



## La superioridad aérea aliada fué resolutiva en la prolongada batalla del Atlántico

Coronel JACOBO DE ARMIJO

Se ha dado recientemente a la publicidad por el Gobierno británico un informe detallado sobre la que con razón fué llamada "Batalla del Atlántico", que es el primer documento oficial en que se enjuicia aquella con la máxima objetividad y la mayor precisión en los datos, dándonos asimismo, por primera vez, una visión de conjunto de dicha batalla, que a lo largo de seis años y con diversas alternativas tuvo por escenario las inmensidades oceánicas.

"La derrota de los U-Boats por los aliados, en el Atlántico Norte, no puede ser adjudicada a una sola Arma o Servicio. Los hombres de mar, de aire y de ciencia de las Naciones Unidas, combinados, cooperaron a la Victoria". Así se expresa el citado informe, dando a continuación los detalles sobre la participación que a cada uno de estos elementos hubo de corresponder en el éxito obtenido.

Las Air Forces no trabajaron solamente en cooperación con las Fuerzas navales, sino también en operaciones estratégicas independientes. Los Mandos aéreo y naval trabajaban en un mismo Cuartel General, situado en tierra, desde el cual dirigían sus respectivas partes, dentro del plan general.

Las Fuerzas aéreas, en sus misiones ofensivas de ataque a los submarinos, en el tránsito entre sus bases y las líneas de navegación, operaban independientemente, pero cuando escoltaban convoyes trabajaban en cooperación con las Fuerzas navales.

Más de 120.000 salidas en el servicio de protección de convoyes y en patrullas ofensivas en el área de los U-Boats fueron realizadas por la RAF, el Coastal Command y la Royal Canadian Air Force, totalizando 850.000 horas de vuelo y cien millones de millas recorridas, frecuentemente en las peores condiciones atmosféricas.

Los bombardeos aliados contra las bases de submarinos situadas a lo largo de toda la costa occidental de Europa, desde el norte de Noruega hasta la frontera española, así como el de las factorías del interior y la destrucción y dislocación de las vías férreas y canales, dificultando la fabricación de piezas de los submarinos y su traslado, para ser montadas, a los astilleros de la costa, ejercieron también una poderosa influencia en el colapso de la guerra submarina en que terminó la Batalla del Atlántico.

Por otra parte, a lo largo de la minuciosa descripción que de la batalla se hace, dividiéndola en ocho tiempos o períodos, puede claramente observarse cómo se iba pasando de uno a otro bando la supremacía en el mar al compás del desarrollo de sus Fuerzas aéreas. Con arreglo al ya viejo axioma, dominaba en la superficie, en cada caso, aquel de los contendientes que poseía el dominio del aire.

Al principio de la batalla, la Gran Bretaña, sola frente al Reich alemán y débil en el aire, más por la cantidad que por la calidad de sus aviones, hubo de contemplar impotente cómo los submarinos alemanes atacaban impunemente a su flota mercante, reclinaban en sus puertos a la Armada real y llegaban osadamente (caso del Teniente Prien) a introducirse en sus bases navales para atacar a los poderosos acorazados de la Home Fleet. Como elementos de escucha antisubmarina, sólo se disponía del detector "Asdic"; el "radar", todavía en sus comienzos, no formaba parte integrante de sus equipos de localización, y la situación era angustiosa en extremo, pues los convoyes, tan necesarios para aprovisionar las Islas Británicas, se encontraban a merced de sus enemigos, que estrechaban cada vez más el bloqueo que pretendía asfixiarles. En este primer período tuvo lugar el torpedeamiento del portaviones "Courageous".

