

ACERCA DEL PENSAMIENTO NAVAL

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

Ha pasado bastante más de una década desde la creación del Centro de Pensamiento Naval, que ha procurado cumplir sus objetivos con el apoyo de la experiencia de un foro de oficiales, en su mayoría retirados, que periódicamente se reúnen en la Escuela de Guerra Naval para poner sus conocimientos al servicio de la Armada y abordar cuestiones, en ocasiones propuestas por el AJEMA, y otras veces, surgidas en los propios debates del foro para su estudio y análisis. Estos estudios, de elaboración sosegada y sin cortapisas, podrían aportar líneas de acción para posteriores situaciones, o por lo menos, tenidos en consideración.

Como decía San Ignacio de Loyola, «los tiempos de turbulencias no son los más adecuados para hacer mudanzas», por eso es conveniente tener elaborada una línea de pensamiento a la que recurrir cuando llega la crisis, y evitar improvisaciones impuestas por las necesidades. Y como el ejemplo facilita la explicación, procuraré poner alguno.

Durante la Gran Guerra surgió espontáneamente la necesidad de emplear medios aéreos en la guerra naval. Inicialmente los aviones se utilizaron como medios auxiliares, bien para corregir el tiro, efectuar reconocimientos o aumentar la descubierta, pues muy pronto se pudieron apreciar los beneficios de la observación desde gran altura. La mayoría de los medios aéreos fueron hidroaviones, e incluso se utilizaron globos, con posibilidades más limitadas. Después se instalaron catapultas, de las que dispondrían la mayoría de los cruceros y acorazados de la siguiente conflagración. En España se acaba de celebrar el centenario de la Aviación Naval.

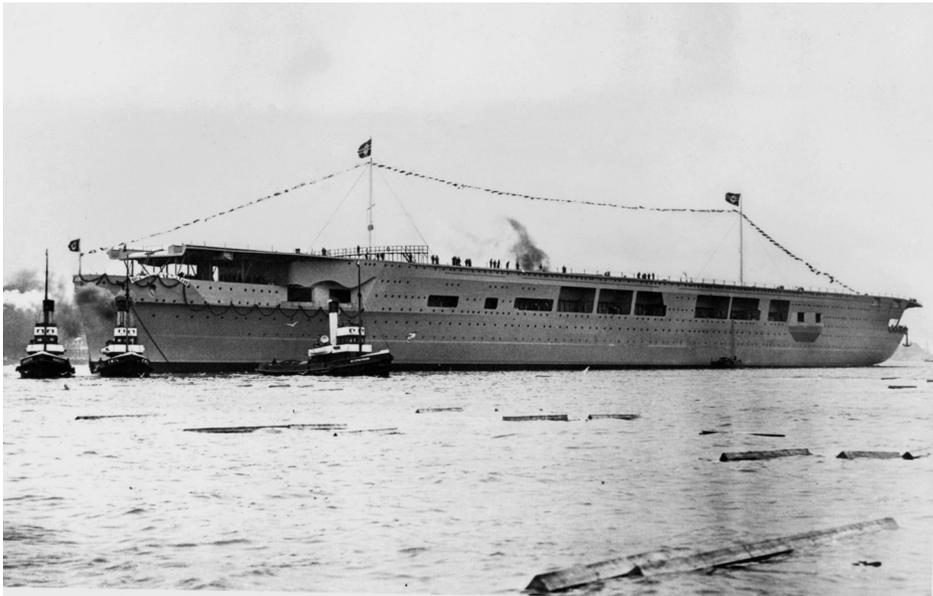
Después de la Gran Guerra, las naciones más afectadas tomaron buena nota de las ventajas que suponía el avión y no era necesario ser Julio Verne para darse cuenta de que el futuro le había reservado un papel importante en la guerra naval. Por eso, varias naciones se dedicaron a construir portaviones, a la vez que procuraban mejorar los prototipos de aviones, aunque no en todas se pensó de la misma manera. Entre las naciones que vieron en el portaviones un buque que podía llevar en el futuro el peso de la batalla se encontraban Japón, Inglaterra y los Estados Unidos. Francia lo hizo con restricciones, e incluso Alemania llegó a iniciar en su programa la construcción del portaviones *Graff Zeppelin*.

El periodo de entreguerras trajo la polémica, ya que muchos oficiales priorizaban al acorazado en el papel de *capital ship*, en la creencia de que sería el grueso calibre el que se impondría y el portaviones se limitaría a proporcionar ayuda complementaria a la fuerza de acorazados. Frente a este grupo se encontraba el de los oficiales que pensaban que el portaviones asumiría el rol principal.

