

Aeronáutica General

PERSPECTIVAS DE LA LEY DE AYUDA A LAS DEMOCRACIAS

Ante la batalla del Atlántico

Por RICARDO MUNAIZ DE BREA

Teniente Coronel de Intervención

“La batalla del Atlántico, en la que nuestro Gobierno y nuestro país están profundamente interesados, debe ser ganada de modo decisivo...”

“En este lado del Océano, en las regiones occidentales de nuestra isla, se desarrolla una lucha intensa e implacable, cuya finalidad es que nos lleguen sin cesar los víveres y municiones, sin los cuales nuestros esfuerzos de guerra... no podrían mantenerse.” (Palabras de Churchill al embajador de EE. UU.)

“Nuestras pérdidas en barcos son muy importantes. Estas pérdidas no podrán continuar indefinidamente sin afectar seriamente a nuestro esfuerzo de guerra y nuestros medios de subsistencia. ¿Qué es lo que va a ocurrir en el porvenir si las pérdidas continúan al ritmo actual?” (Palabras de Churchill en el Parlamento.)

Las palabras estampadas en el frontis de este artículo, y que el “premier” de la Gran Bretaña, mister Winston Churchill, ha dirigido en el Parlamento y al nuevo embajador de Estados Unidos, nos obligan a fijar la atención sobre la que el primer lord del Almirantazgo, lord Alexander, había llamado con feliz acierto “la gran batalla del Atlántico”.

Esta denominación hubiera tal vez parecido irreal a nuestros abuelos, para quienes las batallas tomaban el nombre de un lugar muy concreto: una aldea, un puente o un cerro.

Para quienes vivimos en la época actual son familiares ya batallas—como la de Noruega y la de Francia—designadas con el nombre de un país entero. Incluso concebimos la batalla del Mar del Norte, si no oficialmente reñida, por lo menos virtualmente decidida a favor de uno de los adversarios.

La batalla del Atlántico, pues, adscrita a un Océano entero, no puede ser para nosotros algo sorprendente o inadmisibile; sólo la podemos concebir como un nuevo, probable e inminente episodio o fase de esta segunda guerra europea—mundial en el fondo—, que hasta el presente nos ha tocado contemplar con la vigilante actitud de “no beligerantes”. El desarrollo de la que pudiéramos llamar estrategia de la economía de guerra—secuela de la relativa eficacia de las operaciones del bloqueo y contrabloqueo—, con el actual radio de acción de las Unidades pesadas de las fuerzas aéreas—cifrados ambos en bastantes miles de kilómetros—, han hecho posible, y los acontecimientos anuncian como probable, e incluso inmediata, una larga, dura y reñida batalla que, disputada en el inmenso ám-

bito de un Océano, debajo y encima de sus olas y en el espacio de sus cielos, ha de decidir, según nos revela la citada frase de Churchill, la suerte de una guerra, y, con ella, la de un poderoso Imperio secular.

Afirma, en efecto, el “premier” de la Gran Bretaña que sin los víveres y municiones de Norteamérica su país no podría continuar resistiendo. Esto justifica plenamente el que de nuevo fijemos la atención sobre la eficacia previsible de la ayuda norteamericana, perfectamente concretada y definida en su intención original desde que el 12 del pasado marzo quedó definitivamente firme, aprobada y sancionada, la Ley de Préstamo y Arriendo a las democracias.

Para la más fácil exposición del tema, vamos a dividirla en cuatro partes: Necesidades de la Gran Bretaña en cuanto a importación; alcance de la ayuda proyectada por Estados Unidos y posibilidades reales de la misma; envío material de estos auxilios a través del Océano, y posibilidades de intercepción de estos envíos por las potencias del Eje, adversarias de las democracias.

Necesidades de la Gran Bretaña.

Hace pocos años recordamos haber leído al batallador publicista norteamericano Cy Caldwell la afirmación de que, desde que existe el Poder Aéreo, un Imperio gobernado desde una isla—y citaba al británico—no puede, como entidad política, sobrevivir a la próxima gran guerra. Ignoramos si aquel escritor era un profeta; pero es evidente que los hechos nos han de despejar esta incógnita en plazo más o menos largo.

La Gran Bretaña es una isla con una superficie de 229.592 kilómetros cuadrados, cuya población actual debe de aproximarse a los 46 millones de habitantes. (Dejamos de lado a Irlanda, porque la casi totalidad de esta isla, consituída en Estado libre, es neutral en esta contienda; porque su economía, principalmente agrícola, se aproxima más a la autarquía alimenticia, y, en fin, porque no conocemos el estado exacto de sus aprovisionamientos en relación con el hecho de hallarse dentro de la zona del bloqueo alemán, y con la posibilidad de que goce de algunas facilidades para sus abastecimientos vitales.)

Decíamos, pues, que la Gran Bretaña viene a tener una población de unos 200 habitantes por kilómetro cuadrado.

España tiene la cuarta parte (unos 50), y, como podemos comprobar en estos duros tiempos, no se basta a sí misma para alimentarse. La Gran Alemania de 1941 viene a albergar unos 82 millones de almas sobre alrededor de 800.000 kilómetros cuadrados, o sea 102 habitantes por kilómetro (el doble que España y la mitad que Inglaterra). La densidad de población de Estados Unidos es solamente de 15 habitantes escasos por kilómetro cuadrado; la del Canadá, de 1,5, y la de Australia no llega a 1. Así, pues, la densidad de población de la Gran Bretaña es dos veces la de Alemania, cuatro veces la de España, 15 la de Estados Unidos, 167 la del Canadá y 334 veces la de Australia! Estos Dominios, con ingentes zonas agrícolas, escasísimamente pobladas, trabajan para la Metrópoli, y son los graneros que suplen el déficit de producción alimenticia de la isla europea. Y, además, hay que tener en cuenta que esta isla dista mucho de cubrir sus necesidades, por la especial distribución de su población, ya que un 40 por 100 de ésta vive hacinada en las grandes urbes de más de 100.000 habitantes.

Aproximadamente un 80 por 100 de los víveres que consume la Gran Bretaña han de venir de fuera, es decir, a través del mar. El 66 por 100 de las exportaciones alimenticias de otros Continentes eran absorbidas por Europa; de ellas, casi la mitad (un 30 por 100 del total mundial) se destinaban a Inglaterra; el 36 por 100 restante se repartía entre todo el Continente europeo, el cual, por su parte, produce un 32 por 100 de las cantidades de víveres exportadas en todo el mundo. Europa, sin la Gran Bretaña, importa un 36 y exporta un 32, es decir, que prácticamente el Continente es autárquico en alimentos.

Esto nos ilustra—incidentalmente—sobre la escasa eficacia del bloqueo decretado unilateralmente contra el Continente europeo, ya que éste casi se basta a sí mismo.

Pero volvamos a Inglaterra. Este país tiene hierro, carbón, estaño, manufacturas abundante...; necesita, en cambio, más hierro, madera, algodón, petróleo y —aparte de los víveres—otras muchas materias primas (como la bauxita) indispensables a la guerra. En tiempo normal, la Península escandinava le proveía de hierro y madera; Dinamarca y Holanda, de huevos, mantequilla y leche; los Dominios, de algodón, te, carnes, frutas, especias, etc.; ambos Continentes, de bauxita o aluminio, petróleo y otros minerales.

Las necesidades mensuales de Inglaterra, respecto a algunos productos, aparecen en una estadística que tenemos a la vista, cifradas como sigue:

	Tonel.das.
Petróleo	840.000
Trigo	560.000
Maíz	262.000
Carne	257.000
Azúcar	187.000
Cebada	134.000
Mantequilla	44.000
Plomo	28.000
Lana	26.000
Cobre	22.500
Níquel	1.700

De estas cifras sabemos que precisa importar: el petróleo, en su totalidad; de los víveres, el 80 por 100, y de los demás productos, cifras variables.

Según otra estadística, relativa a los años 1937 y 38, las principales importaciones anuales británicas fueron:

	Toneladas.
Granos y harinas.....	10.000.000
Carnes y conservas cárnicas.....	1.052.000
Pescado	268.000
Frutas secas, grasas, te, especias, azúcar.	435.000
Total, víveres.....	11.755.000

	Toneladas.
Petróleo y derivados.....	11.249.000
Maderas y derivados.....	10.067.000
Hierros	7.907.000
Aluminio	850.000
Cobre	410.000
Plomo	373.000
Zinc	328.000
Manganeso	276.000
Total importaciones.....	43.215.000

Cifras que no necesitan comentario.

En época normal estos productos llegaban por las rutas marítimas indicadas en el adjunto croquis parcial (fig. 1.^a), y en las proporciones siguientes: De Canadá y Norteamérica (ruta septentrional), cereales, papel, cobre, madera, algodón y aluminio, por valor de 290 millones de libras esterlinas.

De Centroamérica, petróleo y azúcar; de Sudamérica, granos, carnes y cobre; de Africa, lana, frutos oleaginosos, cobre, abonos y mineral de hierro; de la India y Oceanía, petróleo, plomo, manganeso, cebada, te, arroz, frutas y lanas; todas estas importaciones, cuyas rutas convergían al Sudoeste de las Islas Británicas, sumaban unos 560 millones de libras.

Del Continente europeo importó Inglaterra aluminio, hierro, maderas, papel y víveres, que le llegaban, en general, a través del Mar del Norte o Canal de la Mancha, importando en junto unos 170 millones de libras.

