

## REFLEXIONES SOBRE LA SEGUNDA GUERRA EUROPEA

## DESARROLLO DE LA GUERRA MEDITERRANEA

POR GIUSEPPE CAPUTI

*Recogemos a continuación los párrafos de mayor interés, desde el punto de vista aéreo, de un trabajo que con el precedente título publica nuestro estimado colega italiano "Rivista Marittima" en enero-febrero último, y que al parecer refleja el punto de vista de la Marina italiana sobre la guerra en el Mediterráneo desde el principio hasta la campaña de Albania.*

"La maniobra británica se engarza generalmente sobre una marcha convergente y sincronizada de las fuerzas de Gibraltar y de Alejandría hacia las aguas del Mediterráneo central, donde tiene lugar el cambio del convoy escoltado o de las unidades de guerra a trasladar de una cuenca a otra, y en donde después cada grupo se repliega hacia su propia base.

Para contrarrestar estas operaciones, las únicas bases italianas útiles para acoger a las fuerzas principales se ve en seguida que quedan demasiado atrás. Por otra parte, esta observación no se entiende en sentido absoluto, sino en relación a la indiscutible supremacía de medios explorativos aéreos de que dispone la Flota adversaria.

En efecto, las formaciones británicas van constantemente acompañadas de portaviones que, con los aviones de caza, impiden el reconocimiento por parte de Italia en el techo de las fuerzas navales, o cuando menos lo hacen arduo y dudoso, y en cualquier caso, francamente imposible seguir las sin interrupción en sus movimientos. Por el contrario, la falta de portaviones, y por tanto, de aparatos de caza en el cielo propio, hace que las fuerzas navales italianas estén bajo la ininterrumpida vigilancia de los aparatos enemigos de reconocimiento lejano, que las siguen sin ser estorbados, como una sombra sigue al cuerpo que la proyecta.

De la recíproca dificultad de oponerse de una manera decisiva a los transportes del enemigo, que parten por sorpresa, en el momento considerado más oportuno, y con el apoyo de fuerzas importantes, se deriva un aspecto o, mejor dicho, una característica típica de la guerra naval en el Mediterráneo, que a un observador superficial puede parecer combatida por ambas partes con una finalidad totalmente defensiva; esto es, con el propósito deliberado de dar preferencia a la actuación y a la protección de los propios transportes antes que emprender el ataque y paralización del tráfico enemigo. Hay desde luego en esta característica un contenido de realidad, que puede explicarse con el hecho de que las dos Marinas tienen que satisfacer exigencias de transporte de los respectivos Ejércitos y Aviaciones, y por tanto, sus actividades están vinculadas a obligaciones determinadas, emanadas, por decirlo así, del interior, mientras que la acción ofensiva, naciendo de la misma Marina y proyectándose hacia el exterior, sólo puede explicarse cuando se cuenta con una exuberancia de fuerzas y un margen de tiempo fuera de las tareas defensivas impuestas e improrrogables.

Sin embargo, es lo cierto que esta apariencia no está en las intenciones, según se ha dicho, sino que proviene en gran parte de la situación descrita anteriormente. Esto se ha evidenciado, por lo demás, con la "oposición secundaria", ejercida con medios ligeros e insidiosos y aplicada allí donde ha resultado imposible e inadaptable la acción maciza del núcleo de las fuerzas acorazadas.

Por parte italiana esta oposición se ha practicado, además de con la colocación de campos de minas (de los que, sin embargo, se sabe la escasísima eficacia que rinden cuando no entra en juego el factor "sorpresa", y especialmente cuando los campos, en lugar de ser continuamente vigilados y defendidos, son abandonados a sí mismos), también con los submarinos en todo el Mediterráneo, con los pequeños torpederos

de superficie en las proximidades de las bases de Cerdeña, Sicilia y del Egeo, y finalmente, con los aviones dentro de los límites consentidos por su autonomía y por la exploración practicable.

Por parte inglesa, la oposición se ha practicado igualmente con submarinos en todas las zonas donde tiene lugar nuestro tráfico, mientras que en la zona central del Mediterráneo ha actuado también con fuerzas ligeras de superficie apoyadas en Malta, o con menos frecuencia, procedentes de las bases orientales, así como con los ataques aéreos irradiados también desde Malta, o más raramente de las bases egipcias. Además, en diversas ocasiones los ingleses han recurrido a la colocación de minas delante de nuestras bases y a lo largo de las rutas obligadas.

Desde el comienzo de la guerra se ha notado que en tales condiciones ni por parte británica ni por parte italiana esta "oposición secundaria" alcanzaba a interrumpir o a destruir el tráfico enemigo; únicamente llegaba a infligir algunos daños, no sin riesgos y pérdidas, y a crear un estado de constante perturbación que dificultaba las operaciones al adversario.

Entra en esta acción de "oposición" (que, a diferencia de las grandes operaciones de la Flota, reviste un carácter de mayor continuidad, si no en la sucesión de las acciones guerreras, al menos en la actividad tendente a espiar los movimientos del enemigo, a esperarle en los pasos obligados y a tenderle emboscadas) toda una serie de episodios que, en su conjunto constituyen una verdadera guerrilla aeronaval mediterránea, a modo de una trama por entre cuyas mallas discurren las unidades acorazadas con sus movimientos más lentos, raros y pesados."

