



Por el Capitán de Navio, M. R. BROWNING

Cuando el Japón atacó a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941, el portaviones, como buque de guerra, apenas tenía unos veinte años de existencia. Los primeros buques convertidos en portaviones todavía estaban en servicio en las flotas de las distintas potencias navales. Hacía sólo siete años que se había terminado el "USS Ranger", el primer buque de guerra americano completamente diseñado y construido como un portaviones. Aunque el portaviones está en su infancia, sus características militares y los principios tácticos esenciales de su empleo bélico han sido definidos con precisión en el corto plazo de su existencia.

El empleo táctico de cualquier categoría de buque de guerra puede deducirse en gran parte de las características de los mismos buques. A la inversa, las características sobresalientes en cuanto a tamaño, armamento, velocidad, etcétera, de cualquier buque dependen fundamentalmente del empleo táctico de la categoría a que pertenece. Resulta imposible decir qué surgió primero, si el buque o la táctica.

Se reconoce el hecho de que ambos evolucionaron paralelamente y que cada uno contribuyó al desarrollo del otro. El portaviones no constituye una excepción a la regla, pero tanto el buque como su empleo táctico han evolucionado en pocos años, evolución que costó siglos al acorazado y al crucero. El portaviones ha progresado en tal forma, y hoy día con tal precisión, que justifica su importancia en la guerra naval al lado del acorazado.

La rapidez asombrosa del desarrollo del portaviones se debe principalmente a sus extraordinarias características militares. Diferente a cualquier otro buque de guerra, el portaviones no depende exclusivamente de sus cañones, torpedos y cargas de profundidad para infligir daño al enemigo; se vale de sus aviones. Estos le proporcionan un alcance de fuego eficaz mucho mayor que el de cualquier otro buque. Lo menos que el portaviones quiere hacer es "ver" a su adversario; asesta sus golpes mucho más allá del horizonte y mucho antes que el cañoneo convencional pueda intervenir. En la de-

fensiva, es el más vulnerable de todos los buques grandes de la flota; por eso se deben tomar medidas extraordinarias para protegerlo del cañoneo enemigo. Teniendo en cuenta estas dos características sobresalientes, o sea que su que es un buque muy vulnerable, es más fácil comprender su empleo táctico.

El factor principal que señala el empleo de los portaviones es que, ante todo, constituyen un arma ofensiva. Están diseñados para atacar con sus aviones, y los buques en sí sólo existen para dar servicio a los aviones. De esta premisa se desprende, además, que los buques deben maniobrar en tal forma que permitan la explotación del potencial de sus grupos de aviones; en otras palabras, su táctica debe ser aquella que ofrezca mayores garantías de eficiencia a la operación en masa de aviones, en las circunstancias peculiares en que tienen que funcionar. El profano rara vez comprende hasta qué punto este precepto fundamental rige y limita las fuerzas de portaviones. A los que comprenden su significado, no sólo les indica claramente la manera de maniobrar acertadamente las fuerzas amigas, sino que con frecuencia también les indica exactamente lo que pueden esperar del enemigo.

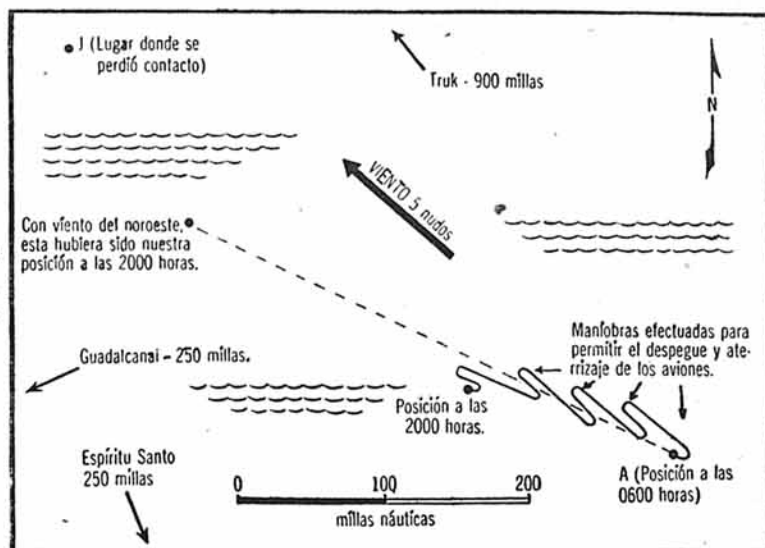
Se sabe que, por regla general, para lanzar o aterrizar aviones, los portaviones tienen que navegar contra el viento. Además, debido a la pista extremadamente estrecha de la cubierta del buque, es necesario evitar vientos fuertes de costado. Durante operaciones aéreas, excepto cuando el viento es débil, el buque se ve obligado a navegar contra el viento en un rum-