En la actualidad, como es sabido, todos los produc-

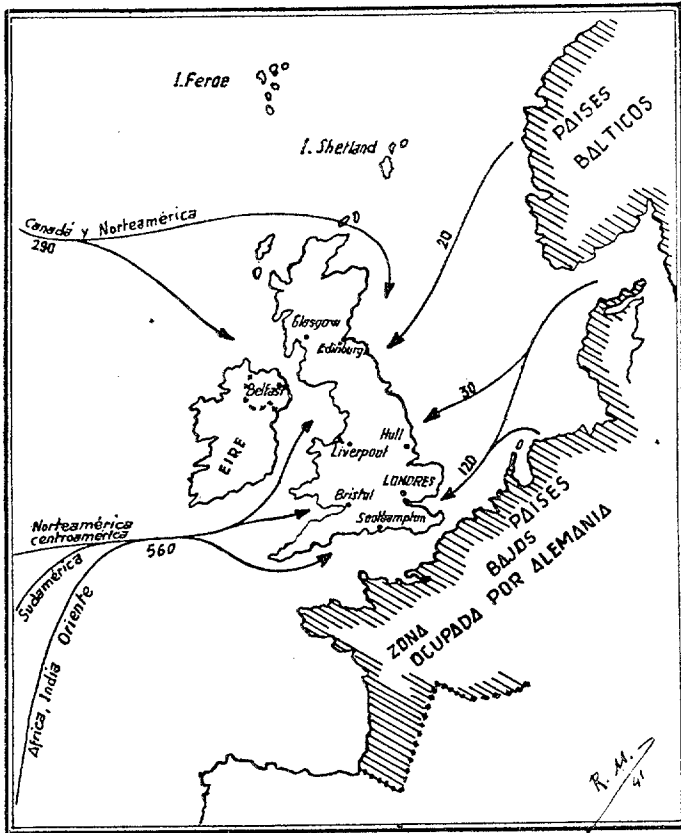


Fig. 1. — Croquis de las líneas de abastecimiento de la Gran Bretaña en tiempo normal. Las cifras estampadas a la inmediación de cada ruta representan el valor de las importaciones anuales recibidas por ella, expresado en millones de libras esterlinas.

tos del Continente europeo están vedados a la Gran Bretaña; en cuanto a los de Ultramar, han de llegarle por dilatadas rutas marítimas, salvando los obstáculos que más adelante hemos de examinar.

Por otra parte, Inglaterra produce con exceso carbones, manufacturas de algodón y lana, conservas alimenticias y otros productos industriales. La colocación de todos ellos en los mercados exteriores es indispensable y vital para la Gran Bretaña por notorias razones de economía: la venta de sus productos es la justificación del trabajo de su abundante proletariado, que en otro caso se hallaría en paro forzoso, y la venta, precisamente al extranjero, es indispensable para la obtención de divisas que necesita para el pago de sus elevadas importaciones. Todo este comercio británico, por tratarse de un país insular, ha de realizarse precisamente por el mar, y de aquí la necesidad de cifras ingentes de tonelaje marítimo—propio o extraño—que Inglaterra tiene a su servicio como elemento imprescindible para su subsistencia como nación. Y tengamos en cuenta que todo esto es lo que ocurriría en tiempo de paz; en tiempo de guerra la situación es mucho más grave: se precisan enormes importaciones de material bélico, petróleo y ciertas materias primas, al par que disminuye la producción de ciertos artículos exportables. En suma, la necesidad de tonelaje marítimo es aún mucho mayor.

De las antiguas rutas náuticas que abastecían a la Gran Bretaña, dos han quedado eliminadas: la del Mar del Norte y la del Mediterráneo. Esta última, en cuanto

parte integrante de la ruta de la India, ha sido sustituida por la que circunda al Africa, si bien, por el desarrollo mucho mayor de ésta, equivale su utilización a una sensible reducción del tonelaje disponible. Esta ruta, con la de Sudamérica, entra desde el Atlántico meridional en una zona vigilada y batida por el enemigo. Y en cuanto a las rutas procedentes de Centro y Norteamérica, en su mitad oriental, próximamente, quedan de lleno en la región batida, según más adelante veremos.

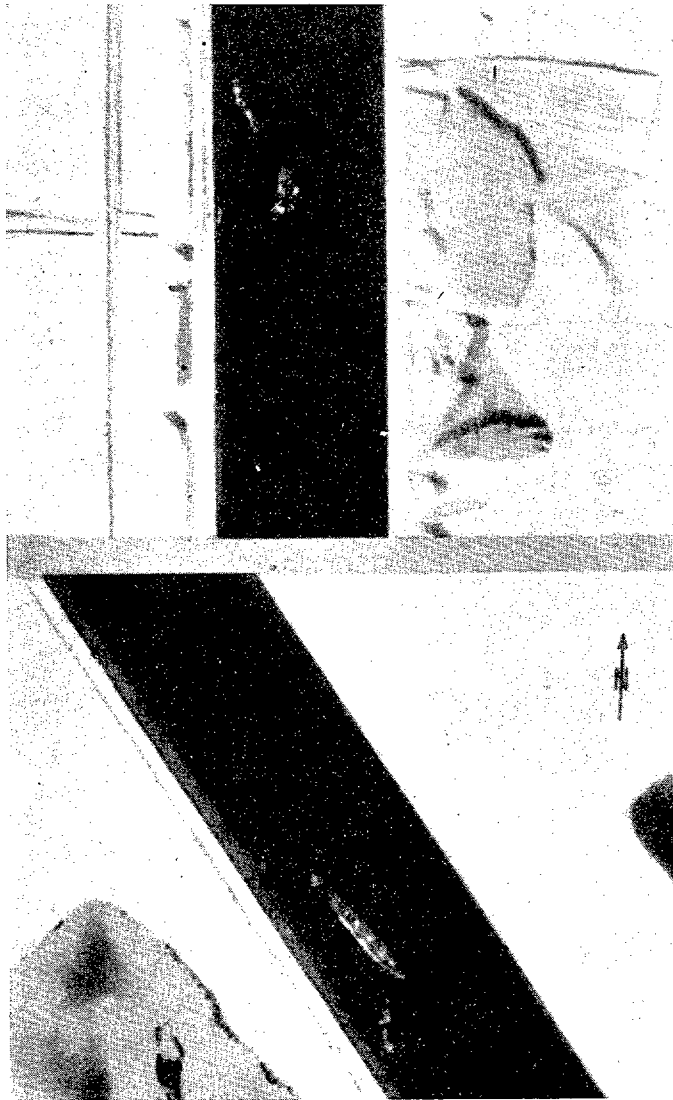
Como quiera que Inglaterra opera en el Mediterráneo Oriental y Nordeste de Africa, le es imprescindible utilizar la ruta mediterránea para abastecer o municionar estos Ejércitos, a la vez que aprovecha el regreso de los convoyes para recibir en la Metrópoli petróleo y otros productos del Oriente medio. Estos transportes suelen hacer escala en Gibraltar, y allí, reunidos con los procedentes del Atlántico, se forman convoyes generales hasta las Islas. Es de advertir que desde primeros de año, con la presencia de la Luftwaffe en este teatro, estas operaciones se han hecho más escasas y costosas (ataque del Canal del Sicilia y obstrucciones del Canal de Suez). Hoy día, en suma, el abastecimiento vital de Inglaterra sólo se hace, prácticamente, por las rutas superiores del Atlántico.

No sólo, pues, para sostener una guerra—como dice Churchill—necesita Inglaterra dominar los mares; para simplemente subsistir en tiempo normal le es indispensable el regular funcionamiento de los abastecimientos marítimos. Contra esta nación insular, como contra ninguna otra, hay que reconocer la eficacia decisiva de un bloqueo que cortase sus corrientes vitales.

Al principio de esta contienda decretó el Gobierno británico el bloqueo del comercio marítimo destinado a Alemania. Más tarde, y a medida que el Reich iba perfeccionando sus relaciones comerciales con el resto del Continente y ampliando, por la conquista armada, los territorios y costas a su disposición, el bloqueo británico fuese haciendo extensivo a todas las demás naciones susceptibles de suministrar a Alemania, incluyendo a las no beligerantes, a las neutrales y a las que—como Francia—habían firmado un armisticio. De los perjuicios y quebrantos que este duro bloqueo había de causar a sus víctimas algo sabemos por acá, y es ocioso insistir sobre ello, pues si bien, por las razones arriba apuntadas, a pesar del bloqueo y de la prolongada guerra, Europa no ha de perecer de hambre, la intención queda en pie, y a la hora de escribir la Historia, habrá que recordar esta medida despiadada, egoísta y despreciativa de las conveniencias ajenas que por uno de los beligerantes nos ha sido impuesta y reiterada.

Como el bloqueo a ultranza, entendido en la forma expuesta, parece rebasar los postulados del Derecho internacional, puesto que atenta contra las poblaciones civiles de los beligerantes y contra las poblaciones integras de los neutrales y no beligerantes, viene a resultar un arma de dos filos, puesto que en su empleo ha de encontrar el adversario una justificación de medidas similares, e incluso de más duras represalias, que pueden llegar hasta lo que llamamos la guerra total. Esto es precisamente lo que estamos presenciando en estos últimos meses.

Consecuencia, contestación o represalia — como se quiera—del bloqueo continental decretado por Inglaterra, ha sido el bloqueo de las Islas decretado hace tiem-



El bloqueo de las rutas imperiales. Dos vistas aéreas del Canal de Suez, obstruido en dos puntos por buques hundidos mediante bombardeos de la Luftwaffe.

po por el Reich. En efecto, las Islas Británicas han quedado encerradas en un cuadrilátero abierto, cuyos vértices son: Punto de intersección del paralelo 57 y meridiano 20° W; punto de intersección del paralelo 62 y meridiano 3° E; entrada de este meridiano en la costa de los Países Bajos; cruce del meridiano 20° W y paralelo 45 Norte, y entrada de este paralelo en la costa francesa del golfo de Vizcaya. De aquí al punto 3° E de los Países Bajos (ya citado) la zona sigue la costa francesa y belga.

Esta zona, que puede examinarse en el croquis general que publicamos (fig. 2.^a), ha quedado ampliada desde hace tiempo, al hacerse extensivas las operaciones de guerra al tráfico inglés a otras regiones, situadas al Oeste de nuestra Península Ibérica y al Oeste de Irlanda e Islandia.

La ayuda norteamericana.

Solamente con remitir al lector al número anterior de esta Revista, en cuyas secciones de "Aeronáutica general" y "Revista de Prensa" quedaron recogidas amplias informaciones y juicios relativos a las posibilidades de la ayuda de Estados Unidos, bastaría para poder seguir nuestro razonamiento; no obstante, preferimos hacer aquí un breve resumen de aquello y añadir otros hechos que—como la aprobación de la Ley de Préstamo y Arriendo—justificarían por sí solos nuestra insistencia en tan candente tema.

Según una información británica de primeros de año, pasaban de 25.000 los aviones encargados a Estados Unidos por la Comisión de Compras interaliada, primero, y por el Gobierno británico, después de la caída de Francia. Otra información, ésta de Estados Unidos y fechada en febrero, afirma que Inglaterra reclama 12.000 bombarderos más. Por otra parte, en la Prensa diaria de fines de marzo puede leerse que antes de la aprobación de la Ley de Ayuda, Inglaterra tenía encargados 9.000 aviones y que más de otros tantos se fabricarán en virtud de la citada Ley. Estas cifras parecen más verosímiles.

