

	Pág.
Barrido de Minas.—Tnte. 2º; A.P. Van Nostrand USNR. (Traducido del "Proceedings") ... ..	183
Cómo las Batallas terrestres se ganan en el mar.—Vicealmirante H. Kent Hewitt de la Marina de EE. UU. (Transcripción de la "Revista de Marina".—Chile). ... ..	191
La Vindicación del Poder Naval.—Dr. Stefan T. Possony. (Transcripción del "Boletín del Centro Naval".—Argentina)... ..	198
Comando único? sí, para fuerzas homogéneas.—Capitán de Mar y Guerra Carlos Penna Botto (Transcripción de la "Revista de Marina".—Chile) ... ..	221
Pintura Plástica en caliente para las obras vivas de los buques.—R. P. Devoluy.—Traducido de "Marine Engineering and Shipping Review" ... ..	238
La Batalla decisiva de la Guerra del Pacífico.—Walmel Elton Strobe (Traducido del "Proceedings") ... ..	247
NOTAS PROFESIONALES... ..	275
"Producción es la única respuesta".—T. B. Jefferson.	
CRONICA NACIONAL ... ..	278
"Sociedad Fraternal de Marina".—Donación de Libros.	
ANEXO: Sólo para Jefes y Oficiales	

# Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A. P. Victor S. Barrios

JEFE DE REDACCIÓN - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A. P. Juan Manuel Castro H.

REDACTORES:

Teniente Primero A. P. Jorge Ruiz de Castilla.

„ Segundo „ Abel Woll D.

---

## Condiciones de suscripción

Al año.....	S/o. 6.00
Número suelto .....	„ 2.00
Suscripción anual en el extranjero. „	12.00

## Avisos

Al semestre por 1 página .....	S/o. 80.00
„ „ „ 1/2 „ .....	„ 45.00
„ „ „ 1/3 „ .....	„ 35.00
1 Pag. una sola vez .....	„ 28.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES

**Todo pago será adelantado**

---

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.,

Para todo lo concerniente a recibamos, avisos suscripciones y canjes.

---

## **Barrido de Minas**

Por el Tnte. 2o. A. P. VAN NOSTRAND, USNR.

El autor de este artículo en el pte., es Instructor de "Barrido de Minas" en el Naval Mines Warfare School, Yorktown, Virginia. Antes de tener este puesto, fué Oficial de Barrido de Minas a bordo del USS "PHEASANT", AM 61-un barredor de minas de la Flota, durante todo el tiempo que este buque participó en las invasiones de Normandía y el Sur de Francia y en las operaciones de barrido que se efectuaron en el Mediterráneo.

Durante los cuatro últimos meses de la Guerra del Pacífico, más de 300 buques japoneses, que hacen un total de más de 700,000 toneladas, fueron hundidos o averiados por las minas. Esta cantidad es mayor que la mitad del gran total de buques hundidos por efecto de todas las otras armas durante este período. Una investigación posterior de los hundimientos indica que por cada buque japonés hundido por uno de nuestros submarinos, desde el 1° de abril al 1° de agosto de 1945, seis fueron hundidos por las fuerzas aéreas y doce hundidos por efecto de las minas. Nuestra campaña con minas en contra del Japón fué un factor decisivo en la guerra contra las islas metropolitanas y tuvo su consecuencia en la prematura terminación de ésta, pero en contraposición con las operaciones aéreas y submarinas, el peligro de las minas aún existe contra la navegación de todos los países. Dos meses después de que la guerra ya había terminado, las Agencias de Noticias Domei todavía informaron que buques japoneses seguían siendo hundidos por las minas. Durante un período de siete días en el mes de octubre del año pasado, se registraron tres hundimientos cerca de Kobe en el Mar Interior. La tremenda tarea de desactivar estas minas ha caído sobre las fuerzas de Barredores de Minas de la Armada de los Estados Unidos, con la ayuda de nuestros aliados y los



escasos remanentes de la fuerza de barrido de la aplastada flota japonesa. Aún con esta ayuda, la Marina estima que la obra completa demorará dos años para quedar completamente terminada.

