portaviones en el Mediterráneo. Es posible que Inglaterra y sus aliados, que los tienen, los estén empleando; pero es de extrañar que no se filtre a través de los partes oficiales y crónicas de guerra, tanto de uno como de otro bando beligerante, alguna referencia a ataque o empleo de estos navíos, como frecuentemente ocurría antes de noviembre de 1942, en que las Naciones Unidas hicieron pie en bases terrestres a todo lo largo de la costa africana mediterránea.

Esto merece que se pare en ello la atención, sobre todo desde nuestro punto de vista nacional.

Se ha escrito ya mucho sobre la razón de existencia de este elemento de guerra, el portaviones, y ya tenemos muy avanzada la verdadera escuela dictaminadora de aciertos o errores en materia de conducción de guerra, cual es la contienda universal que asola al planeta. Ella nos dice que países como Inglaterra, Estados Unidos y Japón los han empleado intensa, y si cabe, en progresión acentuada a lo largo de la guerra, dando generalización más extensa a su intervención. Hoy, en la lucha antisubmarina, se han improvisado barcos mercantes, portaviones de bolsillo, que por la posibilidad de disponer de ellos en profusión, rápidamente ha permitido que los grandes convoyes, en sus recorridos oceánicos, lleven inmediata vigilancia y defensa antisubmarina, cerrando así el vacío central, que sobre todo en el Atlántico constituía la zona peligrosa para el tráfico mercante, a la que no llegaba la protección aérea costera que pudiera recibir de las riberas opuestas. A no dudar, ha sido este elemento uno de los factores más decisivos en el descenso de la acción submarina alemana en los últimos meses. Parece ser que no es ajeno a este éxito un ingenio salido de mente española, el autogiro, ideado y realizado por nuestro malogrado ingeniero aeronáutico La Cierva. La posibilidad del despegue y aterrizaje facilita su empleo desde pequeños portaviones, y su utilidad en las circunstancias expuestas es de oportunidad, ya que lo que se le puede achacar al autogiro, escasas condiciones combativas, no las necesita, porque su intervención en las zonas centro-oceánicas será de exploración y vigilancia para localizar al enemigo sub-

marino y hasta para atacarle con carga de profundidad, pero sin peligro de ataque aéreo.

Si nos retrotraemos a la iniciación de esta guerra, hemos de fijar nuestra atención en un país, Italia, que dotado de una Escuadra homogénea y moderna, proyectada para situaciones estratégicas y tácticas puramente italianas, renunció al portaviones. Alemania no tenía Escuadra capaz de enfrentarse con sus enemigos; su potencia era continental y aérea; su Mediterráneo, el mar Báltico, lo dominaba fácilmente por cierre de su entrada y sin enemigo ribereño que se le opusiese.

Nuestras miradas, para deducir enseñanzas, van a Italia, o mejor, a la guerra en el Mediterráneo. No perdamos de vista que este mar cambia sus dimensiones relativas según se mire desde el punto de vista del aviador o del marino. Por ser, término medio, diez veces superior la velocidad del avión a la del barco, se reduce en esta proporción la dimensión relativa del mar para el aviador, y dando forma expresiva a esta comparación, se puede estimar que el Mediterráneo del aviador cabe en un pequeño rincón de el del marino, limitado por el estrecho de Gibraltar y el meridiano de Orán.

Cuando Italia entró en la guerra su situación geográfica era favorable para el despliegue y concentración de su potencia aérea en cualquier zona del teatro de operaciones que a ella afectaba. Su enemiga, Francia, estaba eliminada en la Metrópoli y en su imperio africano; su propio territorio peninsular quedaba cubierto con las islas de Cerdeña, Sicilia, la costa africana de Trípoli, Libia y las islas del Dodecaneso.

A esta situación estratégica responde la doctrina que el Mando italiano adoptó de renuncia al portaviones, por considerar que no era elemento que precisaban para desarrollar su potencia aérea, siempre, naturalmente, mirando como escenario su mar latino.

Es Italia país donde han florecido polémicas doctrinarias en los diversos problemas de la aeronáutica de guerra. Recordemos a Douhet. Con carácter más local, asimismo se han hecho críticas de la decisión adoptada por el Mando superior italiano en cuanto a portaviones se refiere.