Aunque es sabido por demás, no creemos ocioso recordar aquí los principales términos financieros en que ha sido sucesivamente planteada esta cuestión.

Al comenzar la guerra actual regía en Estados Unidos una Ley de Embargo, que—si la memoria nos es fiel—data, por lo menos, de antes de la campaña de Abisinia. Según esta Ley, quedaba prohibido vender armas o municiones a ningún Gobierno beligerante. En 1939 consiguió el Presidente Roosevelt la modificación de dicha Ley de Neutralidad, en el sentido de que se autorizaran las ventas a los beligerantes, siempre que pagasen al contado y se llevasen la mercancía por sus propios medios ("cash and carry"). Por este arreglo, Inglaterra, que disponía de fuertes reservas de oro en Estados Unidos y de barcos mercantes abundantes, comenzó a importar material, y lo mismo su aliada Francia. Ahora bien: las enormes reservas en oro, valores y créditos que Inglaterra tenía en Estados Unidos van bastante mermadas, y ante la incesantemente creciente demanda de material, era preciso prever la apertura de créditos, y algo más que créditos, puesto que el actual y egregio Gobernador de las Bahamas dijo claramente que "a un amigo necesitado no se le presta, se le da". Y vino el cambalache de los 50 destructores anticuados por las bases en el Atlántico, y se piden o anuncian nuevos cambios de buques por bases. Y como a los fabricantes de aviones no es posible pagarles con islas ni obligarles a vender al fiado, surge el proyecto de ayuda a las democracias, y con su aprobación—a la vez que se inviste al Presidente de facultades dictatoriales durante un par de años—se le autoriza a prestar a otros Gobiernos democráticos hasta el 10 por 100 de la valoración del material de guerra norteamericano. Se valora éste a la ligera en 13.000 millones de dólares, y, en su virtud, queda autorizada la cesión a Inglaterra de material por valor de 1.300 millones, siempre que las necesidades de la defensa nacional queden perfectamente cubiertas. Apenas aprobada la Ley de Préstamo y Arriendo, el Presidente norteamericano, en 12 de marzo pasado,

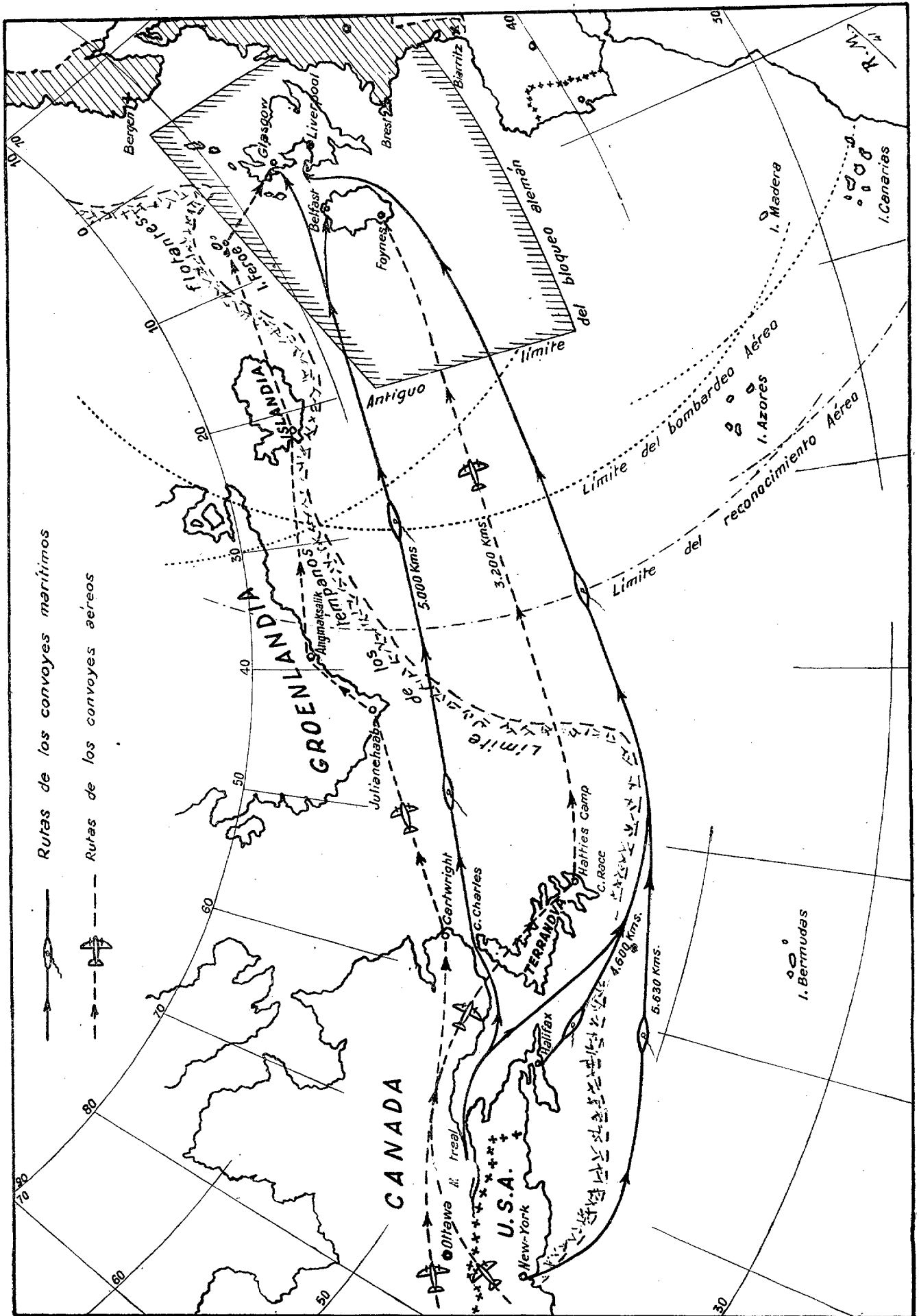


Fig. 2. — Croquis general del teatro de a gran batalla del Atlántico.

solicita de las Cámaras la aprobación de un crédito de 7.000 millones de dólares para la ayuda a Inglaterra. Pocos días más tarde este crédito es aprobado, y se destina, en principio, a los siguientes fines:

	Millones de dólares.
Aviones, accesorios y repuestos.....	2.054
Material agrícola e industrial diverso.....	1.350
Artillería, municiones, etc.	1.343
Fábricas e instalaciones necesarias para la producción de material de guerra.....	752
Carros de combate y otros vehículos motori- zados	362
Armamento y equipo militar.....	260
Pruebas, reparación y acondicionamiento de medios de defensa para cualquier país cuya resistencia se considere "vital- para Esta- dos Unidos	200
Total.....	6.321

No se conoce el destino de los 679 millones restantes; pero se sabe que en la discusión parlamentaria anterior a la aprobación del crédito se introdujeron algunas enmiendas que autorizan al Presidente a aumentar alguna de las partidas anteriores, en detrimento de otras menos necesitadas y dentro de ciertos límites que se especifican en la Ley.

Según una información, al parecer oficial, una importante cifra de este crédito se destinaría al pago de material entregado o pendiente de entrega a Inglaterra en virtud de encargos anteriores a la aprobación de la Ley.

Es interesante notar que en octubre de 1940 el Parlamento norteamericano aprobó la llamada "Ley Faddis", por la cual se autorizaba al Gobierno a incautarse de cualquier encargo de material de guerra destinado a potencias extranjeras. De esta Ley se ha hecho uso varias veces, y en su virtud, ciertos aviones encargados por Suecia fueron secuestrados y adjudicados a Inglaterra.

Como quiera que esta política de colaboración con las democracias en guerra venía siendo ya desarrollada por el Presidente Roosevelt en la época de su mandato anterior, tuvo la precaución de crear con tiempo suficiente el instrumento necesario para dar virtualidad eficaz a la flamante Ley de Ayuda: nos referimos a la organización industrial destinada a producir los materiales que ahora se van a enajenar o a prestar. Con tales fines, en un famoso discurso pronunciado en la pasada primavera reclamó un programa de 50.000 aviones de guerra. Del estudio de T. P. Wright, publicado en nuestro número 3, puede deducirse que la paridad con el ritmo de producción aeronáutica de los países del Eje no será alcanzada hasta mediados de 1941; y que la paridad numérica entre la Aviación británica—reforzada desde ahora con el 50 por 100 de la producción americana—y la Aviación del Eje no podrá lograrse hasta marzo de 1942, y para ello traza la curva de la producción del Eje con una inflexión descendente, cuya explicación no hace pública.

Se sabe actualmente que después de varias alternativas, la Comisión Asesora de Defensa Nacional (N. D. A. C.), de la que formaba parte el citado mister Wright, ha quedado investida de poderes ejecutivos casi dictatoriales, presidida por Atherton, e integrada por cuatro miembros, entre ellos los Secretarios de Guerra y Marina.

Para apreciar las posibilidades de fabricación del vasto tinglado industrial montado a marchas forzadas en la gran metrópoli norteamericana, tenemos muy escasos elementos de juicio.

Se ha dado la cifra de 972 aviones como producción del mes de febrero, y de ellos, 879 enviados a la Royal Air Force. Pero, según otras referencias, en la cifra anterior van incluidos, además de los aviones de guerra, otros de uso civil y comercial, e incluso aparatos de Escuela, de los que hay ahora gran demanda en Estados Unidos e Inglaterra. Además, las exportaciones no han sido sólo para Inglaterra, sino para Canadá, Grecia, China (40 bombarderos, y de ellos, cuatro fortalezas volantes) y otros países. No hay que olvidar tampoco que la mitad de la producción de guerra ha de quedar en Estados Unidos, salvo la autorización de préstamo y arriendo concedida al Presidente por la Ley de Ayuda y con los límites que la misma señala.

Otro aspecto muy interesante de la cuestión es la enorme diversidad de prototipos. El mal viene de años atrás. Es bien sabido que hasta el definitivo fracaso de la Conferencia del Desarme, Inglaterra no había tomado en serio la constitución de un Ejército Aéreo apto para defender las islas, como si con su poderosa Marina—oficialmente señora de los mares—tuviese garantizado su suelo y su cielo. Cuando Stanley Baldwin dijo—y demostró—que la frontera de Inglaterra estaba en el Rhin, vinieron las prisas, y los presupuestos del Aire, que con 17 ó 19 millones de libras eran pequeñas fracciones de los presupuestos de Marina, subieron como la espuma, y pronto rebasaron a los de Marina. Paralelamente, se estimulaba la iniciativa privada para la construcción de prototipos, y comenzaron a surgir los "Private Venture" (P. V.), que más tarde eran aceptados por la R. A. F. y tomaban un apelativo oficial. Mientras tanto, se multiplicaban los talleres de la "Shadow Industry", destinada a multiplicar la producción aérea.