Estos hechos junto con otros pequeños detalles conocidos sobre el barrido de minas y el servicio de éste, recién están siendo publicados por la Marina. En el Día de la Marina el Naval Mine Warfare en Yorktown, Virginia, condujo a unos dos mil visitantes a través de sus mecanismos y laboratorios de minas y en unos cortos viajes a bordo de los barredores de minas en el Río York. Esta fué la primera ocasión en más o menos cinco años que el público ha tenido acceso para poder ver un poco del esfuerzo y progreso en guerra de minas cumplido por la Marina de los Estados Unidos.

Desde el 6 de Enero de 1941, cuando la Marina entrenó a su primera promoción, en el Naval Mine Warfare School y se apoderó de cientos de cascos pequeños de madera de buques pesqueros para barrer nuestras propias costas, el progreso en la guerra de minas ha sido mantenido muy en secreto y no ha sido accesible al público profano por las razones obvias de la seguridad nacional. Durante los primeros años de la guerra, los Aliados estuvieron dedicados a contrarrestar los esfuerzos de los alemanes, cuyos submarinos consiguieron fondear diecinueve campos de minas a lo largo de nuestras costas orientales. Los campos se extendían desde Trinidad hasta Labrador incluyendo áreas en las afueras de Boston, Nueva York y en la boca del Río Mississippi.

Desde la fecha en que comenzaron las operaciones de barrido hasta el final de la guerra, los barredores de minas han participado en todas y cada una de las operaciones combinadas y asaltos de desembarco. Durante este período, nuestras fuerzas navales han barrido más ó menos 10,000 minas y al final de la guerra, se estimaba que más de diez veces este número de minas quedaban todavía por barrerse solamente en el área del Océano Pacífico.

Las ventajas ganadas por nuestro servicio de fondeo de minas son ahora obvias. En adición a los hundimientos de los buques, las minas obligaron al enemigo

a emplear tiempo valioso distrayendo potencial humano y costoso equipo en los métodos de barrido y contramedidas, pero principalmente malograron el tráfico naval, cancelaron bahías é hicieron que abastecimientos de importancia vital permanecieran estancados sin poder salir de sus fuentes de producción. Nuestras fuerzas de superficie y submarinos empezaron las operaciones de fondeo de campos de minas, viajando para ello muchos miles de millas dentro de aguas enemigas hasta llegar a los sitios designados. En los primeros días de 1943, nuestros aeroplanos se unieron a las operaciones de fondeo de minas y las continuaron hasta el final de la guerra. Los B-29's hicieron sus viajes diarios sobre las aguas que rodean las islas del Japón. Las minas están esparcidas sobre una área de más de 200,000 millas cuadradas y se extiende desde el Japón hasta Burma, y la gran mayoría de ellas sumadas a las que el enemigo fondeó como defensa permanecen aún activas y deben ser barridas.

La tarea del barrido es complicada, debido al hecho de que muchos de los campos de minas están dispersos y mezclados y las mismas áreas deben ser barridas por diferentes métodos y mecanismos, usando un sistema cada vez. Para comprender el problema del barrido es necesario tener cuando menos un conocimiento general de los mecanismos. Las minas marinas pueden ser identificadas como siendo de los dos siguientes tipos generales: "Contacto" é "Influencia". La concepción popular de una mina marina es de un casco esférico de hierro con algunas protuberancias o cuernos. Esta forma de mina tan popularizada corresponde en fotografía correcta a las minas de "Contacto". Este tipo de mina puede ser fondeado debajo de la superficie a una profundidad pre-determinada y calculada para entrar en contacto con el casco de los buques o submarinos; o puede estar a la deriva en las áreas a través de las cuales los buques van a tener que pasar normalmente. Esta misma mina también puede estar fondeada con una antena adicional que va a incrementar su área de acción. Cuando los cuernos de esta mina se rompen o doblan por efecto del contacto pueden producir una corriente eléctrica o una reacción química. Al doblarse o romperse

los cuernos se cierra un circuito eléctrico siendo activada la carga explosiva de la mina. Nuestros minadores de superficie fondearon más o menos unas 6,000 minas de este tipo en el Pacífico.