A continuación, el autor enumera algunas acciones desarrolladas en el Mediterráneo, y continúa:

"La batalla de Punta Stilo es notable en la historia de la guerra actual y en la historia naval en general, por dos razones: constituye el primer encuentro de grandes proporciones entre la Marina italiana y la inglesa; además, representa el primer ejemplo del empleo de portaviones en las mismas aguas en que se desarrolla la batalla naval, y la primera aplicación del ataque en masa de los aviones torpederos contra grandes formaciones navales.

La acción, que terminó sin pérdida de unidades por ambas partes, fué interrumpida a causa del repliegue de las fuerzas navales británicas hacia alta mar antes de que comenzase la noche.

El completo fracaso británico en el empleo de los aviones torpederos ha sido quizá un episodio susceptible de llamar a engaño sobre las verdaderas posibilidades de este nuevo medio bélico, unión de un arma marítima con un instrumento de la guerra aérea, que había de revelarse tan formidable en la continuación del conflicto.

De cualquier modo, hasta fines de 1940 las experiencias de la guerra parecían indicar que contra los navíos de guerra en marcha a gran velocidad los ataques de los aviones torpederos, al menos en las horas diurnas, con la plena eficacia de la defensa antiaérea activa y la maniobrabilidad de los buques, tendrían posibilidades de éxito limitadas. Sin em-

bargo, se debía tener en cuenta la eventualidad de que el número de los torpederos alados creciese, que su táctica de ataque se perfeccionase y que, en suma, los primeros ensayos no constituyesen algo definitivo sobre la capacidad ofensiva del nuevo medio.

Por el contrario, la plena capacidad ofensiva de los aviones torpederos de la Marina británica contra los buques en puerto, que sólo había realizado algunos tímidos ensayos en la campaña de Noruega, fué revelada en los ataques realizados en masa y en oleadas sucesivas contra nuestras bases mediterráneas.

El más importante de estos ataques es el realizado contra Tarento en la noche del 2 de noviembre de 1940, y en el que los resultados conseguidos por los ingleses fueron apreciables, aunque bastante inferiores a los anunciados por la propaganda británica, como ha probado el hecho de que no se perdió ninguna unidad italiana, y que los tres acorazados tocados fueron puestos de nuevo en servicio en un tiempo bastante breve. De manera que la consiguiente disminución de eficacia de nuestras fuerzas acorazadas ha sido completamente transitoria y objetivamente considerada, exactamente análoga a las inmovilizaciones parciales en que han incurrido repetidas veces, por averías, las grandes unidades de todas las flotas, en éste y en el precedente conflicto.

En su conjunto, los primeros meses de guerra marítima en el Mediterráneo han suministrado una serie de enseñanzas, algunas estrictamente técnicas e inherentes a la guerra aeronaval; otras, relativas a la situación de las tierras de ultramar y a la situación política del Mediterráneo. Examinemos sucesivamente las unas y las otras. Refiriéndonos a la parte técnica de la guerra aeronaval, la lucha en el Mediterráneo demostró, ante todo, la importancia enorme de los portaviones, los que en espera de demostrar su eficacia en los grandes espacios oceánicos (1) se habían revelado inapreciables en los mares pequeños.

La guerra en el mar, por la extrema movilidad de las fuerzas, que son como pequeños puntos perdidos en la inmensidad de un desierto de agua, es ante todo una guerra de noticias o información, bastante más que la terrestre. La superioridad en la exploración aérea confiere, por tanto, a una flota una ventaja incalculable sobre la flota adversaria; por ello, la lucha, antes de empeñarse entre las unidades acorazadas, se entabla fatalmente entre los medios de exploración. Antes, estas vanguardias las constituían los medios de exploración naval; hoy, son los medios de exploración aérea. Y esto trae por consecuencia que apenas se ha alejado un poco de la costa una formación naval acompañada de un portaviones, puede seguir los movimientos del enemigo ininterrumpidamente, mientras que la desprovista de portaviones no logra dar vista a una formación adversaria, ni menos reconocerla. Entonces una de las dos flotas ve y sabe; la otra no ve y no sabe. Es evidente la influencia que puede ejercer tal estado de cosas en el desarrollo de la guerra marítima. No es el caso, por ello, de detenerse sobre las consecuencias del concepto que hemos expresado en síntesis.

Se debe agregar, antes bien, que la importancia de los portaviones y de la Aviación marítima no se reduce a la acción explorativa. *El avión es ya, de hoy más, un potente medio ofensivo en la guerra en el mar.* Su intervención en la batalla naval al lado de los buques puede ser factor esencial para la victoria. Para asegurar esta intervención en la medida justa, en el momento oportuno, del modo más propicio; para asegurar por parte de los aviones el reconocimiento de los buques propios y de los del adversario y evitar así confusiones trágicas; para hacer, en fin, de todas las máquinas y de todos los hombres llamados a luchar en una misma batalla un instrumento único y perfecto, es evidente la necesidad de integrar las distintas partes en un todo, a través del largo y paciente entrenamiento, la minuciosa organización, el conocimiento y confianza recíprocos; es evidente asimismo la necesidad de tener ya reunidas y dispuestas antes del combate todas las fuerzas que han de ser necesarias para intervenir en él.