Y así pudimos ver a la Royal Air Force equipada en 1939 con los siguientes aparatos de bombardeo:

Handley Page: "Heyford", "Harrow", "Hampden" y "Hereford".

Armstrong & Whitworth: "Whitley".

Bristol: "Blenheim".

Vickers: "Wellington" y "Vildebeest".

Fairey: "Battle".

Blackburn: "Skua".

Es decir, diez prototipos diferentes, más otros anticuados empleados en el Oriente Medio o para transporte, y otros... "que sentimos no recordar", más un número proporcionado de cazas, aparatos de reconocimiento, aviones embarcados e hidros; a saber: 11 aviones Escuela, nueve de bombardeo, dos de transporte, seis de caza, 19 de reconocimiento y otras misiones y seis hidros. Total, 53 prototipos.

En Estados Unidos, con la industria aeronáutica libre, había tantos prototipos como fabricantes, y gran parte de aquéllos prestaban servicio en las Unidades aéreas, en series más o menos numerosas.

Así las cosas, al surgir la colaboración entre ambos países se planteó el problema de la diversidad de prototipos, ya que para obtener grandes series es elemental que los modelos diferentes a fabricar sean los menos posibles. Pero las Aviaciones militares necesitan unos 40 tipos por lo menos; y, por otra parte, resultaba que las características del material americano, que aún no había sufrido el contraste de una guerra real, parecían inferiores al límite mínimo admisible, y, además, muy diferentes a las del material británico, sobre todo por tener aquél velocidades reales muy inferiores a las oficiales declaradas por los fabricantes, órganos de mando y control más numerosos y complicados, armamento menos poderoso y eficaz, etc., etc. Todas estas fallas a subsanar dificultaron hasta aquí la normalización de los modelos; y así hemos llegado a leer, en un reciente número de la revista inglesa "The Aeroplane", una lista del material americano encargado por Inglaterra, en la cual aparecen cerca de medio centenar de modelos diferentes. ¡Y no muchos menos deben de ser los fabricados en Inglaterra!

¿Cómo se podrá mantener al personal volante y al de los servicios entrenado en el manejo de este rompecabezas aéreo?

¿Cómo se uniformarán los repuestos?

¿Cuántos talleres de reparación con diferente equipo y plantillaje será necesario mantener?

Que conteste quien pueda.

La lista a que nos referimos es la siguiente:

Bombarderos: "Boeing B-299Y", "Consolidated 32", "Curtiss "Helldiver"-77", "Douglas DB-7", "Douglas DB-7B", "Douglas DB-280", "Douglas DB-320", "Douglas DB-8A-5", "Martin 167-B4", "Martin 187", "North-American NA-40A", "Northrop", "Vought-Sikorsky V-156".

Cazas: "Bell P-400, Airacobra", "Brewster 439", "Curtiss "Hawk" 75-A", "Curtiss "Hawk" 81-A", "Curtiss "Hawk" 87", "Lockheed 322-61", "North-American NA-73", "Republic "Lancer", "Vultee "Vanguard" 48C", "Vultee 72".

Reconocimiento costero: "Consolidated 28-5", "Consolidated 28-5A", "Consolidated 29", "Consolidated 31", "Lockheed EB-14B", "Lockheed Vega 37", "Martin 162".

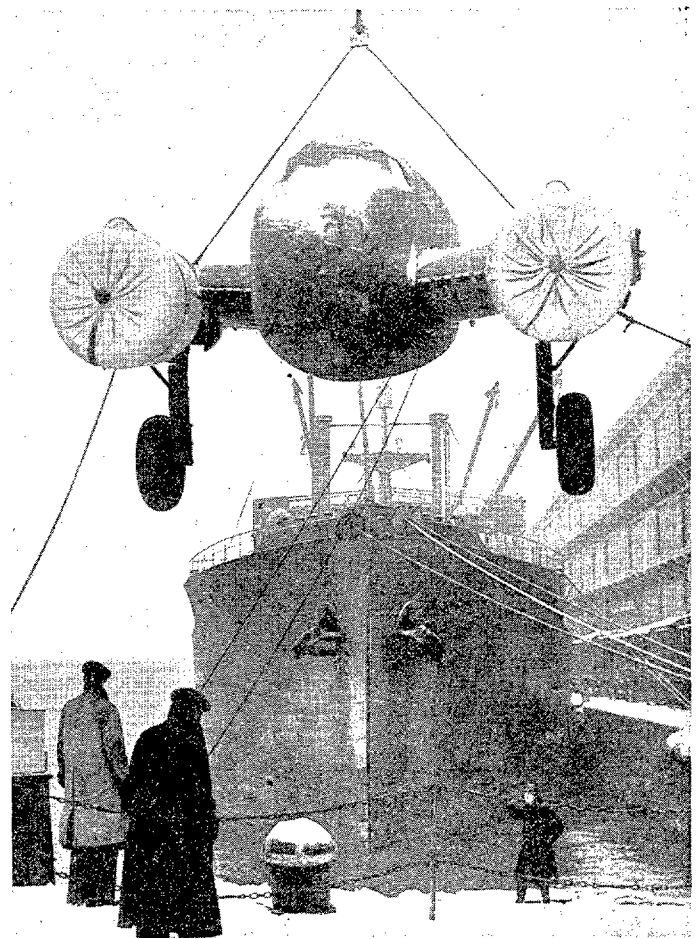
Aviones embarcados: "Brewster 138", "Grumman G. 36A", "Grumman "Skyrocket".

Aviones - escuela: "North - American NA-16-IE", "North-American NA-16-3", "North-American NA-64".

Total prototipos militares, 35. Total aviones civiles, 20 aviones e hidros diferentes. Total prototipos, 55.

Mas, aun admitiendo la eficacia y utilidad bélica de este saldo de material aéreo, falta, en primer lugar, que su producción se atempere al ritmo calculado por los miembros de la N. D. A. C. americana (1.500 aparatos mensuales en junio próximo y 2.500 en marzo de 1942).

Para ello hay que construir muchas más fábricas de las actuales, fabricar maquinaria para equiparlas,



En pleno invierno es desembarcado en un puerto británico el fuselaje de un bombardero Lockheed "Hudson", procedente de Estados Unidos.

instruir personal técnico y obrero en cantidades ingentes, y todo esto requiere mucho tiempo. La construcción de una máquina tan delicada como un avión de guerra no es cosa que pueda improvisarse.

Y aún quedan los "imponderables", los factores propios de los regímenes democráticos, de los que no pocos han tenido que ser superados para lograr poner en marcha el famoso programa de los 50.000 aviones.

Es evidente que para alcanzar la producción que se supone necesaria es preciso incrustar en toda la población fabril norteamericana una disciplina de tipo realmente "nacional". Es preciso convencer al ciudadano de la necesidad "vital para su país", de aprestarse urgentemente a la defensa. Y ocurre que a pesar de las pertinaces propagandas de los helicistas (que ven en la intervención armada un negocio político o financiero para ellos), el hombre de la calle no cree en ese imaginario peligro que se cierne sobre el hemisferio occidental, y no siente la necesidad de realizar esos esfuerzos de titán que se le piden. Y como el hombre de la calle, opinan gran parte de las masas directoras de la gran República; y lo mismo afirma un senador conspicuo que su país es llevado a la guerra contra la voluntad del 90 por 100 de sus ciudadanos; que el Coronel Lindbergh declara que Norteamérica no dispone siquiera del número de aviones de primera calidad que Alemania produce en una sola semana; mientras

W. Atherton, presidente del Comité de Defensa, afirma que antes del verano de 1942 el país no se encuentra en condiciones de afrontar a cualquier enemigo.

Con este estado tan precario y diverso de la moral colectiva no es de extrañar que el obrero norteamericano no quiera renunciar a sus reivindicaciones de clase, y surgen las huelgas de proporciones imponentes, amenazando dar al traste con los programas de defensa, y obligando a pensar en una nueva legislación que prohíba o impida estos conflictos obreros. Basta asomarse a la Prensa diaria para tener una idea concreta del volumen de estos movimientos de paro. Sólo en los periódicos de las primeras semanas de marzo encontramos los siguientes casos:

Día 6.—Huelga general en la "Consolidated Steel C.", de Texas, que suministraba material para construir 12 destructores.

Huelga general en la "Ingalls Iron Works", de Birmingham (Alabama), que trabajaba para la Marina con pedidos por más de cien millones de dólares.

(Entre las dos Empresas anteriores huelgan 1.200 obreros.)

Huelga de otros 1.200 obreros de los Sindicatos de Baltimore, que fabricaban material para Guerra y Marina.

Huelga de cargadores de muelle en Hamilton (Bermudas), que paraliza la construcción de la base naval y aérea.

Amenaza de huelga de 3.000 obreros del Sindicato C. I. O. de la "Sociedad de Aluminio", de Edgewater.

Amenaza de huelga de los obreros de las fábricas de luz y fuerza en Lansing, que abastecen a 900 localidades y fábricas de armamento.

Día 10.—Huelga general en las fábricas de armamento de la "Midlands Steel Corp".

Huelga en la "Cornell Dublier C.", instrumentos eléctricos para el armamento; pedidos por valor de 1.500.000 dólares, y afectando indirectamente a otros por 40 millones.

Huelga de 3.500 conductores de autobuses en 277 líneas.

El número de conflictos asciende a 21, y se pierden tres millones de horas de trabajo por semana.

Día 14.—Huelga en la "Compañía de Aluminio de América", proveedora de la industria aeronáutica.

Huelga de 4.000 obreros de Nueva Jersey, por solidaridad con los anteriores.

Denuncia de un contrato colectivo de trabajo que afecta a 400.000 obreros.

Cuatro huelgas nuevas en las fábricas de armamento de Springfield, Pittsburg y Everett.

El Gobierno invita a todos los desocupados a inscribirse como esquirols en las fábricas de armamento.

Día 15.—Huelga en la "Harvill Aircraft Corp.", fábrica de piezas de aviones.

Día 18.—Huelga de 15.000 obreros en las fábricas "Johnston".

Amenaza de huelga de 95.000 obreros de "Ford" y de los de la "General Motors".