bo poco variable. También existen restricciones en cuanto a la velocidad del buque, pero el radio de acción es más amplio. Es imperativo que la velocidad del viento permita al avión despegar o aterrizar adecuadamente. Normalmente, esto es lo único que marca la velocidad del buque. Todos los portaviones modernos, con excepción del tipo escolta—los denominados "baby flat-tops" (portaviones diminutos)—, son capaces de desarrollar suficiente velocidad para satisfacer ese requisito durante una calma, y su aviación, por tanto, no queda inmovilizada. Por regla general, con tal que la velocidad relativa del viento sobre la cubierta no sea menor del mínimo requerido, las velocidades mayores producidas por fuertes vientos de superficie o por los buques, o por ambos, no afectan seriamente a las operaciones aéreas. En el caso de un viento violento, como el de un temporal, es necesario mantener la velocidad del buque a cierto límite mínimo para no perder el mando.

Después de haber visto la influencia del viento en las operaciones de portaviones, podemos ahora considerar la importancia de ese factor en las acciones navales. La figura 1 demuestra su influencia en el desarrollo de la batalla de Santa Cruz, en el sur del Pacífico, a fines de octubre de 1942. Por esa fecha Guadalcanal era objeto de combates sangrientos, y el dominio que nuestra división de infantería de Marina tenía sobre la isla era precario. La flota japonesa, con base en Truk, era superior a nuestras fuerzas navales en la región. Sabíamos que el enemigo proyectaba

FIGURA 1.

Esquema del desarrollo de la batalla de Santa Cruz, en el sur del Pacífico, entre fuerzas navales aliadas y japonesas, superiores en número.



un asalto apoyado por su flota de guerra, que navegaba por aguas al este de las islas Salomón. Tenía por lo menos cuatro portaviones a su disposición. Para hacerle frente a este ataque nos vimos obligados a emplear una agrupación táctica especial ("task force"), constituida alrededor de los portaviones "Enterprise" y "Hornet" (el primer "Hornet") que venían de Pearl Harbour. Según la figura, dicha agrupación, en la noche del 24 al 25 de octubre, aún no había llegado a la zona indicada y estaba todavía a alguna distancia al Este, dirigiéndose a toda velocidad hacia nuestra base en Espíritu Santo, al Sudoeste. Esa noche los aviones de reconocimiento con base en tierra localizaron una gran flota japonesa con cierto número de portaviones navegando hacia el Sur, aproximadamente en la posición marcada con una "J". La agrupación del "Enterprise" recibió órdenes de dirigirse inmediatamente a interceptar y atacar la flota enemiga. La agrupación giró hacia el Noroeste, alcanzando aproximadamente la posición "A" a las 0600 horas del día 25. Durante la noche del 24 perdimos contacto con el enemigo y no fue posible recobrarlo durante todo el día siguiente y la noche del 25 al 26. En el transcurso del 25 nuestra agrupación de portaviones navegó a máxima velocidad, procurando por todos los medios acercarse a la posición en que se creía estarían los japoneses; pero un ligero viento del Sudeste la retrasó, según se demuestra en la figura. En consecuencia, se vieron obligados a enviar escuadrillas de reconocimiento para localizar al enemigo cuanto antes, y a mantener fuertes patrullas aéreas volando durante todo el día. Cada operación de esta naturaleza exigía un cambio de rumbo hacia el Sudeste, navegando a toda velocidad en dirección opuesta a la del objetivo. Como resultado, en las catorce horas de claridad sólo avanzaron unas 170 millas, siguiendo el rumbo deseado, en vez de 400 millas que hubieran podido cubrir con un viento del Noroeste. Es interesante notar que la flota japonesa no se aprovechó de nuestra tardanza, sino que maniobró en la zona sin continuar su ataque hacia el Sur. Al día siguiente de las operaciones indicadas en la figura se desarrolló la acción principal. Perdimos el "Hornet" y el destructor "Porter", y la flota japonesa sufrió serias bajas y se retiró hacia Truk. Esto significaba que la situación en Guadalcanal había mejorado, por lo menos temporalmente.