En las publicaciones profesionales y militares de aquella

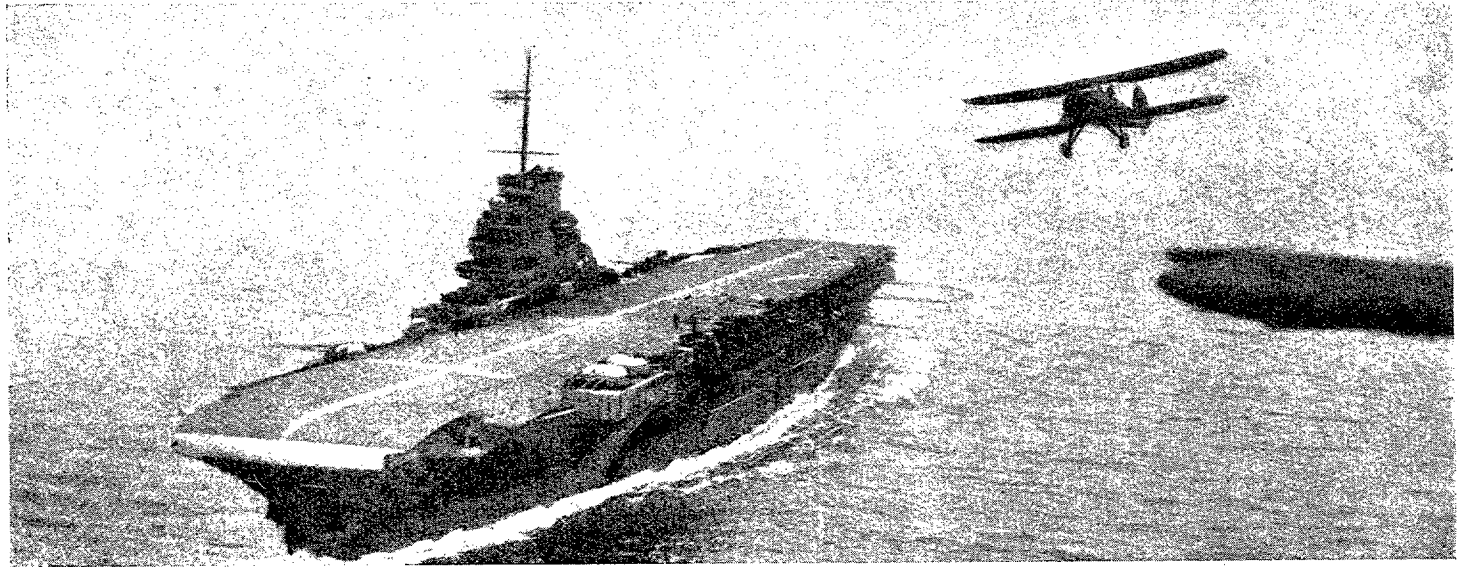
nación se viene de lejos estudiando este problema, naturalmente visando la solución propiamente italiana.

El que fué subsecretario de la Aviación al entrar en guerra su país, General Pricolo, ha dejado escrito los argumentos justificativos de tal decisión en artículos publicados ya en 1927. En uno de ellos, con el título "La nave portaviones y el problema marítimo", después de exponer las razones que tengan otros países para dotarse de este elemento, dice: "Italia, en cambio, debe renunciar a tales construcciones, enormemente costosas, y a buscar la solución del problema en un sistema más apropiado a las exigencias aeromarítimas, cual es la "red de bases".

"Si elegimos como puntos de partida centros como Savona, Cagliari, Marssala, Trípoli, Augusta, Tobruk, Leros, y

puede ser la mejor aplicación en el desarrollo de la potencia aérea: aumentar unidades aéreas o portaviones.

El coste de un portaviones inglés del tipo que se construía en 1939 era de cuatro millones de libras (a nuestro cambio oficial, 200 millones de pesetas), más 50 a 60 aviones y elementos de repuesto y servicios propios de las unidades que embarca, se aproxima el valor, continente y contenido, a 300 millones de nuestra moneda. Ante estas cifras no es, pues, peccata minuta la objeción que se hacía a estas naves de su gran vulnerabilidad y coste; la guerra no ha hecho sino confirmar esta suposición. No hace muchos meses se han hecho declaraciones en la Cámara inglesa por el primer lord del Almirantazgo sobre las pérdidas de la Flota en todo el tiempo que iba de guerra. Dió las cifras de siete portaviones, que representa el 100 por 100 de los que disponía al entrar en gue-



trazamos círculos de 650 a 700 kilómetros, vemos cómo el Mediterráneo puede estar completamente batido, y cómo la parte central de su cuenca que más nos interesa queda sujeta a la acción de dos o tres bases de aviones..." "Con los medios de exploración aérea no cabe pensar en que la batalla entre elementos navales surja en forma fulminante, y por tanto, cabe desechar la eventualidad de que no puede efectuarse la concentración aérea, previamente organizada, sobre cualquier punto del Mediterráneo."