Huelga en la "Cyclops Steel Corp.", de Bridgeville.

Huelga en las fábricas aeronáuticas de Wright Field.

Amenaza de cierre de las fábricas aéreas "Douglas", por falta de suministro de la "Harvill", en huelga.

El jefe de la Oficina de Armamento, Mr. Berrill, declara en el Congreso que las huelgas anteriores, que se desarrollan en tres regiones aéreas diferentes, impiden totalmente la entrega de aviones a Inglaterra. El Presidente de la Comisión de Marina en la Cámara, Mr. Winson, dice que el pasado año se perdieron, por huelgas, 3.781 jornadas de trabajo, lo que supone una pérdida en la producción, de 325 aviones de bombardeo.

Día 25.—Huelga con disturbios en la Bethlehem Steel Corp. (Pennsylvania). Han podido ser conjuradas o solucionadas las huelgas de la "Vultee Aircraft Inc.", "Wright Aeronautical Corp.", "Ranger Engineering Corp.", "Brewster", "Bell", "United Aircraft Corp".

La "American Federation of Labour" (A. F. of L.) ha declarado oficiosamente que no puede admitir que sus afiliados renuncien al derecho de huelga.

Cómo puede enviarse el material.

Hemos expuesto a grandes rasgos cuáles eran las necesidades de la Gran Bretaña en tiempo de paz y en qué proporción y cuantía era preciso para cubrirlas apelar a la importación. Hemos visto también, gráficamente, cuáles eran las rutas marítimas por donde esta importación se canalizaba, y hemos esclarecido cuáles de ellas han quedado totalmente eliminadas o cortadas por el desarrollo de la guerra actual (Mar del Norte y Mediterráneo). Quedan, pues, para dirigir sobre las Islas Británicas la totalidad de su importación la ruta de Oriente por el Cabo de Buena Esperanza y las que cruzan el Atlántico.

De la primera no nos ocuparemos, por rebasar el marco de estas notas. Se sabe que en los mares de Oriente y en los de Africa del Sur operan buques alemanes, y que, eventualmente, han atacado al tráfico destinado a Inglaterra. Esta línea cuenta con varios apoyos a lo largo de la costa occidental del Africa, y, finalmente, el procedente de Gibraltar. Con todo, como este tráfico debe mantenerse alejado de las costas francesas, resulta que se viene a unir al procedente de Sud y Centroamérica, en regiones bastante internadas en el Atlántico. Siendo muy arriesgada la penetración de convoyes en los canales de la Mancha y San Jorge, este tráfico se dirigirá probablemente a penetrar por el Canal del Norte, o incluso por el norte de Escocia. Por estas regiones debe de recalar también probablemente el tráfico procedente de Norteamérica (Estados Unidos y Canadá). Por tanto, cuanto digamos acerca de estas rutas podrá ser aplicable, en gran parte, al comercio británico procedente de ambos márgenes del Atlántico Sur.

Si hemos visto las cifras enormes de la importación británica en tiempo de paz, podremos colegir cuáles serán las de tiempo de guerra. Las restricciones del racionamiento y las dificultades del abastecimiento habrán obligado a restringir, como sabemos, el consumo de muchos artículos de primera necesidad y de otros no indispensables. Pero, en cambio, hay productos (petróleo, hierro, aluminio, cobre, caucho, etc.) cuyo consumo en guerra rebasa a todos los cálculos precedentes. Y otro tanto ocurre—según estamos viendo—con el material aéreo, marítimo y militar, con su corres-

pondiente equipo y municiones. Todo ello proviene actualmente de la industria norteamericana, y con una gran parte de los artículos de consumo, ha de llegar a su destino a través del Atlántico Norte.

Es evidente que para un comercio de estas proporciones no se puede contar con otro medio de transporte que el marítimo. Veamos el estado de esta cuestión.

Inglaterra cuenta hoy para su comercio con los buques de su Marina mercante, con los de sus Dominios y con los de países ocupados por Alemania y que han podido ser requisados por aquélla. Parece que en la Ley de Ayuda se autoriza al Gobierno de Estados Unidos para enviar sus propios buques a Inglaterra, con protección de su Marina de guerra o de la británica.

En 1914, antes de la primera guerra mundial, entre la Gran Bretaña e Irlanda poseían 8.587 buques mercantes de altura, con un total de 18.892.000 toneladas. Los Dominios poseían, además, 1.632.000 toneladas, lo que da un total de 20.524.000.

Al irse reemplazando las tremendas pérdidas sufridas en aquella guerra, la construcción naval parece haberse orientado hacia los tonelajes mayores. Así, vemos que en 1939, al comienzo de esta guerra, poseían Inglaterra e Irlanda 6.722 buques mercantes de altura, con un total de 17.891.000 toneladas; es decir, 2.000 buques menos (en números redondos) y un millón de toneladas menos que en 1914. En cambio, los Dominios británicos poseían en 1939, 3.110.000 toneladas mercantes. Ello supone para todo el Imperio un total de 21.001.000 toneladas. Además, en los años 1939-40 se suponen construídos en el Imperio británico buques por un total de 2.000.000 de toneladas. Inglaterra ha utilizado también buques neutrales requisados por un total de unos 5.000.000 de toneladas, lo que eleva su total disponible a 28.000.000. Cuando escribimos estas líneas las pérdidas de guerra han reducido este tonelaje a la mitad aproximadamente.

Los Estados Unidos cuentan hoy con unas 8.910.000 toneladas mercantes; pero su propio comercio sobre dos Océanos exige, a no dudarlo, la utilización de un elevado porcentaje de esa Flota, si bien se prevé la cesión a Inglaterra de unos 200 barcos, y tal vez el préstamo de algunos otros.

Los buques afectos al tráfico entre Norteamérica y Gran Bretaña vendrán probablemente formando convoyes convenientemente protegidos, y es de suponer utilizarán las rutas más septentrionales que puedan, sobre todo cerca de su recalada en las Islas.

En el adjunto croquis general (fig. 2) se señalan las principales rutas utilizadas: De Nueva York a Liverpool, con 5.630 kilómetros de desarrollo; la de Montreal-Quebec a Liverpool, que, doblando la península de Halifax, viene a empalmar con la anterior al sur de Terranova, y cuyo desarrollo es de 4.600 kilómetros; y otra del mismo origen, pero pasando por entre Cabo Charles (Labrador) y el norte de Terranova, para ir a recalar por el norte de Irlanda hacia el Canal del Norte, con desarrollo de 5.000 kilómetros.

Es aventurado el conjeturar de aquí cuál o cuáles de estas rutas serán utilizadas por los convoyes de abastecimiento a Inglaterra. La del Sur, más larga, queda más cercana a las costas francesas y al Canal de la Mancha, puntos de partida de los elementos ata-



Ataque a un convoy británico por submarinos alemanes en el Atlántico ecuatorial. Buques petroleros ardiendo.

cantes del Eje. Por el contrario, la ruta del Norte atraviesa la zona que durante la época del deshielo es alcanzada por los hielos flotantes, cuyo peligro para la navegación tampoco es despreciable. Tal vez se utilice la ruta del Sur, en su mitad o dos tercios occidentales, y luego se suba hasta tomar la del Norte al acercarse relativamente a Irlanda.

Estas rutas, en el sentido América-Europa, están favorecidas prácticamente todo el año por las corrientes aéreas y marinas. Dejando a los técnicos la decisión de si existe o no el Gulf-Stream tal como lo hemos supuesto hasta hace poco, o si se trata de ciertos movimientos alternativos de grandes masas de agua, lo cierto es que la experiencia demuestra, a lo largo de la ruta Nueva York-Irlanda, la existencia de una corriente marina de una velocidad horaria aproximada a un cuarto de milla. Las masas del aire, al nivel del mar, suelen moverse durante las tres cuartas partes del año con velocidades de 40 a 50 kilómetros-hora en el sentido Oeste-Este. Son, sin embargo, frecuentes los temporales, y por encima del paralelo 60 también lo son las nieblas y techos de nubes muy bajas.

En resumen, podemos calcular para los convoyes un recorrido medio de 5.000 kilómetros, que, admitiendo una marcha media de 12 nudos (22 kilómetros-hora), tardarán en cubrir doscientas veintiséis horas, o sean nueve días y once horas.

Y pasemos al material aeronáutico.

No es demasiado fácil calcular el número de aviones que puede transportar un barco. En un portaviones de 30.000 toneladas, construído exprofeso, es difícil acercarse al centenar de aparatos pequeños y con alas plegables. En las bodegas de un barco normal no suele ser muy fácil alojar aviones; embalados, pueden estibarse en varios pisos; pero el volumen y peso de un gran avión embalado desaconseja el procedimiento. En suma: podrían calcularse muy pocas decenas de aparatos entre las bodegas y sobre cubierta, con las alas

desmontadas y generalmente sin embalar (ya que el avión de alas plegables es cada vez menos usado en la guerra). En esta forma, el número de aviones transportados en cada barco ha de ser bastante reducido.

Además, esta forma de transporte tiene otro inconveniente: el de la pérdida de un tiempo precioso, ya que cada aparato, probado en vuelo en presencia de la Comisión de Compras, ha de ser desmontado y embalado o enfundado para su transporte, lo que exige en Europa su traslado por tierra desde el muelle al aeródromo, un nuevo montaje, un reglaje en tierra y en vuelo y, en fin, nuevas pruebas definitivas antes de ponerlo en servicio. Incompatible todo este proceso con la urgencia que impone el ritmo de la campaña actual.

Según acaba de revelar la Prensa británica, hace ya algún tiempo que se decidió enviar a Europa por vía aérea a todos los aviones capaces de salvar sin escala el Atlántico Norte. Incluso se adoptó este sistema para los de autonomía insuficiente, que se enviaban desarmados, pero sustituida la carga militar por depósitos suplementarios de combustible.

Se eligió el trayecto más corto: Terranova-Irlanda. En Terranova se toma la salida en Hatties Camp (cerca de San Juan), y se recalca en Foynes (Estado libre de Irlanda). El trayecto mide cerca de 3.200 kilómetros, y, según los tipos de aparatos y las condiciones meteorológicas, se han invertido en el viaje de siete horas (media de 450) a dieciocho (media de 175), si bien la jornada normal es de diez a catorce horas. Ha sido preciso preparar un cierto número de pilotos porteadores ("Ferry-pilots"), y entre ellos suelen contarse norteamericanos y canadienses. Los vuelos se hacen a elevadas cotas, por encima del techo de nubes, y casi siempre de noche, utilizando la navegación astronómica, y, eventualmente, la radiogoniometría, si bien ésta tiene graves inconvenientes en tiempo de guerra.

