

## ARMA AÉREA

# La Aviación y la guerra en el mar

Por el Coronel de Aviación  
MANUEL MARTINEZ MERINO

En la lucha sobre el mar se presenta menos fácil, aparentemente, el llegar a consecuencias tan claras como en la guerra terrestre, por la forma diluída de los encuentros y por la enorme extensión de los teatros de operaciones. Pero si se analizan despacio los hechos, veremos que sin necesidad de hacer conjeturas aventuradas se llega a las mismas conclusiones que en aquélla. La Aviación es factor decisivo en el triunfo. También el poder aéreo y el dominio del aire dieron la victoria sobre el mar a quien los tuvo.

Todo ello era fácil de prever, pues siendo el aire un medio continuo, sin ninguna separación entre tierra y mar, claro está que la influencia de su dominio había de sentirse igualmente sobre uno u otro elemento.

De forma análoga a como hicimos al hablar de la Aviación en la guerra terrestre, analizaremos episodios de la última guerra para sacar conclusiones de ellos, no procurando elegir algunos determinados que pudieran favorecer nuestro propósito, sino repasando todas las acciones navales de alguna importancia.

Para no concedérsela a hechos que aparentemente parezcan tenerla, sin ser así realmente, o para darle la debida a algunos que pudiera parecer que no la tuvieron, debemos preguntarnos primeramente: ¿Cuál es la misión o el papel de una Marina de guerra? A esto nos contestará cualquier tratadista de arte naval militar: Sus principales misiones son:

1.º Asegurar la libertad de las comunicaciones marítimas propias e impedir las del contrario.

2.º Defender las propias costas y atacar las enemigas. Todas las demás son secundarias o derivadas de éstas, y todas ellas requieren previamente dominar el mar. Veamos la influencia que en estas misiones haya

ta solamente aclarar si el dominio del mar puede hoy obtenerse por los procedimientos clásicos (poder de los buques, en presencia o en potencia), o si los medios han de ser ya diferentes.

Lo primero que surge a nuestra consideración es que, a pesar de las formidables escuadras beligerantes, en esta guerra no ha habido verdaderas batallas navales, llamando así al contacto balístico de dos poderosas líneas de buques adversarios. En la anterior guerra mundial no hubo más que una: Jutlandia, y realmente no mereció más que el nombre de combate naval poco resolutivo, aun siendo entre fuertes contingentes navales. Desde entonces a nuestros días han desaparecido las grandes batallas navales y sólo ha habido pequeños combates



*"Fortalezas Volantes" de las Fuerzas Aéreas americanas bombardean barcos japoneses, cerca de la isla Bouganville, de las Salomón. Las explosiones alrededor del barco fueron lo suficiente para desarticular las planchas, causando graves averías.*

podido tener la intervención de la Aviación, y habremos conseguido nuestro propósito.

En la guerra naval, hoy como siempre, no hay más que una cosa importante: el dominio del mar. Conseguido éste, es posible la libertad de movimientos propios y el imposibilitar todos los del enemigo, finalidad esencial y única de la lucha en el mar y la razón de existencia de las escuadras. Fal-

entre unidades de superficie. Los más importantes de esta guerra, los que casi podrían tener categoría de batallas navales, han sido aeronavales. Combates aéreos los han llamado muchas veces los japoneses; y no les faltó razón, pues en la mayor parte de ellas los barcos sólo hicieron de blanco.

Cada mar ha tenido su modalidad especial en cuanto a la guerra naval. Las opera-

ciones aliadas de combate en el Atlántico han quedado reducidas a la escolta de convoyes de abastecimiento a Europa y a la lucha antisubmarina, manteniéndose una reserva de acorazados, cruceros y otras unidades para formar una fuerza preparada para intervenir, si era necesario, por irrupción en ese mar de algunas fuerzas de superficie de la marina del Eje. Esta limitó su actuación a una guerra submarina intensa y acciones de corsarios con algunos buques de superficie, atacando los convoyes. Hasta los acorazados ingleses hubieron de ser empleados en la protección de ellos por miedo a los ataques alemanes.