Concretamente se puede decir que la doctrina aliada es la de aceptar que en mares estrechos puede pasarse una Flota sin el concurso de portaviones, a condición, naturalmente, de una red de bases que reúna las condiciones de despliegue y concurrencia de fuerzas aéreas en punto y momento que se precise.

En este aspecto, las dos Direcciones de Aviación y Marina se fundieron en la misma doctrina, pues en 15 de marzo de 1938 el Almirante Cavagnari declaró ante la Cámara la decisión de no construir portaviones porque no ofrecían interés en las zonas de operación más importantes para Italia.

Esta idea tiene una principal razón, que es la ponderación presupuestaria. El coste de un portaviones es de tal magnitud, que merece la pena de especular sobre las posibilidades de cuál

rra; pérdida sin paridad con las sufridas en las otras naves. De los partes de guerra japoneses y americanos se pierde uno en las cifras de hundimiento de estas unidades, que se van al fondo con el completo de las unidades aéreas que constituyen su dotación.

Naturalmente, ello fuerza a tener que dotarse, no de un solo portaviones, sino de varios, y es lo que justifica que las naciones no ricas se paren a pensar si el esfuerzo económico es más aprovechable en ellos o en aviones.

Cabe preguntar: ¿Cuándo debe considerarse como estrecho un mar para que en él pueda desarrollarse en toda su eficacia el potencial aéreo partido de bases terrestres?

Ello es función de los medios aéreos y características que la técnica les permita alcanzar.

Sobre el mar hay una misión aérea de exploración estratégica, previsor, que delate los movimientos navales enemigos. Para esta misión había al principio de la guerra, y ahora, naturalmente, en mucho mayor grado, aviones de autonomía de ocho a diez horas a velocidad de crucero de 300 kilómetros, de los que no se necesita masa, pues sólo unos cuantos aviones, en combinación con unidades de superficie, pueden cubrir una zona de la extensión mediterránea, y mucho más si se consideran como bases de partida las que se establezcan en el centro de dicho mar, como era el caso de Italia; cualquier avión

de tipo de bombardeo medio, equipado especialmente para esta misión, reúne características suficientes. En la guerra la han realizado tipos como el hidro Sunderland, inglés, y el Cant-Z-506, italiano, partiendo unos y otros de bases costeras. Cabe decir que durante la guerra la exploración estratégica por uno y otro bando ha sido completa, por ser sencilla. No ha habido sorpresas absolutas, salvo quizá la del combate de Matapán, en el que la situación estratégica se plantea al Mando inglés por la exploración de sus hidros Sunderland que hacían el servicio desde Alejandría.