Las medidas, esencialmente marítimas, que toma Inglaterra a partir de este momento para hacer frente a la situación, no consiguen aliviar la presión que sufren los abastecimientos de las Islas Británicas. Consisten éstas en el aumento de los buques de escolta de los convoyes mediante la compra a Norteamérica de cincuenta destructores. Por otra parte, la obligada navegación en convoy, no solamente es causa de grandes retrasos en la llegada a Gran Bretaña de los abastecimientos necesarios, sino que ofrece a los grupos de submarinos distribuidos a la espera por todo el Océano Atlántico, una presa fácil de atacar y desorganizar. De junio de 1940 a marzo de 1941, que transcurre el segundo período, las pérdidas aliadas en buques de guerra y de comercio van en aumento; comienzan a emplearse a bordo de los buques

de escolta y también de los mercantes algunos aviones de caza catapultados, que después se dejaban perder en un amaraje forzoso en pleno Atlántico, si su alejamiento de la tierra firme no les permitía aterrizar en alguna de las islas situadas hacia el norte del Atlántico. Pero estos aviones, de reducida autonomía e inseguro regreso, no se encontraban en las mejores condiciones para hacer frente a los poderosos aviones de la Luftwaffe, que llevaba cada vez más hacia el interior del Océano la acción de sus grandes y ligeros Fockke Wulf "Cónдор", cuatrimotores de reconocimiento y bombardeo, que actuaban en estrecho enlace con las flotillas de submarinos, a las que avisaban de la marcha de los convoyes y protegían del ataque de los buques de escolta.

Hubieran podido emplearse portaviones para proteger la marcha de estos convoyes; pero, aparte de la dificultad de que buques de su andar acomodasen su marcha a la lentitud de los convoyes, formados en su mayor parte por viejos y lentos buques mercantes, así como de no disponer Gran Bretaña en aquellos momentos de un gran número de portaviones, su vulnerabilidad ante el ataque del submarino era tan grande, que hubieran precisado de una numerosa protección de pequeñas unidades navales.

El tercer período, de marzo a diciembre de 1941, y el cuarto, desde dicho mes a julio de 1942, fueron los más desastrosos para la navegación aliada por el Atlántico, a causa del aumento y perfeccionamientos experimentados por la flota submarina alemana, que puso en peligro de colapso a toda la defensa y producción británica. El bloqueo era angustioso, y gran número de barcos-cisternas fueron hundidos. La RAF, aunque en continuo crecimiento, había enfocado su programa de construcciones hacia la caza y el bombardeo ligero, y si bien sus aviones de intercepción eran magníficos —"Spitfires" y "Hurricanes"—, carecía de aviones con el radio de acción suficiente para adentrarse en las inmensidades oceánicas en misiones de vigilancia. Salían, eso sí, al encuentro de los convoyes, creando una especie de zona de seguridad alrededor de las Islas Británicas, y más adelante, con

la organización de bases aéreas de apoyo en Islandia, esta zona de protección pudo ampliarse al espacio comprendido entre dicha isla danesa y las Seetland.

En el quinto período, de agosto de 1942 a mayo de 1943, la situación experimenta un cambio favorable para las armas aliadas. La entrada de Norteamérica en la guerra, al poner su poderosa industria a contribución de las necesidades militares, permitió enfocar el problema de manera eficaz mediante la transformación en portaviones auxiliares de un cierto número de buques de carga, que, dotados de cortas pero suficientes cubiertas de despegue, podían acompañar a los convoyes y protegerlos con los aviones en ellos transportados. Al mismo tiempo aumentaba el radio de acción de los aviones basados en tierra, tanto en la costa occidental de la Gran Bretaña como en Islandia, con la entrada en servicio de rápidos bimotores aptos para diversos servicios (caza, reconocimiento y bombardeo) y dotados de una mayor autonomía. Por último, la cesión por Portugal de bases en las Azores, contribuyó en gran manera a dominar desde el aire una amplia zona situada al sur de las rutas marítimas del Atlántico septentrional.

Esta superioridad aérea, iniciada en el anterior período, fué confirmándose en el sexto (de junio a agosto de 1943); aumentaron también en esta época los progresos alcanzados en materia de radiolocalización, con el perfeccionamiento de los sistemas basados en el "radar". Sin embargo, todavía hubieron de experimentarse sensibles pérdidas de navíos a consecuencia de la entrada en servicio por parte alemana de avio-



*Una de las fases de la Batalla del Atlántico se caracterizó por la puesta en juego de portaviones para proteger los convoyes. En la foto vemos el despegue de cazas "Hellcat" norteamericanos en misión de vigilancia.*

nes de un mayor radio de acción, y al empleo de las bombas "volantes", teleguiadas desde un avión "nodriza", cuyas primeras noticias se tuvieron en el ataque a un convoy proveniente de Africa, a la altura de las Azores, y en otro, a una patrulla naval de vigilancia en el Golfo de Vizcaya.