Las minas más mortíferas son aquellas que contienen mecanismos de fuego que para actuar no necesitan el contacto directo entre la mina y el buque sino únicamente la presencia de éste en las proximidades de la mina. Las minas detonadas por este sistema se llaman Minas de Influencia y son las más peligrosas, debido principalmente a su gran área de influencia. Los métodos más comunes por medio de los cuales la presencia del buque es trasladada a influenciar el mecanismo de fuego de la mina son: (1) el sonido producido por las hélices y máquinas del buque, (2) la reacción del campo magnético terrestre por efecto del casco del buque.

El golpear de las máquinas del buque, el ruido producido por las hélices, y las turbulencias del agua en los costados del casco crean considerables ruidos submarinos que viajan a grandes distancias usando como medio de propagación el agua. En las minas de influencia del tipo acústico, un "oído mecánico" o micrófono reacciona con estas ondas sonoras transfiriéndolas en forma de corriente eléctrica al circuito de fuego de las minas que se activan con su presencia. Todavía no se ha descubierto ningún medio para neutralizar el sonido producido por los buques al navegar.

Otro tipo de mecanismo de fuego de influencia es el instalado en las minas magnéticas, con las cuales Hitler reveló su primera arma secreta usándola contra Gran Bretaña en el Otoño de 1939. Un buque de acero está magnetizado por el mismo campo magnético de la tierra que controla la aguja del compás. El campo magnético de la tierra actúa sobre el buque y hace de él un poderoso imán, éste imán a su vez crea su propio campo magnético influenciando en cualquier objeto sobre el cual pasara. Un tipo de mina magnética contiene una aguja magnética similar a la del compás, y la distorsión del magnetismo terrestre creada por el buque que pasa por encima de la mina es suficiente para hacer deflexionar la aguja del mecanismo de fuego de la mina sobre su pivote. Es un dispositivo muy sencillo para

que la deflexión de la aguja cierre un circuito eléctrico y active la carga explosiva de la mina. En este punto tenemos que desvirtuar la creencia popular errónea que supone que éstas minas "son atraídas magnéticamente hacia el buque". El mecanismo puede ser instalado en minas fondeadas o en minas que están a la deriva. Estas minas de deriva que generalmente tienen flotabilidad negativa y están a muy baja profundidad o en el fondo del mar son particularmente peligrosas desde que los cascos de las minas no necesitan estar forzosamente flotando lo que les ahorra peso y espacio para la carga explosiva que puede ser muy grande. El efecto de una explosión submarina contra un buque es mucho más grande que el de una explosión en el aire, y particularmente ocurre ésto desde que el buque con la explosión submarina es golpeado en sus partes menos protegidas. Por ejemplo, una de las minas alemanas del tipo de influencia, contenía cerca de 2,000 libras de explosivo. Estas minas pueden permanecer inertes por varios meses después de que son fondeadas, armándose ellas mismas por medio de un dispositivo automático. Además, una vez que están listas para explotar pueden dejar pasar los buques que vayan adelante en una formación y recién explotar cuando pase uno después de un número predeterminedo de unidades.

Las minas fondeadas descritas previamente son destruidas cortando los cables de amarre entre el ancla y el casco de la mina y destruyendo después el casco que está flotando por medio de fuego con armas menores. Los dispositivos para barrer las minas fondeadas consisten de un cable armado usualmente con cortadores de cable, todo el cual se remolca sumergido. La velocidad del buque remolcador y un aparato conocido como "depresor" mantienen el cable de remolque horizontal. El cable puede ser llevado entre dos buques que navegan paralelos o sino remolcado por uno sólo. En este último se usa un dispositivo semejante al depresor que es remolcado formando siempre un ángulo con la derrota del remolcador. Este dispositivo puede ser largado por ambas bandas del barridor de minas y cuando están en el agua la única parte visible es el flotador que marca el extremo de más afuera de todo el dispositivo. Esta

clase de dispositivo se conoce con el nombre de "Oropesa" ó "Tipo-O", debido que el primero que lo usó fué el H.M.S. "Oropesa" en la Primera Guerra Mundial.