Esta división de criterios era razonable, ya que la fuerza de los acorazados había permitido a los aliados la victoria, aunque el arma submarina había comenzado a asomar sus afilados dientes, y elaborar un programa de nuevas construcciones precisaba mucha prudencia a la hora de distribuir los limitados recursos de Defensa.

Cuando en los años previos a la Segunda Guerra Mundial una gran parte de la opinión, tanto militar como civil, pensaba que el principal esfuerzo de rearme de la Marina, que se estaba dedicando a la construcción de grandes acorazados, podría utilizarse en reforzar la Aviación, ya que ponían en duda la capacidad de los grandes barcos para resistir los ataques aéreos, el Primer Lord del Mar, almirante Lord Chatfield, opuso el siguiente razonamiento:

«Si la guerra demuestra que los acorazados se han quedado inútiles, habremos dilapidado en su construcción mucho dinero; pero si no los construimos y la guerra demuestra su necesidad, es posible que perdamos el Reino Unido».



Portaviones *Graf Zeppelin* después de su botadura. (Foto: www.wikipedia.org).

Y en aquel momento tenía mucha razón, pues era preferible ser conservador cuando las cosas no estaban claras. No obstante, los propios británicos no quisieron cerrar la puerta a las posibilidades apreciadas en el portaviones, por lo que mantuvieron abierto también ese frente y continuaron las construcciones de portaviones que se encontraban en grada.

Poco después de comenzar la Segunda Guerra Mundial, un submarino hundió al portaviones *Courageous* con más de 500 hombres, cuando se dedicaba a efectuar operaciones antisubmarinas al suroeste de Irlanda. Algunas naciones tomaron medidas precipitadas en relación con los planes de construcción de portaviones. Francia detuvo los que tenía en construcción y la propia Alemania paró la construcción del *Graf Zeppelin*. Sin embargo, Inglaterra continuó con sus planes y se limitó a desistir de utilizar sus portaviones en misiones antisubmarinas. La guerra le daría la razón y el pensamiento naval llevaría a mantener los programas y diseñar portaviones específicos, de coste mucho más reducido, para este tipo de misiones. Tampoco Japón y los Estados Unidos se dejaron afectar por este incidente.

En Italia ocurrió algo parecido, cuando a Mussolini se le ocurrió la idea de que la península italiana era un gran portaviones situado en el centro del Mediterráneo. Con esa mentalidad los italianos sufrieron un terrible ataque a su flota en el fondeadero de Tarento y perdieron la batalla de Matapán, al no disponer el almirante Angelo Iachino de un portaviones que le proporcionase cobertura, mientras sí lo tenía el almirante Cuningham, que alcanzó y detuvo a la flota italiana hasta que llegaron los acorazados británicos.

El ataque japonés a Pearl Harbor rompió los esquemas hasta entonces establecidos y, si hasta entonces estaba en entredicho el papel del futuro capital ship, a partir de ese instante se esfumaron las dudas al respecto. Como los estadounidenses se quedaron sin acorazados, no tuvieron más remedio que formar las *Carrier Task Forces* a partir de los portaviones, que a la fuerza asumieron el papel de *capital ship*.

La guerra que acababa de empezar en el océano Pacífico se iba a desarrollar desde su comienzo en tres dimensiones, el portaviones pasó a ser el buque principal y las batallas decisivas a partir de entonces lo tuvieron por protagonista. ¿Qué hubiera ocurrido de no haber tenido previsto un claro pensamiento naval? ¿Cómo se hubiera desarrollado la guerra si a partir del hundimiento del *Corageous*, los Estados Unidos hubieran renunciado a construir portaviones, como hicieron otras naciones?

El pensamiento naval continuó dando fruto cuando parecía que el portaviones no se podría dedicar a las operaciones antisubmarinas y, sin embargo, el propio pensamiento naval aportó la solución cuando se llegó a la conclusión de que no se podía prescindir de un instrumento tan valioso en el futuro de la batalla del Atlántico.