Un ejemplo análogo del efecto de los vien-

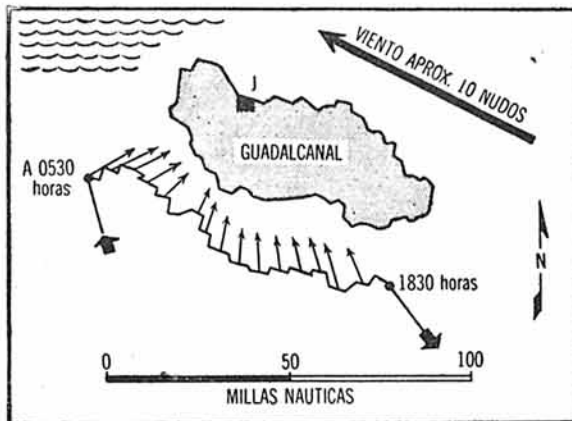


FIGURA 2.

Primer desembarco aliado en Guadalcanal. Efecto del viento en la táctica de los portaviones.

tos desfavorables ocurrió en la primera incursión de la guerra contra la isla Marcus. Dicha incursión fue llevada a cabo a principios de marzo de 1942 por una fuerza de cuatro cruceros pesados más el portaviones "Enterprise". La incursión constituía en aquel entonces una acción audaz, pues arriesgábamos buques de gran valor a varios miles de millas en el interior de las aguas dominadas por el Japón; el barco que sufriera averías tendría pocas probabilidades de regresar. Después de atacar a Marcus, los portaviones querían retirarse lo más rápidamente posible. Pero, por desgracia, el viento, bastante débil, soplabla de la isla Marcus, de manera que cada despegue y aterrizaje obligaba al portaviones a navegar en dirección al enemigo. Después de unas diez horas de navegar a treinta nudos, la fuerza sólo había avanzado cien millas marinas a lo largo de la ruta de retirada.

Ejemplos como los anteriores no demuestran por completo el efecto del viento sobre la táctica de los portaviones. Otro aspecto se demuestra en las figuras 2 y 3. En la figura 2 vemos un croquis del rumbo que tomó la fuerza de portaviones que apoyó nuestro primer desembarco en Guadalcanal. El objetivo era la playa de la costa septentrional de la isla, marcada con una "J" en la figura. En esa época del año era normal que el viento soprase del Sudeste, y la fuerza de portaviones basó sus planes en esta presunción. Comenzaron sus operaciones al amanecer del día "D" desde su posición "A", y continuaron el día entero, prosiguiendo a lo largo del arco de un radio de aproximadamente sesenta millas del objetivo

—una selección muy acertada para ataques continuos de máxima potencia—. No sólo la elección acertada del punto inicial "A" permitía una actividad sostenida máxima durante todo el día, sino que también le aseguraba a la fuerza un constante "cambio de aguas", o sea que no tenía que ir y venir sobre la misma ruta ni limitar sus actividades a una zona reducida.

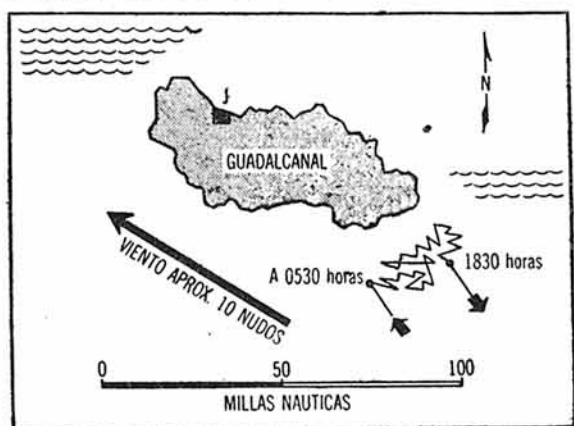


FIGURA 3.

Otro ejemplo de la influencia del viento en las operaciones de apoyo a las tropas terrestres en Guadalcanal por portaviones de las fuerzas navales americanas.