En el barrido de las minas del tipo de influencia, el propósito es hacerlas detonar. Esto se consigue produciendo un ruido submarino o un campo magnético simulado, pero muchas veces más grande que el de un buque de tal modo que pueda activar a la mina a distancias seguras desde el barredor. Una contramedida usada contra las minas magnéticas es un sistema de embobinar el casco del buque conocido con el nombre de "Degaussing". El campo magnético de un buque puede ser suficientemente neutralizado haciendo circular corriente eléctrica a través de este embobinado horizontal que rodea su casco. La corriente que circula por el embobinado da origen a un campo magnético opuesto a la dirección del campo magnético del buque. De este modo el campo magnético de influencia total del buque es grandemente reducido. Equipado con "Degaussing" un barredor puede pasar con toda seguridad sobre un campo de minas magnéticas mientras vá remolcando un cable boyante. A través de este cable se hace circular una corriente eléctrica, la influencia magnética de la cual hace detonar las minas a distancias bien seguras de la popa del barredor.

El problema del barrido es un poco más complicado, debido a que no todas las minas están en los lugares que se supone que se fondearon. Muchas de estas minas fueron fondeadas por aviones, y debido a la necesidad de volar a pequeña altura para proteger las minas cuando eran arrojadas al agua y a las muchas operaciones nocturnas para evitar la detección o localización actual de los campos sembrados, las minas fueron largadas sin mucha exactitud en sus posiciones. Es posible que muchas minas fondeadas por nuestras fuerzas aéreas estén actualmente muchas millas apartadas de las posiciones indicadas en las cartas de los que sembraron esos campos. Para conducir las operaciones de barrido, la Marina tiene aproximadamente 400 barredores de minas disponibles (de varias clases). El barredor de minas más grande es el barredor de la Flota. Durante la guerra algunos destroyers de muchas clases fueron conver-



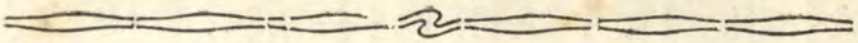
tidos en barredores de minas para desempeñar este rol. Su uso fué principalmente en las operaciones de asalto, en las que iban a la cabeza de las unidades de la Flota con bastante velocidad que es una de sus características esenciales; pero estos buques se supone que ya no están en uso durante las operaciones presentes de barrido. Además hay también barredores de la Flota diseñados y contruidos esencialmente como tales, más pequeños que los anteriores, más lentos, y más ligeramente armados, pero bien adaptados para las operaciones de barrido, a la cabeza de los convoys y de las fuerzas de desembarco. Hay dos clases generales de estos buques, conocidos como los AMS (Auxiliary Mine Sweepers) y ambos son capaces de conducir las operaciones de barrido por tiempo prolongado y en alta mar. Tienen bastante radio de acción a velocidad de crucero y pueden abastecerse ellos mismos por muchos meses. La más grande tarea del barrido es hecha por los pequeños barredores, la clase conocida como los YMS. Estos son embarcaciones con casco de madera de 136 pies de eslora, con muy pequeño calado y considerable capacidad marinera y fortaleza. Ellos operan en canales y líneas de navegación conduciendo la operación rutinaria de barrido. Llevan una tripulación aproximada de 30. En adición a éstos hay cientos de embarcaciones más pequeñas, barcas de asalto, lanchas a motor, buques de auxilio con equipos livianos para conducir operaciones de barrido en aguas limitadas, bahías y fondeaderos que estuviesen expuestas al minado enemigo.