Los aparatos suelen venir agrupados en escuadillas, y en el último trozo de su viaje son escoltados y protegidos por formaciones británicas que salen a su encuentro. Además, navegan sobre su ruta algunas unidades navales ligeras, para caso de amarajes forzados. No obstante, tenemos la impresión de que la seguridad lograda en estos vuelos—aparte los riesgos de guerra—es muy elevada.

Según la Prensa inglesa, vienen en vuelo a su destino los aparatos tipos "Lockheed "Hudson", "Lockheed Vega "Ventura", "Boeing "Flying Fortress" y "Consolidated "Liberator" (todos bombarderos terrestres), más el hidro "Consolidated "Catalina" y otros que todavía no han comenzado sus entregas.

Existen indicios de que, bien en vista del éxito del procedimiento, o bien a causa de una oposición del Eire a esta utilización militar de su territorio, se trata ahora de utilizar la ruta ártica, para poderla apoyar en Groenlandia, Islandia y las Feroe, fraccionándola así en diversas etapas más breves, lo que permitirá enviar por este recorrido a los aviones de menor radio de acción, incluso los cazas. La ruta ártica del Atlántico es conocida para los aviadores desde que el malogrado Mariscal Balbo, con su segunda Escuadra Atlántica, la utilizó en su viaje de ida en la gran "Crociera del Decennale", en 1933; más tarde, el Coronel Lindbergh, en

su vuelo de estudios, y otros pilotos la han recorrido también en todo o en parte.

Esta ruta no es tan conveniente como las más meridionales; tiene abundantes y fuertes temporales, vientos duros y un frecuente régimen de nieblas, muy peligroso para la navegación aérea. Cuando la autonomía de los grandes hidros de pasaje era un poco escasa para salvar el Atlántico de una vez, se pensó en tender la línea a Europa, apoyándola en las escalas árticas en verano y en las de Bermudas-Azores en invierno; sin embargo, la P. A. A., después de los estudios realizados, sacó la consecuencia de que la ruta ártica era inadmisibles para un servicio regular de viajeros. Y, en efecto, la línea no se inauguró hasta que se dispuso de aparatos de mayor autonomía. No obstante, como las exigencias de la guerra y las necesidades del momento son harto más duras, es perfectamente posible que se utilice la ruta ártica. (Véase croquis general, fig. 2.)

Como no sobran puertos donde escoger, hemos de suponer que se preparen bases o aeródromos y servicios de meteo, radio y gonio, terrestres o embarcados, en las inmediaciones de los puertos clásicos: Cartwright, en la península del Labrador, fácilmente accesible en vuelo para los aparatos procedentes de Estados Unidos y Canadá; Julianehaab, en la costa oeste de Groenlandia, cerca del Cabo Farewell, y Angmaksalik, más al Norte y sobre la costa oriental de dicho territorio; Reykjavik, en Islandia, y un punto adecuado en alguna de las islas Feroe. También cabe suprimir esta última escala y recalcar directamente en Escocia.

Las distancias ortodrómicas a salvar en la ruta del Norte son, en kilómetros, aproximadamente las siguientes:

Cartwright-Julianehaab	980
Julianehaab-Angmaksalik	690
Angmaksalik-Reykjavik	760
Reykjavik-Feroe	780
Feroe-Escocia	450

Recorrido marítimo total... 3.660

Suprimiendo la escala en las Feroe, las dos etapas últimas, que suman 1.230 kilómetros, quedan sustituidas por una sola algo más corta (cerca de 1.200 kilómetros), y el recorrido queda ligeramente superior a 3.600 kilómetros. En suma: unos 400 más que la ruta directa Terranova-Irlanda.

Se afirma, por otra parte, que cuando Alemania ocupó Dinamarca (abril de 1940), Inglaterra se apresuró a ocupar las islas danesas Feroe e Islandia, pensando ya en su utilidad como futuras bases de apoyo de rutas aéreas o marítimas. Parece ser también que el gobernador (danés) de Groenlandia ha denegado la autorización solicitada por el Gobierno británico para instalar bases aéreas en aquella península. De ser esto cierto, esa negativa no sería más que un papel mojado, dado que los Estados Unidos apoyan las pretensiones inglesas—Groenlandia posee apetecibles yacimientos mineros—, y hasta parece en marcha la ocupación por los yankees de tierras y aguas groenlandesas. Por su parte, el Gobierno del Reich, en marzo último, de-

claró a Islandia incluida en la zona de guerra bloqueada.

De cualquier modo, hay que admitir que la infraestructura requerida por una línea tan difícil ha de ser larga y costosa de instalar, no existiendo indicios de que lo haya sido hasta la fecha.

Con ciertas reservas queremos recoger también aquí otra información, según la cual la línea ártica será asimismo destinada para el transporte aéreo de material, equipo o víveres norteamericanos a Inglaterra, utilizando aviones o hidros de gran porte, cargado sólo con el combustible indispensable para aquellas breves etapas, todas inferiores a 1.000 kilómetros, y el resto de su capacidad de carga destinado totalmente a las mercancías transportadas. Aun siendo cierta la noticia, el rendimiento práctico de este servicio no sería más que una gota de agua en el Océano, comparado con el volumen de la importación que la Gran Bretaña necesita.

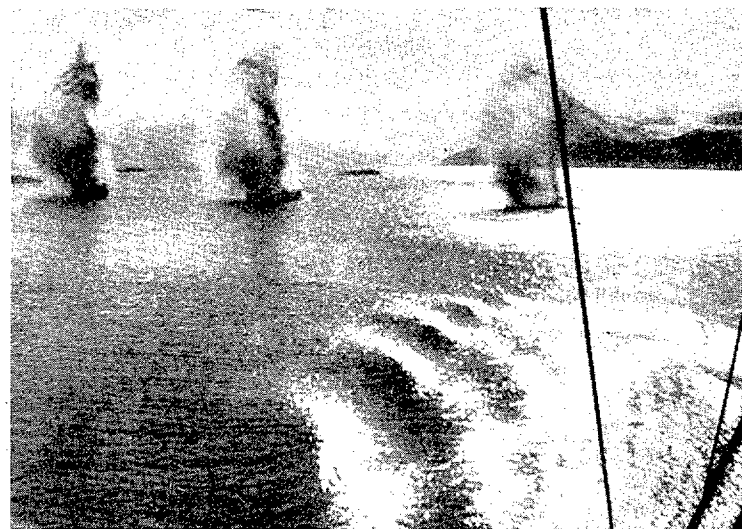
La batalla del Atlántico.

Hemos procurado a lo largo de las líneas que anteceden dar una idea del volumen de las importaciones que Inglaterra debe recibir a través del Atlántico Norte y de los medios con que cuenta para conducirlos. En cuanto a la efectividad de la ayuda en medios de transporte y protección, prevista en la Ley norteamericana, creemos dependerá de las disponibilidades que deje libres la primordial necesidad de Estados Unidos, y, además, de la situación internacional, en el sentido de que, como dicho país se desliza (al parecer) fatalmente hacia su entrada en la guerra, y el Pacto tripartito operante en el Pacífico supone—en tal caso—la automática intervención del Japón, es de pensar que, en semejante coyuntura, el Gobierno de Washington no quiera distraer grandes porciones de su tonelaje hacia las peligrosas aguas europeas, teniendo, como tiene, intereses vitales de mucha mayor importancia en las aguas del Pacífico. Para poder atender cumplidamente a ambos Océanos precisarían disponer de una Escuadra "de dos mares", hoy lejana de la realidad americana.

Es el caso que, con mayor o menor frecuencia y volumen, Inglaterra ha de hacer venir de Norteamérica convoyes que le traigan los productos de subsistencia y defensa, sin los cuales—según afirma Churchill—su resistencia sería imposible. Hemos visto las rutas que probablemente elegirán, y sabemos que vienen protegidos casi exclusivamente por unidades ligeras: destructores, torpederos, cañoneros, patrulleros e incluso submarinos. Sólo la presencia de acorazados alemanes en el Atlántico, obligó a disponer, como casos excepcionales, de cruceros o unidades de línea para estos lejanos servicios. Se sabe también que Inglaterra ha perdido sobre medio centenar de destructores, y que de los 50 recibidos de América muchos no han podido entrar en servicio, ni tal vez lleguen a entrar nunca.

Por otro lado, es probable que en las regiones orientales del Atlántico la referida protección sea incrementada por algunos elementos navales o aéreos que salgan al encuentro del convoy.

El mismo interés que Inglaterra tiene en recibir estos suministros lo tienen sus adversarios en que no



De un ataque aéreo a un convoy británico durante la campaña de Noruega. El destructor desde el que se tomó esta foto ha esquivado una salva de bombas mediante una rápida virada.

los reciba, y por ello, al bloqueo británico han opuesto el contrabloqueo, que envuelve a las Islas, con las Orcadas, Shetland, Feroe e Islandia.

En estos términos está planteada la batalla del Atlántico. Dejando aparte la acción de buques y submarinos italianos en el bajo y medio Atlántico, podemos admitir que el bloqueo del Océano en su parte septentrional queda exclusivamente a cargo de las fuerzas alemanas.

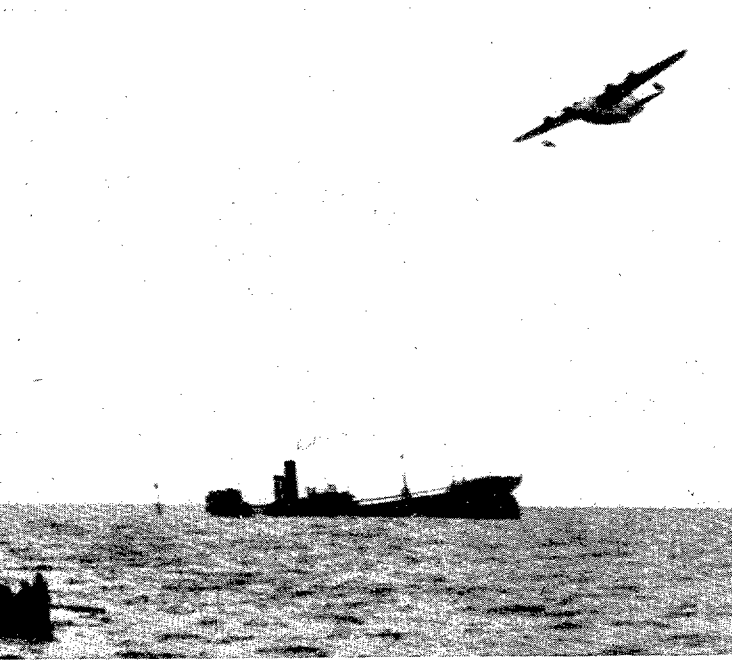
De tres órdenes son estas fuerzas: marítimas, submarinas y aéreas.