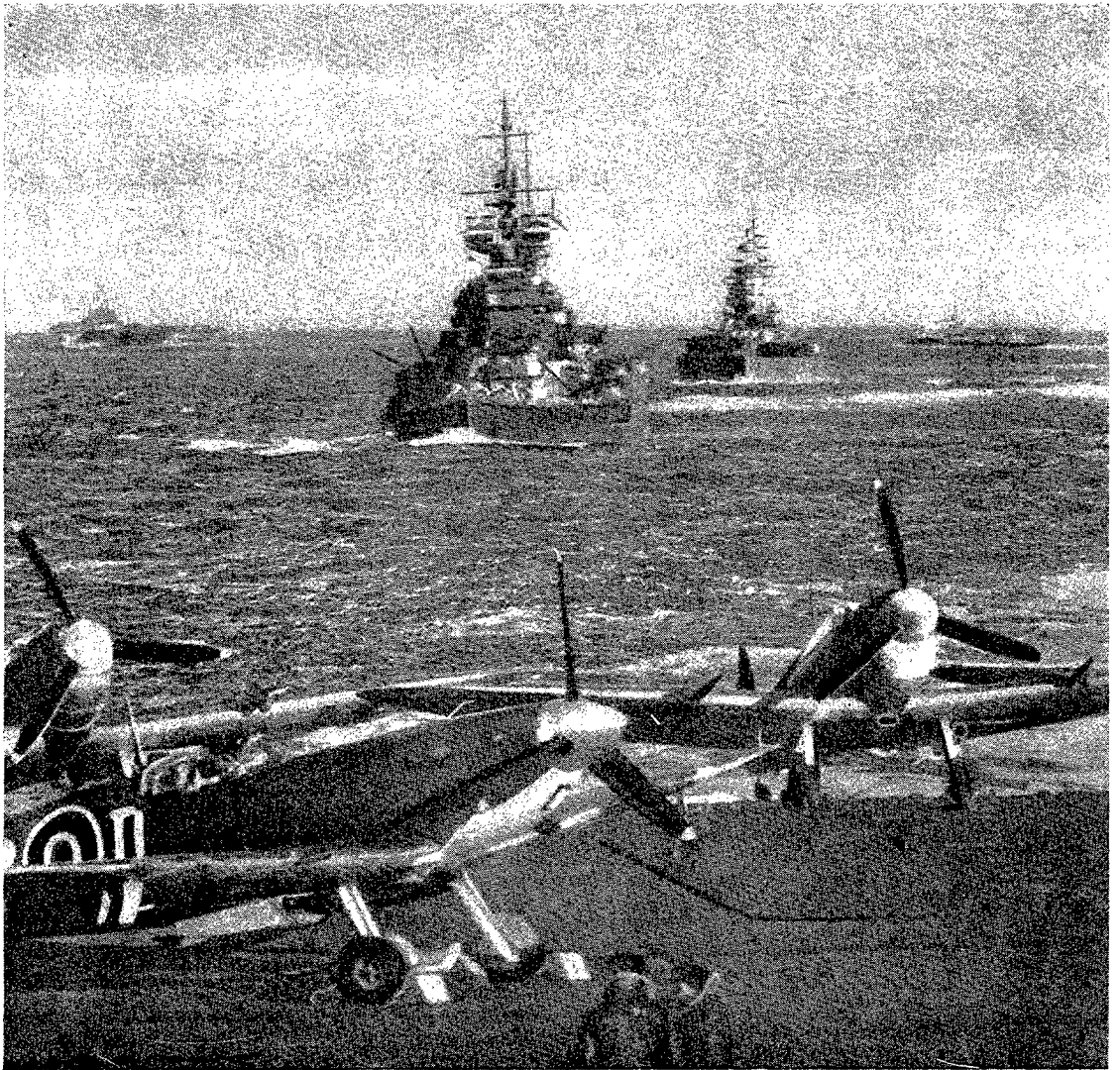
Las formaciones navales necesitan seguridad en sus desplazamientos (reconocimiento, descubierta). Es una modalidad de la exploración; en el caso que nos ocupa la pueden cumplir en forma análoga aviones de gran autonomía salidos de bases fijas. Las escuadras tienen en sus grandes unidades dotación de algunos aviones catapultables, que complementan esta misión. Ingenios como el autogiro parece lógico han de ser de especial aplicación para este fin; sus condiciones mediocres para su autodefensa han sido motivo principal que se ha opuesto a su adopción; pero ya en las zonas poco peligrosas para ataques aéreos se generaliza su empleo.

Las acciones aéreas ofensivas sobre formaciones navales (bombardeo, torpedeo) se realizan por aviones que pueden reunir características técnicas, principalmente en cuanto a radio de acción, para concentrarse en cualquier zona del Mediterráneo desde bases costeras. Antes lo ha hecho el Eje con sus Stukas, sus S. 79 o Breda-65. Hoy lo hacen los aliados con los Liberator, Wellington, Halifax, Lancaster.

Por último, queda por analizar el factor más importante, del que depende la realización del dominio del espacio, misión fundamental para la realización extensiva de todas las demás: la aviación de caza. En éste es donde las características de autonomía están más restringidas. Cuando empezó la guerra los tipos más avanzados: Spitfire, Hurricane, Me-109, Macchi-200, tenían autonomía escasa—dos a dos horas y media—, lo que su-

ponía en razón a su gran velocidad una posible intervención en masa hasta un límite de 400 kilómetros de sus bases. Cabe decir que la mayor razón de existencia del portaviones es llevar consigo el elemento ofensivo y defensivo que haga inatacable el espacio bajo el que se muevan las escuadras. Pero hoy se cuenta con cazas potentísimamente armados de hasta cuatro horas y más de autonomía, como son los Lockheed (Lightning), Mosquito, Me-110, Beaufighter, Tiphon y otros, que permiten una conjunción de masa a más de 500 kilómetros de sus bases, con lo que la nación que disponga de una buena red de ellas en el Mediterráneo puede hacer un despliegue de su potencial aéreo. Lo pudo hacer el Eje en todas las operaciones sobre este mar cuando disponía de la costa africana, y lo hacen hoy los aliados.