Los encuentros más importantes a que dió lugar la lucha contra los corsarios fueron: el del acorazado de bolsillo "Graf Spee", en el combate del Plata, contra los cruceros ingleses "Exeter", "Ajax" y "Achilles", con su autodestrucción después ante los buques de línea "Renown" y "Dunkerque" y portaviones "Ark Royal"; la persecución y hundimiento del acorazado alemán "Bismarck", después de su combate victorioso con el "Hood" y el "Príncipe de Gales"; el combate del cabo Norte, con la destrucción del "Scharnhorst", y el hundimiento del acorazado alemán "Tirpitz", todos ellos con la intervención de la aviación, y el último hundido por la R. A. F. con bombas de 5.500 kilogramos.

Protegidos fácilmente los convoyes contra las fuerzas de superficie, quedaba el gran problema de protegerlos contra la acción de los submarinos y de los aviones alemanes, que juntos hundieron en el año 1940 más de 7,5 millones de toneladas de buques mercantes; en el 1941, casi nueve millones; en el 1942, más de once millones, descendiendo ya en el 1943 a unos siete millones, y a algo más de dos millones en el 1944. Un tanto por ciento grande de estos hundimientos lo fué por la aviación alemana directamente, que sólo hasta fines del año 1942 llevaba hundidas más de cinco millones de toneladas, sin contar la gran cantidad de barcos hundidos por los submarinos, porque la aviación exploradora les indicaba la situación de los buques y les orientaba para su espera y torpedeamiento.

¿Cual fué la solución de esta lucha que presentaba mal cariz para los aliados durante más de tres años? No pudieron resolver los

buques esta que dió en llamarse "Batalla del Atlántico". Esta batalla también la ganaron los ingleses con su aviación. Fueron las primeras medidas escoltar fuertemente los convoyes con gran cantidad de destructores, corbetas y fragatas, con armamento antisubmarino y mucho armamento antiaéreo. No fué bastante y hubo que dotar a todos los barcos mercantes de su armamento antiaéreo también; y resultando todo insuficiente, al convoy hubo que dotarlo de aviación de caza, que fué primero catapultable; y por fin hubo de recurrirse al portaviones de escolta, buques mercantes con una pequeña cubierta de vuelo, y a la instalación de bases aéreas terrestres en Azores (a pesar de la neutralidad portuguesa), Bermudas, Groenlandia, Islandia y en las costas americana e inglesa, para establecer una constante vigilancia del cielo y del mar, muy



Otra fotografía de un bombardeo por "Fortalezas Volantes" a barcos mercantes japoneses. Una de las bombas hace explosión cerca de la proa de uno de los barcos, apreciándose el remolino de las hélices en el agua al tratar de ponerse a salvo.

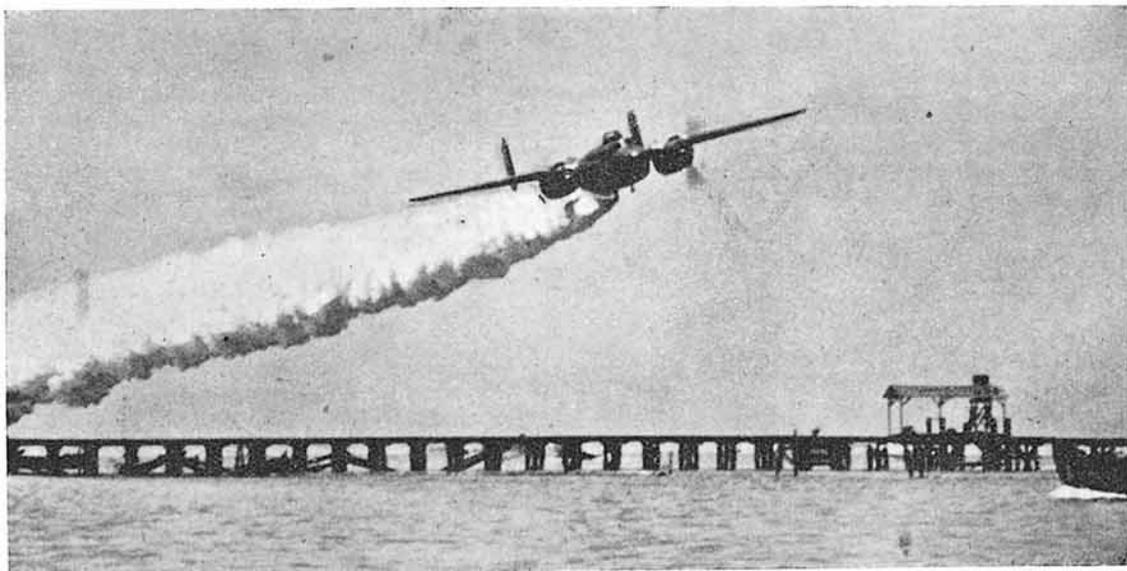
especialmente a una distancia menor de 1.000 kilómetros de los puntos de salida y recalada.