Una táctica de esa naturaleza expone la fuerza abiertamente al ataque de los submarinos enemigos, y el evitarlos es una de las preocupaciones principales de los portaviones. La comparación de las rutas que aparecen en las figuras 2 y 3 aclara el caso. La figura 3 ilustra las operaciones de otra fuerza de portaviones que apoyó a las tropas terrestres en Guadalcanal poco tiempo después. En ambos casos la naturaleza del viento era más o menos la misma; pero las condiciones en el punto inicial "A" (figura 3) eran tales, que para permanecer a una distancia favorable del objetivo la fuerza se veía obligada a navegar dentro de un pequeño rectángulo de mar. En este caso se tuvo suerte y ningún buque fue atacado por submarinos. Poco después de la operación, sin embargo, uno de los portaviones fue hundido por torpedos mientras maniobraba en la zona igualmente limitada.

Hasta ahora hemos hablado del portaviones principalmente como miembro de agrupaciones tácticas especiales ("task force"), en las que constituye el poder ofensivo principal. Agrupaciones de esa naturaleza dominaron el teatro naval en el Pacífico Occidental en la reciente guerra, debido, en gran parte, al exten-

so perímetro de las posiciones japonesas y al desgaste en el combate naval, que había reducido la línea de batalla enemiga a un esqueleto de su fuerza normal. Sin embargo, sería un grave error deducir que los grandes encuentros navales han pasado a la historia. La acción de una flota en gran escala en mar abierto sigue—y seguirá siendo—el verdadero crisol de la táctica. Aunque los portaviones en tal acción constituyen un elemento importante en la potencia de la escuadra, no representan la parte principal de dicha potencia. Igual que en la relación entre la Aviación y el Ejército, el papel de la fuerza aérea de la flota es de apoyar las actividades coordinadas de toda la escuadra. Frecuentemente, y repetimos, al igual que en tierra, la aviación toma la iniciativa durante ciertas fases de una campaña, pero la victoria final y decisiva es generalmente el resultado de un encuentro frente a frente. En tierra, la infantería y las fuerzas blindadas son los elementos que tienen que sufrir la presión del combate final; en el mar, es la línea de batalla—el acorazado—el elemento que desempeña ese papel.

* * *

Los portaviones de una flota en acción constituyen la fuerza aérea orgánica y táctica de esa flota. Las cubiertas de los portaviones son las pistas de aterrizaje avanzadas. Están colocados lo más cerca posible del frente—la línea de batalla—, pero procuran no estar al alcance del fuego de artillería enemigo. Por tanto, se encuentran por regla general maniobrando a sotavento de la línea de batalla y entre cinco y cincuenta millas detrás de ella, de acuerdo con el viento y la situación táctica en general. Su primera misión es sostener preponderancia aérea en la zona de batalla; con ese fin, es de esperar que las acciones de la flota comiencen con un violento duelo aéreo entre los portaviones adversarios. El objetivo es destruir las pistas de aterrizaje flotantes del enemigo y de ese modo destrozarse su fuerza aérea. Este conflicto continúa hasta que uno u otro haya logrado una superioridad decisiva. De ahí en adelante, los ataques aéreos de la fuerza aérea vencedora se concentrarán sobre los buques de superficie de la línea de batalla enemiga y las fuerzas de flanco en apoyo de la batalla principal. En el caso de dos adversarios de igual potencia inicial, si las fuerzas aéreas de una de las escuadras han sido derrotadas decisivamente antes de librarse el combate en la línea

de batalla, esa escuadra procurará retirarse a menos que alguna razón poderosa lo evite. Por otra parte, la flota que haya obtenido cierto grado de dominio del aire seguirá avanzando con sus buques pesados de superficie para acercarse y destruir la línea de batalla enemiga y así asegurarse la victoria más completa. En esas circunstancias, la batalla será una persecución en la que el papel de la aviación consiste en demorar la retirada del enemigo averiando sus buques, y éstos maniobrando para evadir los ataques aéreos. Si el resultado del duelo inicial entre portaviones no es decisivo, cuando llegue el momento para iniciar el combate naval, la flota que aparentemente tenga superioridad aérea tratará de retardar el desarrollo de la acción de superficie en la esperanza de obtener superioridad aérea definitiva para lograr la victoria final.