En el centro de este océano existía una zona, a la que se denominó «el agujero del Atlántico», en la que se producía el mayor número de hundimien-

tos en los convoyes que la atravesaban, a la que no llegaban los aviones basados en Inglaterra, Islandia, Groenlandia y Canadá y, para poder cubrirla hubo que recurrir a los portaviones de escolta, relativamente baratos al ser construidos a partir de barcos mercantes, a los que se colocaba una cubierta horizontal que permitía el despegue de aviones antisubmarinos. A partir de entonces, se redujo el famoso «agujero» en el que los submarinos alemanes cazaban a su antojo, sobre todo en los convoyes lentos, en los que todos los buques tenían que adaptar su velocidad de avance a la del más lento del convoy, que a veces navegaba a seis o siete nudos y la duración del tránsito por la zona peligrosa era superior a una semana.

Pero la idea de utilizar barcos de tales características, que se emplearon por primera vez en el Pacífico, había sido fruto del pensamiento naval británico, que puso en marcha una idea tan sencilla como la de transformar un modesto mercante en un portaviones. Los norteamericanos tomaron nota de la idea para aplicarla en el Pacífico y les produjo tan buenos resultados que tuvo que pasar bastante tiempo hasta que empezasen a entregar portaviones de escolta a los británicos. Tal vez un estudio previo, anterior a la guerra, hubiera permitido tener dispuesta una línea de acción de este tipo, que hubiera acertado sensiblemente la duración de la decisiva Batalla del Atlántico. En este caso el pensamiento naval tuvo que trabajar bajo gran presión, mientras se soportaban los embates del enemigo.

En el ejemplo que ponemos a continuación, se puede apreciar claramente lo ocurrido en Alemania por dejar de lado las consideraciones que el pensamiento naval recomendaba, una vez efectuado un análisis profundo de lo ocurrido en la confrontación anterior y nos muestra cómo, cuando la política o los intereses personales influyen en las decisiones de los gobernantes de una nación en lugar de buscar el bien común, los resultados suelen ser nefastos.

En los años previos a la Segunda Guerra Mundial, el poderoso mariscal Hermann Göring, militante del partido nazi, ejercía las funciones de Jefe Supremo de la *Luftwaffe* y gozaba de poderosa influencia en las decisiones de Hitler, al que convenció de que el único camino de Alemania para doblegar al reino Unido era potenciar la Aviación. El alto mando de la Marina alemana era perfectamente consciente de que las fuerzas navales alemanas estaban en manifiesta inferioridad, incluso con una desproporción más acusada que en la Gran Guerra y, se daba por imposible la destrucción de la flota del enemigo. El gran almirante Erich Raeder trató de convencer a Hitler de que el único camino que podría llevar a Alemania a la victoria sería a través de un dominio negativo del mar, impidiendo la llegada de recursos a Gran Bretaña, que además de asfixiar a ésta en sus necesidades de subsistencia, no llegarían a los frentes europeos, y los ejércitos alemanes lograrían la victoria si los aliados no disponían de un permanente flujo de recursos.

Para poder llevar a cabo el dominio negativo del mar era necesario contar desde el comienzo de la guerra con una mínima fuerza naval, que el almirante

Reader estimaba en seis acorazados, ocho cruceros pesados, 17 cruceros ligeros, cuatro portaviones, 225 submarinos y un elevado número de destructores. Estas cifras eran el resultado de un análisis de la conflagración anterior, fruto del pensamiento de Reader, sin duda con el asesoramiento de un grupo de colaboradores que le aconsejaron muy bien. Pero Reader se encontró con la gran oposición del mariscal Göering, y no consiguió más que buenos propósitos. Reader era muy buen estratega, pero no le gustaban las discusiones y Göering supo ganarle la partida. Según el influyente mariscal y su nefasta teoría del Aire Integral, todo lo que volaba debía estar bajo su mando, sus aviones destrozarían a la Gran Flota y doblegaría a la Gran Bretaña hasta su rendición. Pronto se vería la poca consistencia de sus aseveraciones.



Almirante Erich Reader.

Al comienzo de la guerra, la Kriegsmarine era una parte muy pequeña con respecto al conjunto de las fuerzas armadas. A pesar de las limitaciones del Tratado de Versalles, la rápida evolución de la Wehrmacht favoreció la firma de un Tratado anglo alemán que permitía a los germanos una Marina de superficie equivalente a un 35 por 100 de la de Inglaterra y un número de submarinos del 45 por 100 del que disponía esta nación, que por esa época contaba con unos 70, entre los que estaban operativos y en construcción.