Estas medidas redujeron mucho los ataques aéreos alemanes, pero no fueron tan eficaces contra los submarinos, cuyo descubrimiento y ataque, estando en inmersión, resultaba muy difícil, por elegir, además, éstos para su ataque la noche. Se recurrió entonces a bombardear sus bases con aviación y minar sus salidas con aviones minadores, estableciendo también vigilancia aérea permanente en las zonas donde se presumía su presencia, persiguiéndolos sin descanso una vez descubiertos. Quedaba la noche como máximo peligro, y por fin también para ello hallaron solución los aliados. El descubrimiento del "Radar" o radiolocalizador, y el dotar a los aviones de una potentísima iluminación especial durante la noche, fué el final de los submarinos. A partir de ese momento la vigilancia aérea fué tan completa de día y de noche, que los submarinos se vieron en la imposibilidad de salir a la superficie, y desde el 1943 su acción dejó de ser un peligro para los aliados, aun cuando no cesasen los hundimientos totalmente.

De no haberse ganado esa batalla contra el avión y el submarino alemanes, aun cuando la superioridad de las flotas anglosajo-

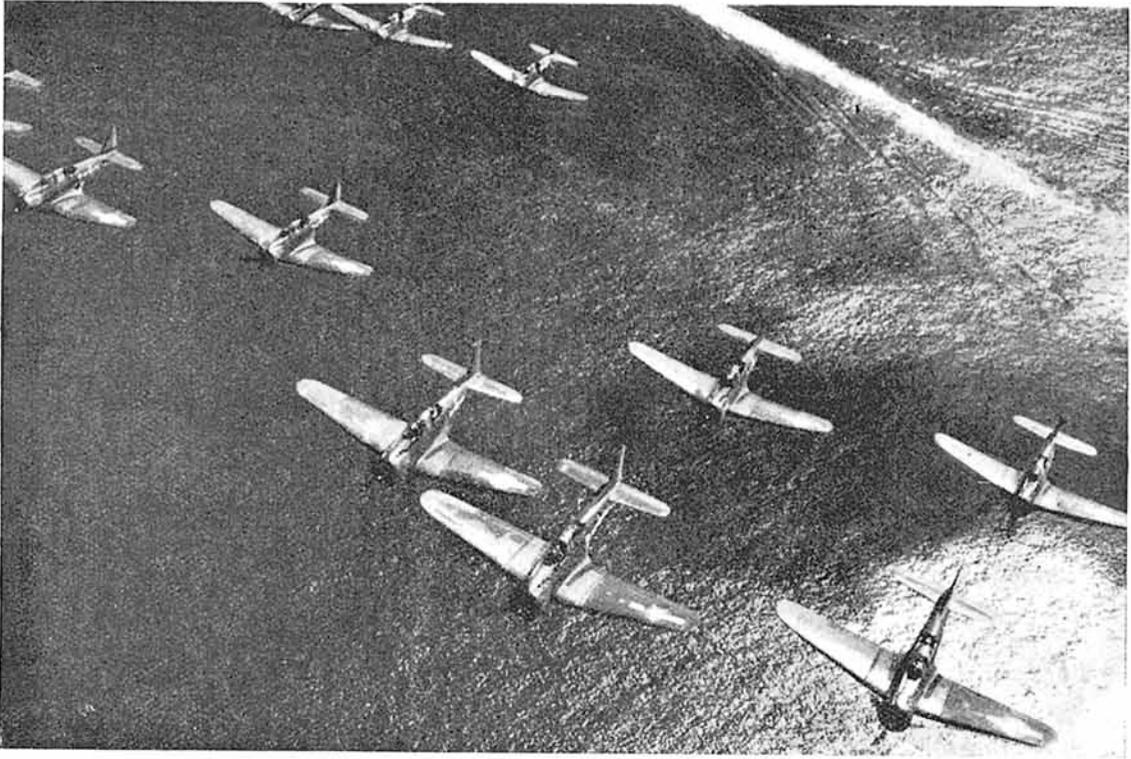
nas garantizara que el grueso de la Escuadra alemana no podía bloquear a Inglaterra, el resultado hubiera sido el mismo bloqueo sólo con que los ataques submarinos y aéreos a los convoyes hubiesen tenido hasta el fin el mismo éxito que en los años 1940, 1941 y 1942. Si ello no ocurrió así, no fué por la poderosa flota de acorazados británica o americana, cuya misión primordial era impedir el tráfico marítimo enemigo y asegurar el propio.

