

# EN TORNO A LA VIGENCIA DEL SISTEMA DE CONVOYES



UNQUE el sistema de convoyes ya había sido utilizado en el siglo XIII por la Liga Hanseática contra los piratas del Báltico, en el siglo XIV por Venecia en el Mediterráneo y en el XV por España e Inglaterra para defender el comercio de vinos y lanas en el golfo de Vizcaya, fue realmente España la que institucionalizó este sistema para proteger las mercancías procedentes de las Indias, ante la envidia

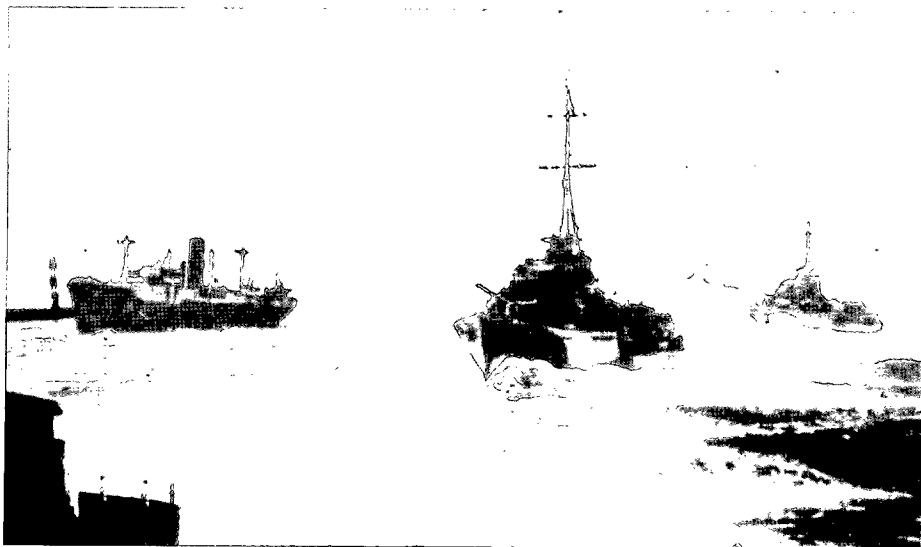
de las naciones marítimas de Europa occidental, que motivó que marinos y aventureros se sintieran atraídos por las fáciles perspectivas de botín que ofrecían los buques procedentes de la América central española.

España, que tardó en darse cuenta del peligro que suponían corsarios y piratas para el tráfico marítimo y la seguridad de sus colonias en las Indias occidentales, fue mejorando su defensa y las flotas navegaban bien armadas y escoltadas.

Desde 1543 las naves llegaban a Sevilla y allí se cargaban y alistaban, navegando juntas a las Indias escoltadas por dos barcos de guerra: la *Capitana* y la *Almirante*. Esta operación se efectuaba dos veces al año, comenzando en los meses de marzo y septiembre. Los convoyes, al llegar a las islas de Barlovento iban dejando buques en cada puerto, cargando en Portobelo todo lo que había llegado a Panamá procedente de Perú y Chile, y en Veracruz lo descargado de Manila en Acapulco.

Casi medio milenio más tarde tuvo lugar el renacimiento del convoy. Fue durante la gran guerra ante la necesidad de los aliados de encontrar un modo eficaz de evitar las pérdidas ocasionadas por los submarinos alemanes. Los convoyes estaban compuestos por buques mercantes en un número que en esta guerra llegaba hasta la treintena, y eran normalmente escoltados por destructores y a veces fuerzas navales de mayor entidad, como cruceros e incluso acorazados, ya que la amenaza no era sólo submarina.