En la guerra mundial apenas si se utilizaron más que las armas submarinas para estos fines. Por las alternativas que sufrió el criterio de los Altos Mandos, la guerra contra el tráfico, iniciada en febrero de 1915, comenzó con orden de respetar a los buques americanos e italianos; más tarde, a los de Holanda, y, por último, a todos los neutrales. La restricción se amplió después a los grandes buques de pasaje enemigo.

Estuvo luego suspendida la guerra submarina, y se reanudó con orden de atenerse a las normas del Derecho internacional (que obligan a avisar con tiempo para que el personal pueda abandonar el buque). Como los aliados armaron a los buques mercantes, y algunos se equiparon como trampas caza-submarinos, el procedimiento legal resultó impracticable.

Después de nuevas órdenes y contraórdenes, en febrero de 1917 se inicia, finalmente, la guerra submarina total. Alemania estuvo empleando de 50 a 60 submarinos en ella, llegando a tener en servicio 140 "U-boote", y los resultados que obtuvo son perfectamente conocidos: fueron hundidos 5.408 buques mercantes, con un desplazamiento total de 11.189.000 toneladas. El mes más eficaz fué el de abril de 1917: 430 buques, con 852.000 toneladas. En los diez meses de guerra en 1918 todavía se hundieron 1.103 barcos. Sólo Inglaterra había perdido 3.120, por un total de toneladas 7.763.247.

Las autoridades británicas pudieron decir en aquella angustiosa coyuntura: "De cada cuatro barcos que enviamos en busca de suministros sabemos que uno no



En trance de hundirse por un ataque enemigo el transporte inglés «Kensington Court», al S. O. S. de la radio acude un hidro de la R. A. F., Short «Sunderland», para salvar a la tripulación.

volverá.” La situación llegó a ser gravísima, y el Alto Mando reconoció que, de prolongarse un poco más, sería “la débâcle”. Pero el pueblo lo ignoró hasta después de la paz.

En la campaña actual el arma submarina ha experimentado muy sensibles perfeccionamientos con relación a la de hace un cuarto de siglo. Las velocidades, radio de acción, profundidades navegables y armamento de los modernos sumergibles no tienen nada que ver con los de aquella época. El número de submarinos es también mucho mayor; sin poder señalarse cifras, sospechamos que los 250 submarinos atribuidos recientemente a Alemania y los 100 de Italia estén por debajo de las cifras reales, ya que la producción ininterrumpida de ellos parece superar a las pérdidas sufridas hasta la fecha.

Las cifras de hundimientos en lo que llevamos de campaña superan a veces a las correspondientes a la primera guerra europea. En efecto, en junio de 1940 se hundieron por las armas del Eje más de 1.000.000 de toneladas adversarias; en julio, 1.150.000, y en octubre, cerca de 1.200.000.

En febrero último las pérdidas totales pasaban de los nueve millones y medio de toneladas, y hoy deben de rebasar los once, o sea cerca de la mitad del tonelaje británico.

En cuanto a la Marina de guerra, el Almirantazgo confiesa la pérdida de 70 unidades, por 365.614 toneladas; pero el Alto Mando alemán—de cuya veracidad en los partes podemos dar fe los españoles—afirma haber destruido cifras mucho mayores. Durante los primeros meses del año actual las pérdidas navales británicas han aumentado a un ritmo más elevado todavía.

Se conoce oficialmente el hundimiento del crucero “Southampton” y la casi total destrucción del portaaviones “Illustrious”, en el Mediterráneo, así como el

torpedeo de otras grandes unidades y destrucción de varios contratorpederos. Además, según los partes italianos, en el Atlántico han sido hundidos un crucero, dos submarinos y otras unidades. Y la Marina mercante—hoy casi más necesaria a Inglaterra que la de guerra—viene también sufriendo grandes y crecientes mermas. El promedio semanal de pérdidas mercantes hasta fin de febrero—según referencias inglesas—era de 63.342 toneladas. En la primera semana de marzo se perdieron 148.038 toneladas, y en las sucesivas la cifra ha ido subiendo, hasta llegar a 400.000 toneladas en una semana. Según otra noticia inglesa, esto es el comienzo del “Blitzkrieg”. Nosotros, por el contrario, tenemos motivos para suponer que la guerra submarina no ha comenzado todavía. Sólo una muy pequeña parte de los submarinos alemanes ha estado en servicio durante este invierno; la mayoría de ellos han estado internados para servir de escuelas donde preparar a las numerosas tripulaciones de los nuevos submarinos que ahora se van a poner en servicio.

¿Cómo explicar entonces los resultados obtenidos? Basta recordar que con los submarinos colaboran unidades sutiles o pesadas de superficie y, además, las fuerzas aéreas. Es reciente la destrucción de un convoy entero al Oeste de Portugal por fuerzas navales de superficie.

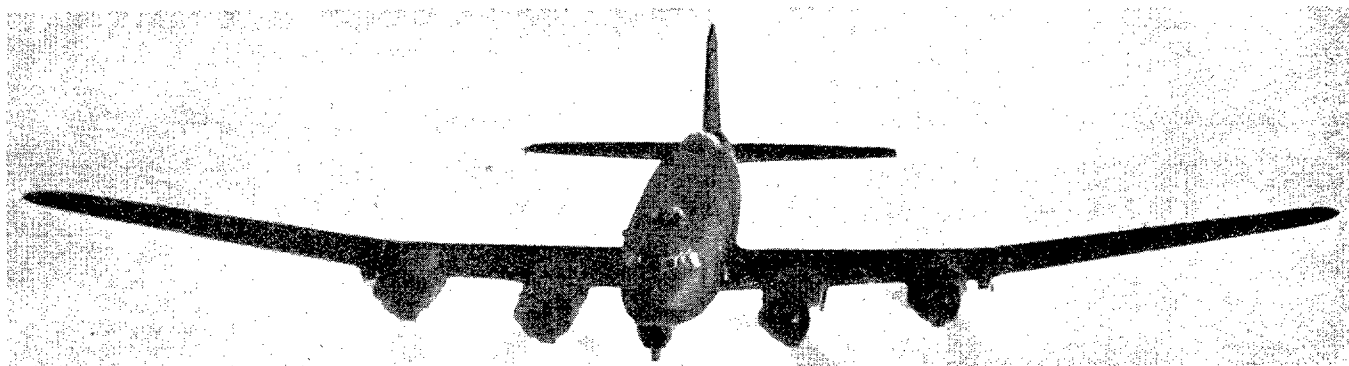
Del total de pérdidas en esta campaña arriba consignado se atribuye una proporción de 5,6 millones de toneladas a los submarinos, 2,5 a la Aviación y 1,5 a las fuerzas de superficie.

Aparte de los perfeccionamientos—en cantidad y calidad—del arma submarina, vemos intervenir en esta nueva guerra al tráfico una mejora paralela de las fuerzas de superficie, especialmente las lanchas torpederas, cuyos brillantes resultados son sobradamente conocidos.

En cuanto al Arma Aérea, prácticamente puede decirse que no había intervenido en la guerra al tráfico hasta nuestra Cruzada de Liberación—con las serias restricciones impuestas por el Mando, y bien conocidas—; pero su actuación en la presente contienda ha dejado bien probada su eficacia.

Después de recientes combates aeronavales, es hoy ya una realidad, por todos admitida, el hecho de que las fuerzas aéreas pueden atacar con éxito a las más poderosas unidades navales, sufriendo, sí, duras pérdidas, pero siempre compensadas con creces—en vidas, material y valor monetario—por las infligidas a la Marina. Se admite también que un ataque aéreo no puede ser totalmente impedido más que con fuerzas aéreas muy superiores; en otro caso, incluso con una D. C. A. muy eficaz, habrá siempre elementos aéreos que logren filtrarse por las barreras de la intercepción y desarrollar su previsto ataque. Esto es, evidentemente, aplicable a los excelentes “Stukas” alemanes (“Ju-87” y “Ju-88”), cuyos eficaces combates contra barcos están constantemente frescos en la memoria de todos.

Un arma ya clásica contra el tráfico marítimo—la mina submarina—ha sido incorporada en estos tiempos al Arma Aérea del Reich, y es bien sabido cómo los hidros de la Luftwaffe han acertado a colocar las famosas minas magnéticas en los accesos a los puertos británicos, obteniendo resultados notorios. Cree-



Impresionante aspecto, en pleno vuelo, del tetramotor alemán de bombardeo lejano Fw. «Kurier», al que se supone una autonomía alrededor de 5.000 kilómetros.

mos, no obstante, que por la costa occidental de las Islas Británicas, a causa de las mayores profundidades y más fuertes corrientes marinas, el empleo de la mina no sea tan interesante.

A lo largo de los tiempos, sin duda, asistiremos a múltiples alternativas de superioridad en la eterna lucha entre la coraza y el proyectil (bomba, torpedo o mina). Pero en el actual estado de la cuestión, resuelta afirmativamente la vulnerabilidad teórica del buque de guerra, la del mercante es algo ya inconcuso, al propio tiempo que su indefensión es considerable, aunque vaya armado. Y en las bodegas de los grandes "tramps" de carga se encierra y se transporta—según debe interpretarse a Churchill—el secreto de la resistencia británica.

No nos atrevemos a estampar en cifras el radio de acción de los submarinos alemanes, si bien es de bastantes miles de kilómetros. El de las lanchas torpederas debe de ser de algunos centenares. En cuanto a la autonomía de la Aviación del Reich, sabemos ya que a 500 kilómetros al W. de Irlanda y a la misma distancia de Portugal han sido atacados desde el aire convoyes británicos.