Si en el año 1940 los alemanes no atravesaron el canal de la Mancha, no fué solamente porque la Escuadra inglesa con su potencia se lo impidiese. Esa misma escuadra no fué capaz de enfrentarse con la aviación alemana en el Kattegat, en Skagerrak y Noruega unos meses antes, y tampoco hubiese podido acercarse a las costas del Canal si la Luftwaffe hubiese dominado el aire allí. Pero no fué así; la R. A. F., con su caza, se hizo dueña del cielo en ese punto, y solamente esa superioridad aérea local paró a los transportes, barcazas y trenes de planeadores y paracaidistas alemanes. Se reprodujo el mismo hecho de la retirada de Dunkerque, donde sólo los cazas de la aviación inglesa pudieron evitar que un reembarco de unos 300.000 hombres, trasladándose durante tres días de una orilla a otra en ple-



#### LOS DESEMBARCOS EN BORNEO

*Un avión de las Fuerzas Aéreas americanas tiende una cortina de humo para proteger los desembarcos Australianos en Sadu, pequeña isla situada seis millas al noroeste de Tarakan.*



*Bombarderos embarcados "Dauntless", volando sobre el Pacífico con dirección a las bases japonesas de las Carolinas occidentales, en misión de bombardeo.*

no desorden en cientos de barcos y gabarras de distinto tipo y velocidad, fuese fácil pasto de la Luftwaffe.

En la batalla del Atlántico es digno de estudio el combate del acorazado "Bismarck". La salida de este buque del puerto de Bergen fué avisada por aviones de reconocimiento de la R. A. F. Inmediatamente salieron a darle caza unidades de la escuadra inglesa, teniendo lugar el 24 de mayo de 1941 un combate naval entre el acorazado alemán, acompañado del crucero "Prinz Eugen", y los buques de línea ingleses "Hood" y "Príncipe de Gales", en el que resultó hundido el "Hood" y gravemente averiado el "Príncipe de Gales". Después de este combate victorioso, el "Bismarck" rompió el contacto, y favorecido por su velocidad y la mala visibilidad pudo escapar de la escuadra que le perseguía, compuesta del "Rey Jorge V" y "Rodney", más los portaviones "Victorius" y "Ark Royal" y otros buques menores. Un hidro "Catalina", de la R. A. F., vuelve a descubrirlo el día 26, y por radio hace que aviones torpederos de la es-

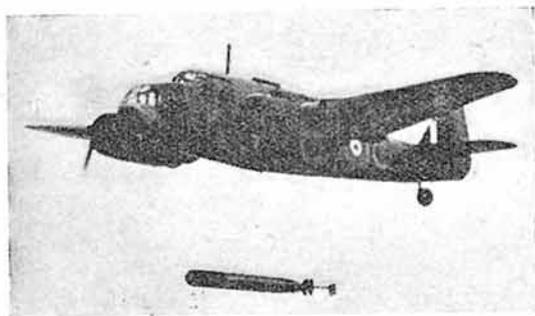
cuadra lo ataquen, siendo alcanzado por tres o cuatro torpedos, que le obligan a pararse a unas 400 millas del puerto de Brest. Convertido en una boya artillada, aún resistió un duelo artillero con los acorazados ingleses, que no lograron hundirlo. Dos torpedos de un crucero fueron el tiro de gracia.

En el Mediterráneo tampoco hay choque entre escuadras, aun estando bien próximas la inglesa y la italiana, poderosas ambas. La acción naval se reduce a episodios sueltos. Protección de convoyes de aprovisionamiento a Malta, que a veces sufren duros ataques y considerables pérdidas de barcos, siempre por la acción de las fuerzas aéreas del Eje; apoyo de las fuerzas de tierra en Africa o Grecia, e intentos de cortar las comunicaciones de Italia con Libia por parte de los ingleses.