Opiniones autorizadas se han expuesto en otros países sobre este tema de razón de existencia de los portaviones en ciertos mares. En un artículo publicado en la revista francesa L'Air de febrero de 1939, se analizaba la situación de las fuerzas navales y aéreas francesas en el Mediterráneo en caso de guerra. "¿Qué papel desempeñaría su Aviación y el Bearn, único portaviones de la Marina?" Y se contestaba a esta pregunta: "En un mar tan estrecho, según doctrina inglesa, ale-



Caza embarcada.

mana e italiana, el ataque a la Flota habría de hacerse por la masa integral del Arma aérea. Por lo que respecta al Bearn, su presencia en el Mediterráneo no parece indispensable. Las misiones aéreas serían mejor realizadas desde bases terrestres. Así, la Marina francesa hace cuatro años que ha retirado al Bearn del Mediterráneo."

Alemania inició un programa de portaviones que no lo consiguió. Tiene en construcción, o terminada, una nave de este tipo: el Graaf-Zeppelin. Un Almirante alemán escribía en marzo de 1939 un artículo en Luftwehr: "Influencia de la Aviación en la estructura de las flotas", precisamente encareciendo la necesidad de portaviones, y decía:

"Sólo cuando las formaciones navales cuenten con naves portaviones, los aviones de reconocimiento, tiro, ataque y defensa aérea pueden intervenir oportunamente en el lugar y momento del encuentro.

"Pero un portaviones de 23.000 toneladas, de 38 a 40 nudos, carga pocos aviones y es costoso. Necesita protección de otras naves, es muy vulnerable, y para formar masa aérea se necesitarán varios." Y agrega: "No hay duda que sería preferible bases terrestres, de riesgo y coste menor y más fácil para el logro de masa. Tal es la razón de Italia para pasarse sin esta nave; pero la Marina que en sus probables teatros de operaciones no disponga de bases terrestres, necesita portaviones..."

Inglaterra, Estados Unidos y Japón han seguido una política de portaviones, que han intensificado durante el transcurso de la contienda como resultado de las enseñanzas de la misma, según ya he expuesto al principio.

De "ingrediente indispensable del poder naval" califica al avión el Almirante Cunningham, y en un informe dado en mayo de 1942 expuso: "Cuando se trate de grandes distancias, este ingenio ha de llevarse en portaviones; pero en limitados espacios, como el Mediterráneo, pueden ser preferibles, técnica y tácticamente, las bases terrestres. Aun siendo útiles, ninguno escapó a más o menos daño."

En la revista *Aeroplano* inglesa de 26 de junio de 1942 se

publicó un artículo que decía: "Una fuerza naval, con o sin portaviones, no puede controlar el Mediterráneo; necesita el apoyo de gran número de aeroplanos, con bases terrestres suficientemente próximas para acciones de caza.

"El Eje lo puede hacer desde Trípoli y Sicilia, mientras nosotros, sólo en muy limitado número, desde Malta, y así nuestros barcos, al pasar los estrechos, no pueden contar con efectiva protección."

Italia se embarcó en este criterio, y la guerra, en su desarrollo ya largo, no le ha quitado la razón.

No es el ataque a Tarento argumento en pro de que Italia necesitaba portaviones; la sorpresa lograda por los torpederos aéreos ingleses en aquel puerto hubieran encontrado materia propicia en tan voluminosos y mal defendidos navíos para hacer más extensa su victoria.

En las numerosas acciones aeronavales siempre logró el Eje, mientras tuvo dominio del Aire, hacer efectivo su potencial aéreo en cualquier zona mediterránea.

En el caso de Matapán, único argumento de toda la guerra mediterránea en que el factor portaviones fué decisivo para el resultado del combate naval a favor de los que disponían de ellos, hay que dejar a la Historia la puesta a luz de las razones por las que la formación naval italiana no contó con protección aérea.

Esta razón se la dan ahora a Italia sus enemigos, cuando contando éstos, en los azares alternativos de la lucha, con bases terrestres desde las que poder hacer efectivo su poder aéreo, en este momento superior al del Eje, dejan al margen, para ocasión que sea de más propicio empleo, a sus portaviones. Hoy Malta, Pantelaria (su ocupación previa era obligada), la misma Sicilia, constituyen los mejores portaviones para dominar los cielos italianos con los aviones de combate de corta autonomía, asegurando la acción de los grandes bombarderos procedentes de las bases más alejadas del continente africano, y de la propia potencia naval en el punto neurálgico en que se decide la pugna entre los tres elementos.