Antes de la adopción de este procedimiento, las unidades a las que se encomendaba la defensa de la navegación se diseminaban en una zona muy amplia, en la cual era muy raro que lograran avistar a un submarino. Sin embargo, cuando se cambió el sistema y rodearon el objetivo que debían proteger se encontraban en las mismas aguas en que debía presentarse el atacante, obligándolo a aceptar la reacción consiguiente. Pero tales ventajas no se pudieron aprovechar hasta que, con la entrada en guerra de los Estados Unidos, los aliados tuvieron a su disposición los enormes medios que el siste-



Escortas de un convoy en la segunda guerra mundial.

ma exigía, y aún así la desconfianza en los convoyes duró bastante tiempo. Particularmente los capitanes mercantes mostraron su aversión alegando la imposibilidad de que barcos de diferentes tamaños pudiesen navegar en formaciones compactas, conservando las distancias y marcaciones con máquinas inadecuadas para los constantes cambios de régimen que esa clase de navegación exigía, especialmente durante la noche o con niebla. Llegaban hasta a predecir que con las inevitables colisiones que eran de suponer había de perderse de un 15 a un 20 por 100 del tonelaje del convoy. Pero desde los primeros momentos se demostró que el sistema era perfectamente practicable desde el punto de vista mariner.

En marzo de 1917 los aliados reunieron en Gibraltar un convoy experimental que llegó a Inglaterra sin una sola baja. El éxito del procedimiento se manifestó bien pronto con la reducción de las cifras de hundimientos. En las zonas en que se adoptó el sistema, el número de unidades echadas a pique bajó de nueve a una. Hasta fines de agosto de 1917 unos diez mil buques navegaron en convoy. En julio de 1917, de los 205 barcos mercantes que, agrupados en doce convoyes llegaron a Inglaterra, sólo dos fueron torpedeados y uno de ellos por haber perdido el contacto con el resto del convoy.

El sistema de convoyes presentaba un inconveniente que era la pérdida de tiempo, ya fuese por el que se necesitaba para agrupar un gran número de barcos, por las derrotas indirectas que alargaban el recorrido, la necesidad de conducir los buques a diferentes puertos o la de regular el andar por el del más

lento. Desde este punto de vista debía calcularse una pérdida de rendimiento en la navegación equivalente a un 30 por 100. Por ello, disminuía el rendimiento de la tonelada de desplazamiento en una tercera parte aproximadamente, significando además un mayor desgaste del personal y material, pero a pesar de este inconveniente demostró ser el más eficaz para la protección del tráfico marítimo contra la acción de los submarinos.

A la vista de los resultados de esta conflagración, en la segunda guerra mundial se adoptó el sistema de convoyes desde el primer momento. Al principio se hizo patente la necesidad de escoltas de todo tipo, y aparte de los destructores existentes hubo que dedicar a este cometido corbetas, dragaminas, remolcadores, etc. En esta guerra, Alemania hizo un esfuerzo enorme en la construcción de submarinos a la vista del rendimiento que demostraron en la anterior, y por eso, a medida que progresaban las hostilidades, el tonelaje echado a pique iba en continuo aumento en función del incremento de submarinos puestos en servicio, llegándose al máximo de hundimientos en la primavera de 1943, pero a partir de entonces empezó a decrecer por el curso que tomó la batalla del Atlántico en la que los aliados pusieron «toda la carne en el asador», en lo que a medios antisubmarinos se refiere, hasta lograr la victoria final. Es cierto que algunos convoyes fueron «esquilmados», sobre todo cuando el almirante Doenitz aplicó la táctica del ataque en «manada de lobos» (1), sin embargo, a medida que iba evolucionando la lucha antisubmarina y se iban mejorando los medios, las pérdidas de submarinos resultaron tan alarmantes que tuvieron que desistir de esa forma de ataque, centrando el esfuerzo en zonas más remotas donde los mercantes navegaban aislados o en convoyes muy poco protegidos.

Si se consultan las estadísticas se puede comprobar que la mayoría de los hundimientos causados por los submarinos fueron de barcos que navegaban con independencia y que las menores pérdidas correspondieron a los barcos que navegaban en convoy.