Las operaciones en ese mar tuvieron, en líneas generales, el desarrollo siguiente: La existencia en el Mediterráneo central de la Flota italiana, con seis acorazados, hizo imposible para Inglaterra el tráfico por esa

ruta de Oriente, y al mismo tiempo la obligó a dedicarle una fuerza naval equivalente. Dueños los ingleses de Gibraltar y Suez, tenían asegurado el cierre de toda salida de los italianos fuera del Mediterráneo. Sólo les restaba impedir la comunicación marítima de Italia con Libia, y a ello dedicaron sus esfuerzos. Para este propósito fué de siempre señalada Malta como base ideal, por su excelente situación; pero al llegar la hora de utilizar aquella espléndida base hubo un obstáculo insuperable. La aviación del Eje la anulaba ya como posible refugio para los buques.

La actuación de los ingleses tuvo que ser partiendo de las bases de Gibraltar y Alejandría, para lo que tuvieron que dividir la escuadra en dos, que habían de intervenir conjuntamente en toda operación importante por miedo al grueso italiano, y cuya actuación en el centro del Mediterráneo se



*Un torpedero británico "Beaufort", del Coastal Command, lanzando su carga contra barcos alemanes que hacían el tráfico con Noruega. Este aparato lleva su torpedo alojado debajo del fuselaje. Fué también muy empleado en apoyo de las operaciones de la Royal Navy, en el Mediterráneo, contra la navegación italiana.*

hizo muy difícil, pues el cielo del canal de Sicilia estaba dominado por la aviación italogermana.

Para deshacer la superioridad de la Escuadra italiana, el Almirante inglés concibe el ataque a la base naval de Tarento. Este ataque es el que más pérdidas ocasiona a la Marina italiana, hasta el extremo de poderse calificar como el más importante combate del Mediterráneo. Fué realizado por escuadrillas de aviones torpederos, simultáneamente con un bombardeo aéreo, en la noche del 11 al 12 de noviembre de 1940, y de los seis acorazados y cinco cru-

ceros que se encontraban en la base, tres acorazados y tres cruceros fueron averiados tan considerablemente, que ya no volvieron a estar en servicio. El objetivo del Almirante inglés fué plenamente conseguido sin disparar un cañonazo. El dominio del Mediterráneo pasó a manos inglesas, y en ellas hubiese seguido de no llegar un par de meses más tarde (enero de 1941) la aviación alemana a la isla de Sicilia, la que, después de algunos ataques con sensibles pérdidas para la escuadra inglesa, volvió a abrir para los italogermanos el camino de Africa.

En este mar sigue en importancia a la acción anterior el combate de Matapán, en el que el triunfo inglés es debido al torpedeamiento del acorazado "Littorio" por su aviación. Este acorazado, con cuatro cruceros y algunos destructores, intentaba replegarse, perseguido por la Escuadra inglesa (tres acorazados), aprovechando su mayor velocidad, para unirse a un grupo de apoyo de dos acorazados y gran número de cruceros. Pero esta maniobra es evitada por el torpedeo del "Littorio" por los aviones ingleses, que, reduciéndole su velocidad a menos de 14 millas, obliga a la división italiana a entablar combate en inferioridad de condiciones, perdiendo tres cruceros de 10.000 toneladas.

Para hablar de la guerra en el Pacífico acaso tengamos aún pocos elementos de juicio; pero ¿puede hablarse verdaderamente de guerra naval en el Pacífico? Por paradójico que resulte, en el mar que mejor podría haberse prestado a ello no parece haber habido una verdadera batalla naval. ¿Pueden llamarse batallas navales a un Pearl Harbour, un Malaca (hundimiento del "Príncipe de Gales" y "Repulse"), Nueva Guinea, Midway, mar del Coral, Okinawa, ni aun la misma de Filipinas en los momentos del desembarco en Leyte? No aparece un Tsushima resolutivo. Surgieron episodios sueltos de lucha entre buques, pero las escuadras, siendo muy poderosas, no se han enfrentado francamente. Ha sido grande la batalla de conjunto, con sus desembarcos, combates aeronavales, apoyo aéreo y naval a las tropas de tierra; en una palabra, colaboración de los tres elementos, acciones combinadas; la realización de la gran batalla moderna, en la que ya no valen los calificativos de terrestre, naval o aérea; unidad