Por lo que se acaba de referir, es evidente que si bien el portaviones es un medio esencialmente ofensivo, sin embargo, conviene maniobrarlo con cuidado extraordinario para no exponerlo a sufrir daños. Es extremadamente vulnerable. El buque, más que simplemente una pista de aterrizaje flotante, es una base aérea militar completa, con todos sus servicios de repuestos y mantenimiento, sistemas de control, servicios de vigilancia y de defensa aérea, etcétera. Lleva consigo todas las santabárbaras y almacenes de municiones, los hangares y talleres, cuarteles y comedores, que caracterizan una base de esta naturaleza en tierra firme; sin embargo, no puede dispersar estas instalaciones ni sus aviones. Es, por tanto, una aglomeración comprimida de todos los medios vitales y más vulnerables necesarios para el servicio de la aviación militar. Sin duda alguna, es una de las piezas de equipo más delicadas que emplea la guerra moderna. Esto no quiere decir que el portaviones no puede recibir castigo y seguir navegando, y en el Pacífico hemos tenido numerosos ejemplos recientes en que se han reconstruido después de sufrir averías sumamente serias. Lo que queremos decir es que el portaviones que haya sufrido daños ya no es capaz de funcionar eficazmente. En el lenguaje de los boxeadores, "no puede aguantar un puñetazo" posee una quijada de vidrio. En ese sentido se da cuenta perfectamente de sus debilidades y trata constantemente de mantener a su adversario a grandes distancias donde su superioridad de alcance le permite asestar golpes eficaces. El combate a corta distancia, o sea cualquier duelo de cañones o con torpedos, es desastroso para el por-

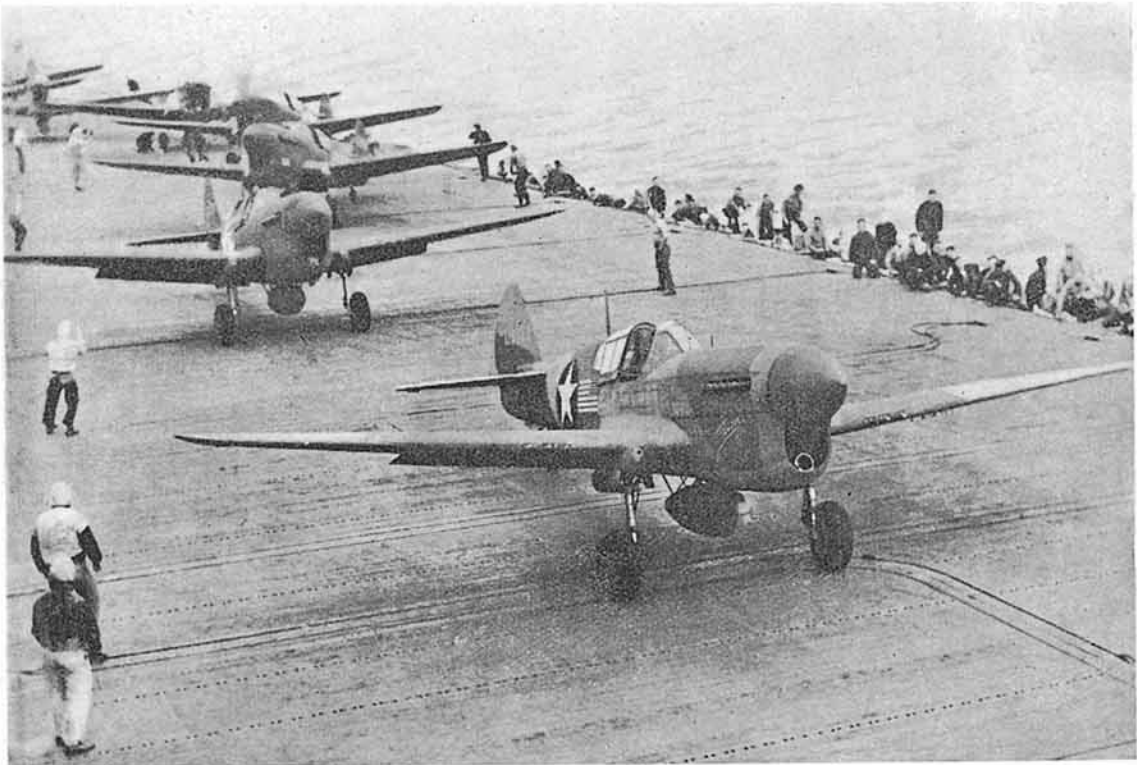
taviones. Su permanencia a flote depende exclusivamente de si observa el viejo adagio: "He who fights and runs away, will live to fight another day" (El que combate y luego se retira, puede volver a luchar).