Se puso en juego entonces una nueva táctica, y en el séptimo período (septiembre de 1943 a abril de 1944), sin abandonar la protección directa del tráfico marítimo, se emprendió la persecución de los submarinos en sus madrigueras mediante la estrecha vigilancia de las mismas, que en gran número, y formidablemente protegidas con costosas instalaciones de cemento, se extendían por toda la costa occidental de Europa, y el bombardeo concentrado de los ta-



*El bimotor británico Bristol "Beaufighter", avión torpedero muy empleado por el Mando de Costas durante la pasada guerra.*

lles y astilleros alemanes destinados a la producción de dicha arma naval, en los que 350 submarinos en construcción estaban preparados para hacerse a la mar en el siguiente año.

Se consiguió convertir en muy precaria la actividad de los submarinos en el Atlántico, a los que la estrecha vigilancia aérea obligaba a permanecer en inmersión durante todo el día, no pudiendo salir a la superficie para reponer sus baterías y provisión de oxígeno, más que protegidos por las sombras de la noche. Aun en éstas, eran fácilmente localizados por los procedimientos radioeléctricos utilizados para la protección de los convoyes. Disminuyó considerablemente la tensión, y consiguió lograrse una relativa seguridad en las bien protegidas rutas atlánticas.

Por fin, en el octavo y último período, de mayo de 1944 al final de la guerra, ganada la batalla del Atlántico y en vías de destrucción total la industria naval germana, se concentró el esfuerzo en la protección de la zona del Canal de la Mancha, por la que habría de discurrir la fase final de la guerra, en vísperas ya de la invasión, mientras que por el Atlántico norte y los "fiords" noruegos se daba caza a las últimas unidades navales alemanas.

Como balance de dicha larga y costosa batalla del Atlántico, se hace constar en el citado informe británico que 4786 barcos de comercio británicos, de los restantes aliados y neutrales, fueron torpedeados, totalizando más de 21 millones de toneladas perdidas.

Ante la ruda exposición de los hechos, que hoy por primera vez pueden enfocarse con objetividad y desapasionamiento, en una visión global de la denominada batalla del Atlántico, que puso a Gran Bretaña al borde de la derrota en algunos de sus más angustiosos momentos, pueden apreciarse claramente sus tres fases principales:

Primera. Los submarinos alemanes dominan y siembran el terror en el Atlántico Norte, sin que Gran Bretaña pueda oponerles una fuerza eficiente que limite sus efectos destructores en los casi indefensos convoyes. Las jaurías de submarinos escogen, ocultos en la inmensidad oceánica, el momento favorable para sus ataques, que realizan generalmente navegando en superficie, sin el temor a ser descubiertos. Su aviación de gran radio de acción, partiendo de las costas noruegas, se interna profundamente en el Atlántico, y los protege y tiene al corriente del movimiento de los convoyes.

Segunda. Entran en servicio portaaviones auxiliares y las bases aéreas de Islandia y las Azores. El Atlántico entero cae bajo alas aliadas, y a los aviones de la Luftwaffe pueden oponerse ya cazas británicos y norteamericanos. Los submarinos son localizados fácilmente por los aviones y también por los navíos de escolta, gracias a mejores sistemas radioeléctricos de localización, que culminan en el "radar". Disminuye el porcentaje de hundimientos, y los submarinos sufren grandes pérdidas.

Tercera. Toma la ofensiva la aviación aliada, dominadora ya de los cielos europeos. Los submarinos son barridos del Océano y atacados en sus bases y talleres, quedando anulada su peligrosa actuación. Poco después, esta misma aviación produce el colapso final de la industria de guerra alemana, precipitando así la derrota del III Reich.

He aquí expuesta sucintamente, de manera esquemática, esta gran batalla de seis años de duración, durante la cual se puso de manifiesto de manera incontrovertible la gran verdad que encierra la ya antes citada y manoseada frase sobre la absoluta necesidad de "dominar en el aire para lograr la libertad de movimientos, y, por tanto, también de decisión, en la superficie".