No se conocen demasiados detalles acerca del material aéreo que emplea la Luftwaffe para estas operaciones sobre el Atlántico. Cifrándonos a lo conocido, veríamos que el tetramotor "Ju-89" transporta 3.600 kilos de bombas, con 2.400 kms. de autonomía. El bimotor "He-111", 2.000 kgs. a 3.300 kms. El "Stuka" "Ju-88" lleva 1.800 kgs. a 2.100 kms. El "Do-215" alcanza asimismo los 3.000 kilómetros. Tenemos también los grandes hidros tetramotores trasatlánticos: el "Ha-139", con autonomía de 5.200 kms. y 500 kgs. de carga útil; el "Do-26", con 9.000 kms. y una carga total de cerca de 10 toneladas (con el combustible), que evidentemente son perfectamente adecuados o adaptables para bombardeo lejano en altura. Se emplea también el destructor "Me-110", cuya autonomía, con motor reducido, es de 2.500 kms., con 250 kgs. de bombas. Finalmente, se sabe que el tetramotor "Fw. Kurier", versión militar del "Fw-200 Condor", actúa también algunos cientos de kilómetros al W. y al N. de Irlanda. Si tenemos en cuenta las bases desde las que probablemente operan estos aparatos y tomamos distancias sobre una carta del Atlántico, llegaremos fácilmente a la conclusión de que se han efectuado operaciones a 2.000 kilómetros de las bases más próximas,

lo que supone, cuando menos, una autonomía de 4.000 kilómetros. El Alto Mando alemán no ha hecho públicas todavía las performances oficiales del "Kurier"; pero ha publicado la suficiente información gráfica y escrita para que los familiarizados con su estilo abriguemos la convicción de que esta publicación supone la existencia de otros prototipos de características superiores y hoy absolutamente desconocidos, pero preparados para la batalla del Atlántico.

Podemos igualmente conjeturar que después de las experiencias adquiridas en el Mar del Norte y en el Mediterráneo se han creado nuevos tipos de bombas superpesadas, con ojivas y espoletas calculadas para operar eficazmente contra los más gruesos blindajes horizontales de los buques de guerra enemigos. Tal vez haya sido preciso crear después los tipos de aviones capaces de maniobrar ágilmente con estas bombas.

Téngase, por último, en cuenta que cualquiera de los bombarderos aludidos puede sustituir las bombas por combustible adicional, y aumentar así su radio de acción para misiones meramente informativas o que no exijan atacar con bombas.

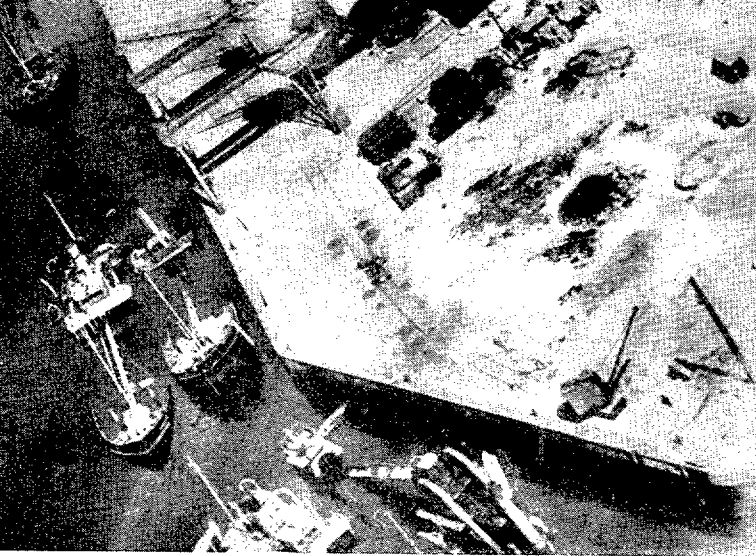
Sentadas todas estas "conjeturas", y tras esta ligera enunciación de las fuerzas puestas en presencia en el Atlántico y de su posible eficacia, sólo nos resta ya para completar esta exposición dirigir una postrera ojeada al croquis general (fig. 2.^a) y sacar de él algunas consecuencias concretas.

En este croquis aparecen, de abajo a arriba:

- a) Una línea continua, ruta marítima New York-Liverpool o Montreal-Liverpool, con distancias, respectivamente, de 5.630 y 4.600 kilómetros.
- b) Una línea de trazos, ruta aérea Terranova-Irlanda, con 3.200 kilómetros de distancia.
- c) Otra línea continua, ruta septentrional marítima Montreal-Glasgow, con distancia de 5.000 kilómetros.
- d) Otra línea de trazos, ruta ártica aérea Labrador-Escocia, con etapas de 500 a 1.000 kilómetros y desarrollo total de 3.660.

Envolviendo las Islas Británicas vemos un trapecio con rayado, que señala la antigua zona bloqueada por Alemania, y que hoy, prácticamente, ha envuelto a Islandia y se ha ensanchado sin límites conocidos.

Volviendo al croquis, supongamos que las fuerzas aéreas operantes sobre el Atlántico parten de tres ba-



Acción del Arma Aérea sobre un puerto. En la foto aparece un rincón del de Dunkerke bombardeado por la Luftwaffe durante el reembarco del Cuerpo Expedicionario Británico en 1940.

ses, señaladas por aspas y situadas cerca de Bergen, Brest y Biarritz (por ejemplo). Si desde estos puntos como centros y con un radio equivalente a 2.000 kilómetros trazamos sendos arcos de círculo, obtendremos las tres curvas de puntos que tocan en el extremo oriental de Groenlandia y vienen a morir en la costa de Africa, a la altura de las Canarias. Admitidos los bombarderos con autonomía útil de 4.000 kilómetros, esta curva señalará el límite occidental de la zona batida por el bombardeo aéreo del Reich. Si admitimos ahora el avión de reconocimiento, armado, pero sin bombas, con una autonomía de 5.000 kilómetros, entonces, haciendo centro en la base de Brest, con un radio equivalente a 2.500 kilómetros, obtendremos otro círculo, envolvente de los tres anteriores (dibujado con puntos y trazos), que nos señalará el límite occidental de la zona explorada por el reconocimiento aéreo del Reich.

Las consecuencias a las que hemos querido llegar no pueden ser ahora más sencillas. El objetivo principal de la batalla del Atlántico, los convoyes, tienen que llegar a Inglaterra por alguna de las rutas señaladas, o por otras que den algún rodeo, lo cual no altera nuestro cálculo no siendo en perjuicio de dichos convoyes.

Los que lleguen por el mar y por las rutas directas se encontrarán sujetos a la exploración aérea durante los últimos 2.500 kilómetros, si van a Liverpool, y durante los últimos 2.000 si a Belfast; 500 kilómetros más acá entrarán en la zona de bombardeo.

Traducido a tiempos, sobre la base supuesta de una marcha media de 12 nudos o 22 kms.-hora, esto significa que los convoyes de la ruta meridional serán avisados ciento trece horas antes de su llegada a puerto (cuatro días y diecisiete horas) y serán bombardeables durante noventa horas, o sea tres días y dieciocho horas. Los de la ruta septentrional estarán en los radios de acción de la Luftwaffe unas veintidós horas menos, o sea casi cuatro días reconocidos y casi tres bombardeados.

Evidentemente, los convoyes marítimos estarán batidos por los submarinos alemanes en una gran parte de su recorrido; pero, desde luego, si los aviones son los ojos de la Flota—y en especial de la Flota submarina—, es indudable que durante el último tramo del trayecto, colaborando los aviones de exploración con los de bombardeo y con las fuerzas navales, con la eficacia con

que lo vienen haciendo, la situación de los convoyes, aunque su protección se aumente en estas zonas, ha de ser especialmente crítica durante los tres, cuatro o cinco días en que seguramente han de ser acosados sobre el agua, bajo el agua y en el aire. Las fuerzas navales disponibles para estas misiones podrían acentuar en estas zonas la protección del tráfico marítimo; por el contrario, las fuerzas aéreas defensivas (cazas de intercepción y combate) no tendrán autonomía suficiente para cubrir toda la zona atacable por los bombarderos alemanes, excepto las unidades embarcadas. Del tipo más indicado para ello—el "Destructor" aéreo—no tiene aún existencias conocidas la R. A. F. Habrá, indudablemente, pérdidas sensibles por ambas partes; pero el resultado final será, tal vez, más duro para las naves que para los aviones, como suele ocurrir hasta la fecha en esta clase de operaciones.

En cuanto a las expediciones aéreas de transporte de aparatos, nos las imaginamos más irregulares que las expediciones marítimas; las circunstancias atmosféricas, tan duras y eventuales en aquellos mares, dificultarán el tener itinerarios bien trillados, agravando el hecho la casi absoluta carencia de información meteorológica, inherente al estado de guerra. Los grandes aparatos tomarán cuando puedan la ruta directa, viajando de noche para llegar a Europa al amanecer. La intercepción aérea enemiga, en estas condiciones, no será, evidentemente, muy fácil. Los aparatos alemanes tendrían que salir de sus bases en la madrugada y esperar al enemigo sin referencias seguras de su llegada, disponiendo de muy pocas horas para interceptarle. La autonomía de los destructores "Me-110" y "Fw-187" habría de apurarse a fondo para permitirles operar a más de 1.000 kilómetros de sus bases en Francia. Sin embargo, tenemos la impresión de que algunos envíos aéreos han sido interceptados.

Quando estos envíos utilicen la ruta ártica podrán hacer las etapas de día, excepto, tal vez, la postrera. Los aparatos alemanes operantes desde Noruega se hallarán entonces en análogas condiciones que antes los de Francia. Pero en todo caso los aviones americanos han de tocar en tierra británica y allí ser armados, repasados y desprovistos de sus depósitos suplementarios antes de poder entrar en acción. En todo este tiempo la Luftwaffe, que a diario ataca la mayoría de los aeródromos británicos, no permanecerá, seguramente, ociosa, y los envíos—por mar o por aire—que, forzando el bloqueo alemán, hayan logrado arribar a las Islas Británicas, quedarán inmediatamente, desde las primeras operaciones de descarga, sujetos al implacable martilleo que la Aviación del Eje sacude sin interrupción sobre todos los puertos e instalaciones de las Islas.

Tal vez con exceso de prolijidad, hemos procurado exponer los términos en que, a nuestro juicio, se plantea la batalla aeronaval del Atlántico, en la que se disputa el mayor o menor porcentaje que de los envíos americanos haya de llegar a Inglaterra, con carácter decisivo para la suerte de ella. Al lector dejamos ahora el cuidado de sacar las consecuencias, y, en todo caso, el gigantesco interrogante que tenemos enfrente quedará, a no dudarlo, completamente esclarecido por la realidad de los hechos en plazo no muy dilatado.