Si se piensa que esta preventiva "reunión de fuerzas" (que es un canon fundamental en el arte militar) se impone también entre cada una de las secciones de una fuerza naval o entre las diversas partes de un mismo ejército, resulta superfluo insistir sobre la necesidad de asegurarla, con mayor razón,

entre los medios heterogéneos, tanto más cuanto que están destinados a combatir juntos, como son los buques y los aviones.

Todo esto es teoría; lo verdaderamente importante es notar cómo tal teoría haya encontrado una clamorosa ratificación en la práctica vivida y experimentada en el Mediterráneo por la guerra aeronaval. En esta guerra, el conjunto "acorazado-portaviones" ha sido el componente constante y esencial de toda fuerza naval británica importante, el protagonista de todas las grandes acciones del enemigo. La misma incursión sobre Tarento (recuérdese a su respecto la explícita declaración del Duce) ha sido obra de los aviones torpederos que remontaron el vuelo desde la cubierta de un portaviones inglés.

En resumen, por parte inglesa había una flota dotada de Aviación y largamente provista de portaviones, ya ensayados hacía tiempo y adiestrados con cuidado en tiempo de paz. En cambio, por parte italiana había una flota desprovista de portaviones y de Aviación embarcada, exceptuándose únicamente una veintena de pequeños hidros instalados a bordo de las unidades mayores. Es verdad que, paralelamente a esta flota naval, actuaba también en el cielo mediterráneo la flota aérea italiana, pero apoyándose únicamente en los aerodromos fijos y no en los móviles y avanzados que son los buques portaviones, los cuales confieren a los aviones transportados una "autonomía virtual" elevadísima y que, expresada en tiempo, puede ser incluso diez y más veces mayor que la "autonomía efectiva" de ciertos tipos de aparatos.

Con la llegada del Arma aérea, cada flota ha encontrado una nueva y sólida razón para preferir, como es natural, luchar cerca de las propias bases más bien que cerca de las bases enemigas. Sin embargo, esta conveniencia, en las respectivas condiciones técnicas de constitución y preparación de las fuerzas armadas italianas y británicas, resultaba mayormente acentuada en la flota italiana que en la inglesa. Semejante conclusión podría parecer privada de contenido práctico, porque cada maniobra británica de transferencia obligaba a las fuerzas inglesas a atravesar necesariamente aguas donde la Aviación italiana podía acudir a la lucha con mayor eficacia y rapidez. En apariencia, pues, habría bastado a las fuerzas navales italianas ejercer su propia acción de oposición, preferente o exclusivamente en dichas aguas. Pero en realidad, el problema no es tan sencillo, porque las bases principales, capaces de acoger también a los acorazados (que son Tarento, Nápoles y La Spezia), están apartadas respecto al itinerario principal del Mediterráneo, y se encuentran en el fondo de mares y golfos, en los que el enemigo no tenía, a su vez, ni la conveniencia ni la necesidad de internarse.

Por un lado, pues, la oposición explorativa ejercida por los aviones de caza de los portaviones británicos contribuía a cubrir los movimientos enemigos y a hacer más incierto y difícil el oportuno desplazamiento de las fuerzas principales italianas a posiciones apropiadas para obstaculizar al enemigo; por otro lado, una intervención retardada habría desplazado nuevamente la zona de lucha fuera de la zona propicia. No se olvide que también en esta última la oposición aérea ejercida por el enemigo era muy enérgica y activa, apoyándose en una base aérea bien dispuesta y situada justamente en el mejor punto del canal de Sicilia, cual es la isla de Malta. En realidad, pues, difícilmente podían sacar provecho las fuerzas de combate italianas de la propicia situación de las aguas vecinas a las bases aéreas nacionales; más fácil le era esto a las fuerzas navales ligeras, pagando, sin embargo, esta ventaja con la inferioridad naval, en cuyas condiciones se han batido tantas veces con el enemigo.

No es exacto, en fin, que todas las misiones posibles de las fuerzas navales pudiesen resolverse y acabarse en la proximidad de las costas de Sicilia y Cerdeña. En particular en el sector africano, dada la proximidad de la principal base naval británica a la zona de las operaciones terrestres, el enemigo ejercía un dominio del mar que resultaba muy difícil y arriesgado contrarrestar, también a causa de la falta de portaviones, falta que, como se ha indicado, se puede en cierto sentido equiparar a una limitación de autonomía del conjunto aeronaval y a un vínculo cinemático de las fuerzas principales, las cuales, para alejarse de las bases nacionales más allá de ciertos límites, estarían obligadas a renunciar a la escolta aérea; así como por una limitada autonomía de las unidades navales ligeras, aquéllas estarían forzadas a renunciar a la escolta naval."

(1). Ya demostrada en Oriente. (N. de la R.)