Uno de los principios fundamentales de la táctica de los portaviones tiene su origen en su extraordinaria vulnerabilidad; es decir, que un portaviones "jamás" se coloca voluntariamente al alcance de los cañones o torpedos de los buques de guerra enemigos. No hay excepciones a la regla. Constituye la clave de la táctica defensiva de este tipo de buque y se revela a cada momento en la forma de maniobrar en misiones ofensivas. De acuerdo con estos preceptos, generalmente se rodea a los portaviones con cortinas de protección. Nunca maniobran sin cortinas antisubmarinas de destructores y de aviones. Prescinden de las patrullas de combate aéreas sólo cuando se hallan fuera del alcance de los ataques aéreos del enemigo. Si hubiera algún peligro de encontrarse con buques de guerra hostiles, se les debe proporcionar buques de superficie en cantidades suficientes para rechazarlos. Este último requisito casi siempre exige la presencia de cruceros y acorazados en la cortina, y es la única razón por que nuestras famosas Agrupaciones Tácticas ("Task Forces") 38 y 58, en los últimos dieciocho meses de la guerra siempre se componían de fuerzas de cruceros y acorazados pesados alrededor de portaviones. Sin esas escoltas poderosas, nuestros portaviones hubieran estado expuestos a un desastre en cada incursión hasta que hubiéramos estado seguros de haber hundido el último acorazado y crucero enemigo. En la segunda guerra mundial se encuentran dos ejemplos de las consecuencias de los encuentros navales entre portaviones débilmente escoltados y buques de guerra pesados. El primero ocurrió cerca de Narvik (Noruega), en junio de 1940. En este caso, el buque británico "Glorius", con una ligera escolta de destructores, fué sorprendido y hundido en cuestión de minutos por los acorazados alemanes "Scharnhorst" y "Gneisenau". El segundo caso ocurrió cerca de Leyte en octubre de 1944, cuando una fuerza americana de portaviones—también escoltada por un número reducido de destructores—fué sorprendida por la mañana, temprano, por cruceros y acorazados japoneses. En este encuentro, la táctica inferior de los japoneses y su peor puntería nos permitió escapar con la pérdida de sólo dos de los portaviones y la escolta.

Resumen

Hemos repasado los puntos sobresalientes en el desarrollo del portaviones moderno, lo que representa y cómo opera. En pocas palabras, los portaviones son la fuerza aérea flotante de la Armada. Los aviones que lleva son esencialmente iguales a los de la fuerza aérea táctica; pero el tremendo radio de acción y movilidad de los buques en sí permiten su empleo en forma de poder aéreo estratégico para que penetren a miles de millas en el interior de las líneas enemigas. Las incursiones de agrupaciones tácticas especiales de portaviones revisten el carácter de un ataque estratégico. Cuando apoyan a la flota en el combate o a una expedición en algún desembarque anfibio, están desempeñando el papel de aviación táctica. No importa cuál sea la naturaleza de su empleo, la dirección y fuerza del viento de

superficie, y su susceptibilidad a sufrir averías les afectan gravemente. Fundamentalmente, son armas ofensivas. Para explotar su potencia de ataque al máximo, su empleo táctico debe abarcar la selección acertada de la zona de operaciones en relación con su objetivo, de modo que permita la máxima operación en masa de sus grupos de aviación en los ataques al objetivo. Al mismo tiempo su vulnerabilidad exige que se mantenga fuera del alcance de todo fuego enemigo, especialmente de los cañones. Para lograr esto hasta donde sea posible, de acuerdo con la misión, deben maniobrar en las zonas donde haya menos probabilidades de ataque con buques enemigos. Además, deben contar con protección contra toda forma de ataque. Su poder ofensivo depende de su aviación. Su capacidad defensiva estriba en sus buques escolta, en su rapidez y en sus poderosas baterías antiaéreas.



AVIONES DEL EJÉRCITO AMERICANO DESPEGANDO DE UN PORTAVIONES.—Pilotos del Ejército de Estados Unidos, en aviones "P-40", despegando de un portaviones durante unas operaciones mixtas del Ejército y la Marina. Nótese los depósitos suplementarios de gasolina instalados debajo de los aviones, que generalmente tienen su base en tierra.