En pleno desarrollo de los acontecimientos el Almirantazgo británico hizo al Grupo de Investigación Operativa de su Estado Mayor la siguiente pregunta: «Con objeto de tener el mínimo de pérdidas, ¿qué dimensiones conviene dar a los convoyes de buques mercantes que atraviesan el Atlántico?».

Consultados los informes sobre ataques submarinos contra convoyes, se comprobó que el número de buques hundidos en cada ataque era aproximadamente el mismo, cualquiera que fuese la importancia del convoy. Dicho de otro modo, el porcentaje de barcos perdidos, con relación al número de unida-

---

(1) Mediante esta táctica, el submarino que avistaba a un convoy no atacaba inmediatamente, sino que se mantenía en sus proximidades e informaba al estado mayor del almirante Doenitz, quien a su vez ordenaba la concentración sobre el convoy de los submarinos que se encontraban de patrulla en las zonas próximas. El ataque se efectuaba de forma simultánea, originando una situación caótica en el convoy al ser atacado desde diferentes ángulos.



Un convoy, durante un cambio de rumbo urgente.

des del convoy, variaba en sentido inverso de dicho número, por ello se llegó a la conclusión de que debía darse a los convoyes grandes dimensiones. De aquí los gigantescos convoyes que se llegaron a formar en esta conflagración.

Desde la segunda guerra mundial la situación ha cambiado considerablemente y los peligros que acechan al tráfico marítimo, tanto por encima como por debajo de la superficie, son mayores. Ahora el principal enemigo de los convoyes, que es el submarino, puede permanecer bajo el agua mucho más tiempo sin necesidad de cometer indiscreciones, especialmente los nucleares, que no tienen necesidad de recargar baterías. Por otra parte, la velocidad de los submarinos es mayor y pueden atacar desde los 360 grados, sus armas son más eficaces y se pueden lanzar desde mucha más distancia, y lo más importante, sus equipos de detección pueden lograr grandes alcances.

Podría argumentarse que estas amenazas las va a tener el buque mercante tanto si navega aislado como si lo hace en convoy, e incluso existe un inconveniente de tipo táctico al ser más fácil de detectar el convoy que un buque aislado, pero éste es un riesgo calculado que hay que asumir y a cambio el sistema tiene la ventaja de proporcionar protección directa, tanto en los aspectos antisubmarino, antiaéreo y antisuperficie como en el de medidas contra minas en las proximidades de los puertos, y además, si es posible, se procura que un grupo de combate opere en zonas próximas a la derrota del convoy.

Pensemos también en lo que se han incrementado los medios antisubmarinos desde la segunda guerra mundial, tanto en lo referente a armas como en equipos de detección. Hoy con un helicóptero embarcado es posible colocar un torpedo sobre un submarino con tal de que esté localizado. En sonar activo se consiguen alcances considerables gracias a la reducción del nivel de ruidos propios, lográndose equipos de baja frecuencia que detectan en la primera zona de convergencia (2), que puede darse en el Atlántico a una distancia de treinta millas aproximadamente. En cuanto a detección pasiva, se consiguen alcances todavía mayores mediante la utilización de cadenas de hidrófonos remolcados.

En conclusión, podemos decir que el sistema de convoyes proporciona medios que facilitan la posibilidad de detectar y rechazar a distancia un ataque submarino, asegurando hasta cierto punto las posibilidades de supervivencia, pero de lo que sí podemos estar seguros es de que si un mercante aislado es detectado, su destrucción es más que probable, por eso, a pesar de todas las limitaciones e inconvenientes, el sistema de convoyes es el único viable para garantizar el tráfico marítimo.

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN



## BIBLIOGRAFÍA

- LLOYD, Cristopher: *Grandes batallas de naves a vela.*  
 DE LA SIERRA, Luis: *El mar en la gran guerra.*  
 GUILLÉN, Julio F.: *Historia marítima española.*  
 SPILMAN, Michel: *La investigación operativa.*

(2) Anillo de anchura comprendida entre 2 y 5 millas centrado en el buque antisubmarino, en el que las condiciones de propagación acústica permiten la detección.