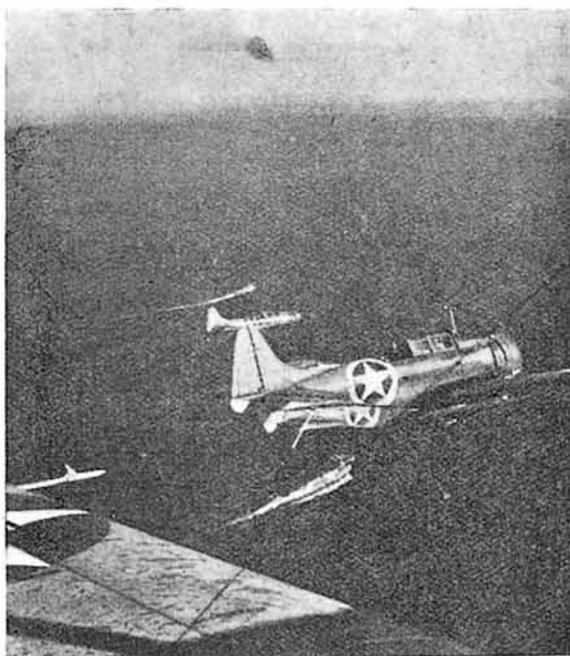
de acción sin compartimientos estancos, imposibles ya en la escala que hoy se combate.

Por las especiales características del teatro de operaciones, que dieron a éstas una modalidad propia (la ocupación a grandes saltos de islas distantes unas de otras miles de kilómetros), la gran batalla del Pacífico, tanto en la ofensiva japonesa como en la de los aliados, ha sido una sucesión de combates desarrollados, en general, en la forma siguiente: Una escuadra, de formación generalmente poco ortodoxa, protege un gran transporte de tropas, cuya misión es ocupar una isla o archipiélago. El conjunto, por su debilidad ante un ataque de aviación y además porque en su actuación terrestre ha de precisar el apoyo aéreo, necesita ser dueño del aire, y para ello forman en esa escuadra, como elemento primordial, una gran cantidad de aeródromos flotantes, portaviones o buques mercantes habilitados como tales. Esta aviación no ha de actuar como aviación naval. Los aviones que despegasen de esas plataformas tendrían una misión que podría llamarse naval, cuando al transporte o escuadra haya que librarle de los ataques de una escuadra enemiga; tendrían misión puramente aérea cuando se tratase de repeler la acción de la aviación adversaria; pero su principal misión fué siempre el bombardeo de los objetivos terrestres a ocupar y el apoyo del Ejército de Tierra en el momento del desembarco y en las operaciones de avance, hasta que los aeródromos ocupados en tierra no hiciesen necesario el aeródromo flotante, siempre precario. ¿Podría decirse que esa aviación es naval? ¿Podría decirse que es del Ejército de Tierra? Esa aviación no puede tener más que una modalidad: ser Aviación y estar impuesta en todas las especialidades que el aviador ha de conocer.

En Europa, en cambio, cuando la aviación pudo tener bases en tierra, no se empleó el portaviones. Así, el 6 de junio de 1944, en el desembarco en Normandía, la R. A. F. que toma parte y la aviación americana, salen siempre de los aeródromos de la isla de Gran Bretaña. La acción de la escuadra en esta gran operación anfibia se reduce al transporte de tropas, abastecimiento y refuerzo de los desembarcados, y algún apoyo artillero en el momento de los desembarcos. De su desarrollo e intervención aé-

rea ya nos ocupamos al hablar de la Aviación en la guerra terrestre.

La operación de desembarco en la Francia meridional (costa mediterránea), según el informe del Almirante King (Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de los Estados Unidos), fué en la forma siguiente: Todas las fuerzas designadas para la invasión de la Francia del Sur estaban al mando del Generalísimo aliado en el Mediterráneo, General Wilson. El mando táctico lo ejercían conjuntamente el Jefe naval, Vicealmirante Hewitt; el Jefe del Ejército, Mariscal de campo, Patch, y el Jefe del Aire, General Saville. El bombardeo aéreo intensivo en apoyo de la invasión comenzó con un devastador "raid" sobre las instalaciones aeroportuarias de Tolón. A continuación, y de acuerdo con un plan cuidadosamente coordinado con el bombardeo aéreo aliado de Europa, desde Inglaterra el área de asalto fué aislada mediante la destrucción y averías de puentes, túneles, viaductos y nudos ferroviarios. Este bombardeo aéreo fué realizado por la Fuerza Aérea Estratégica aliada, y comprendió unas 5.400 sali-