Pronto la construcción naval alemana comenzó un rearme a gran velocidad, sin tener en cuenta ninguna cortapisa que pudiera limitar el ritmo, pero la Marina fue la menos favorecida en el aspecto presupuestario, en relación con la Aviación y el Ejército de Tierra, pues la mentalidad continental de Hitler le hacía creer que cuando llegase la hora de poner el pie en la costa inglesa, importaría más la preparación de la Wehrmacht y de la Luftwaffe, influido por las ideas de Göering.

Al estallar la guerra, Alemania disponía de los cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneissenu*, de 26.000 toneladas. Los acorazados de bolsillo

Deutschland, *Admiral Sheer* y *Graf Spee*, de 10.000 toneladas. Los tres cruceros pesados *Admiral Hipper*, *Blücher* y *Prinz Eugen*. Los cinco cruceros ligeros *Königsberg*, *Nürnberg*, *Leipzig*, *Köln* y *Karlsruhe*, sin contar con 26 mercantes dispuestos a ser armados para la guerra de corso, cincuenta destructores y cincuenta y siete submarinos. Aunque la construcción naval alemana disponía de unas cualidades excelentes, las bases navales estaban muy bien preparadas y el máximo calibre de la artillería que hasta entonces era de 280 mm, fue superado en la nueva serie de súperacorazados de más de 40.000 toneladas de la clase *Bismarck*, constituida por éste y el *Tirpitz*, ambos en construcción, que llevarían artillería de 380 mm, sin embargo, se había hecho muy poco caso de las recomendaciones de Reader, fruto de un profundo análisis, y la fuerza disponible no era suficiente para ejercer el dominio negativo del mar que proponía el Gran Almirante, de manera especial en lo referente al número de submarinos.

Otra carencia muy importante de la Marina alemana fue la de la aviación naval, a pesar de la insistencia del almirante Reader. Göring había conseguido que, incluso los hidroaviones *Heinkel*, lentos y de poco radio de acción, en los que se habían adiestrado oficiales de Marina, pasaran a depender de la *Luftwaffe*. Con el tiempo se vería que la cooperación aérea era una falacia y el apoyo a la Marina muy escaso, como suele ocurrir cuando los aviones no dependen del que conduce las operaciones navales.

Otro de los errores que se cometieron en esta guerra, y no precisamente por culpa de la Marina, fue la falta de aviones torpederos. Se convenció a



Acorazado *Bismarck*.

Hitler de que no eran necesarios, aunque a lo largo de la guerra se puso de manifiesto su necesidad y cuando se construyeron era demasiado tarde.

Hitler asumió personalmente el mando de las Fuerzas Armadas a través de un organismo llamado Oberkommando der Wehrmacht, el O. K. W. que coordinaba a los Estados Mayores de los tres Ejércitos, lo que no sentó nada bien a los mandos de éstos, salvo a Göering, que al poseer un gran ascendiente sobre Hitler pensaba que su control sobre la Aviación sería absoluto, independientemente de la organización.

Cuando acabó la Segunda Guerra Mundial en el Pacífico, el Ejército del Aire estadounidense pretendió que, puesto que se disponía de la bomba atómica, bastaba con la Aviación estratégica y la Aviación Naval debía desaparecer. El almirante Marc Mistcher, uno de los más prestigiosos de la Armada, que tuvo una señalada participación en el conflicto al mando de la Task Force 38 de portaviones rápidos, dijo en la prensa:

«Japón ha sido batido y la supremacía de los portaviones lo derrotó. Los portaviones destrozaron su ejército, su marina y sus fuerzas aéreas.

Los portaviones destrozaron su flota, nos dieron bases en sus islas adyacentes. Cuando digo que la supremacía de los portaviones derrotó a Japón, no significa que el poder aéreo por sí mismo ganara la Batalla del Pacífico. Ejercitamos la supremacía de los portaviones como parte de un equilibrio, por un equipo integrado de aire, superficie y tierra, en el cual cada uno puede estar orgulloso de su papel. Esto no podría haberse hecho con una fuerza aérea separada, basada exclusivamente en la costa, por alguien que no estuviese bajo el control de la Marina».

Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, en España se conocía ampliamente lo ocurrido en relación con el poder naval aéreo, sin embargo la Armada, que había sido una de las pioneras en Aviación Naval, de la que había sido precursora, tuvo que esperar varios años para retomar la situación anterior. Si alguien tiene interés en los pormenores de la reversión, le recomiendo el interesante artículo que en la REVISTA GENERAL DE MARINA de Enero-febrero de 2017 publicó el capitán de navío D. Luis Mollá Ayuso titulado *El vuelo del Biscuter*.