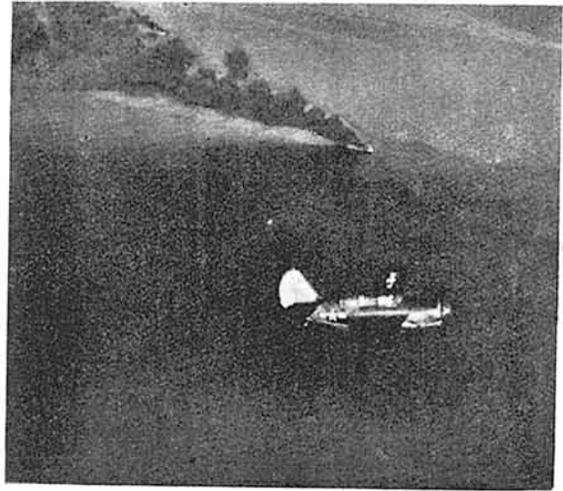
*Aviones de la Marina norteamericana se disponen a aterrizar sobre su portaviones después de realizada su misión de bombardeo.*

das, en las cuales se arrojaron 6.700 toneladas de bombas.

El bombardeo aéreo de apoyo táctico de los desembarcos comenzó antes del alba del día D. Fué seguido al amanecer por bombardeos de aparatos pesados y medios durante una hora y veinte minutos, tomando parte más de 1.300 aviones. La ejecución de este plan, en conjunción con el fuego naval, pareció paralizar las defensas enemigas. En todos los mares los cañones de los buques han actuado poco contra otros barcos; pero, en cambio, han lanzado muchos miles de toneladas de proyectiles como artillería de apoyo a las tropas de desembarco. Seguimos copiando del informe del Almirante King: "Los encuentros con otros objetivos marinos móviles son corrientemente breves, hablando en sentido relativo. Sin embargo, los bombardeos de las costas son enormes consumidores de munición, y han aumentado enormemente las exigencias de volumen en cuanto a potencia de fuego. Por ejemplo, nuestros bombardeos navales del 7 de diciembre de 1941 a julio de 1944 (sin incluir el bombardeo de Saipán), exigieron aproximadamente 40.000 toneladas de proyectiles. Durante el bombardeo de Saipán, que duró un mes, los barcos dispararon 11.000 toneladas de granadas.

Estos bombardeos navales contra las costas han cambiado las necesidades artilleras en lo que afecta a las granadas de gran capacidad. Por la época del ataque a Pearl Harbour, la Armada no disponía de munición alguna de gran capacidad (llamada así por contener una cantidad extremadamente elevada de explosivo). Desde entonces la producción de este tipo de proyectil ha subido, constituyendo corrientemente el 75 por 100 de las granadas de 15 a 40 cms."

No parecía razonable proclamar por ello que la Marina sea arma de cooperación con el Ejército, o que éste haya de tener sus barcos propios. ¿Quién coopera con quién en esta moderna batalla de las tres dimensiones? Ya no se ha de tratar de cooperar con la Marina o con el Ejército de Tierra: se tratará de un conjunto dotado de todas las posibilidades para moverse en todos los elementos, y que sólo puede tener una dirección.



*Incendio de un buque por un bombardeo aéreo.*

Acaso por esa necesidad, evidentemente sentida, y acaso también por la especial, y podríamos decir ilógica dependencia de su poder aéreo, que se encuentra distribuido entre el Ejército de Tierra y la Marina, siendo en realidad dos fuertes Ejércitos aéreos, en los Estados Unidos se trata actualmente de la unificación de las fuerzas armadas, creando un Departamento de Defensa Nacional, en el que el Secretario (Ministro) dispondrá de un Estado Mayor General y, además, cada una de las tres ramas que lo integren (Ejército, Marina y Aire) tendrá una Jefatura y un Estado Mayor profesional de su especialidad. Con objeto de evitar preponderancia excesiva de una de las tres ramas, recomienda el Presidente Truman que la Jefatura del E. M. General sea desempeñada alternativamente por representantes de cada una de ellas en períodos de dos o tres años.

Las Fuerzas Aéreas han de tener siempre una esfera de acción estratégica más amplia que la Marina, y ésta, generalmente, más que el Ejército de Tierra. Pero en la acción táctica del Ejército, que será siempre su acción más importante, y en la de la Marina, la Aviación ha de tener una intervención forzosa. Un Jefe o Alto Mando moderno debe ser capaz de dirigir y coordinar las actividades de los tres elementos.