Los buques están en buen estado, pero el potencial humano de la Marina ha sido grandemente disminuído en estas últimas épocas. Al terminar la guerra, aproximadamente 95% del personal de Oficiales de nuestros barredores de minas y tripulación eran de reserva y la mayor parte de ellos han sido licenciados. Con esta gran masa de licenciados del servicio de barredores de minas la Marina tendrá que entrenar a su personal nato para que haga las operaciones. El plan recientemente cancelado era entrenar 100 Oficiales y 2,000 tripulantes antes de Septiembre de este año. Un curso en Barrido de Minas en el Mine Warfare School cubre un período de 5 semanas de estudios intensivos en minas, y los méto-

dos que se usan para desactivarlas. Los estudiantes son traídos de las otras ramas del servicio como submarinos, embarcaciones anfibia, destructores, buques capitales, etc., a los barredores. En el presente, el curso de entrenamiento para Oficiales ha sido extendido á 17 semanas y consistirá de un estudio de las minas, barrido y defensas de puerto, siendo el propósito entrenar un limitado número de Oficiales de Marina en todos los aspectos de la guerra de minas.

Para compensar al personal por su trabajo tan árduo y expuesto, en el barrido de minas, la Marina ha favorecido el aumento de la paga. En Septiembre del año pasado, se envió una proposición al Comité de Asuntos Militares del Senado proponiendo una gratificación de siete dollars diarios en bonos, en adición a su sueldo regular para todo el personal que estuviera prestando servicios en barrido de minas fuera de las costas de los Estados Unidos haciéndose la paga retroactiva a partir del día de la Victoria sobre el Japón.

Con el entrenamiento de sus miembros regulares, la Marina estará capacitada para llevar a cabo sin demora la tarea del barrido de las minas. Cuando la operación sea completada, habrá un núcleo de personal en doctrinado y buques probados con los métodos y dispositivos más nuevos en los procedimientos de barrido dentro de las condiciones actuales de operación, contando con una organización competente de barrido de minas durante la paz. Durante el período de la post-guerra, los Estados Unidos tendrán la marina mercante más grande del mundo. Su vulnerabilidad a las minas fondeadas por el enemigo harán que nuestra flota mercante esté perfectamente bien protegida constituyendo ésto uno de los más importante deberes y responsabilidades de la Marina. En el presente ya han comenzado las operaciones de barrido de los campos de minas remanentes de las áreas del Océano Pacífico.



# Cómo las Batallas terrestres se ganan en el mar

(Por el Vicealmirante H. Kent Hewitt, de la Marina de EE UU.)

La historia enseña que la mayor parte de las guerras las gana la potencia que controle el mar. La victoria obtenida en Europa fué una prueba moderna de esta lección.

El gran escritor naval norteamericano, Alfred T. Mahan, en sus escritos publicados en 1890 y tantos y a principios del presente siglo, trazó claramente "La influencia del poder naval en la historia", principalmente en el período de 1660 a 1812. Los estudios de Mahan y los análisis del problema, tuvieron un efecto profundo en todos los países marítimos, y hasta se dice que inspiraron la construcción de la "flota de alta mar" de los alemanes, antes de la Primera Guerra Mundial.

Pocas personas en este país, con excepción de los que estudian la historia naval, se han dado cuenta de los efectos decisivos que ejerció el poder naval en la Guerra Civil norteamericana. En efecto, el bloqueo naval aumentó en eficiencia a medida que aumentó la fuerza naval del Norte, estrangulando así gradualmente al Sur, porque le disminuyó y le cortó la corriente de aprovisionamientos que necesitaba urgentemente y que le llegaban de fuera, obligándolo a rendirse mucho más pronto. De hecho, el resultado final, habría sido muy diferente, si el Norte no hubiese contado con una poderosa fuerza naval.

En la primera Guerra Mundial, tenemos el cuadro de una gran potencia terrestre, a la que se le impidió la conquista de Europa sólo mediante el control de los mares, pues este permitió el transporte de tropas, municiones, víveres y otros abastecimientos desde todas partes del mundo para apoyar a los Aliados, y al mismo

tiempo la estrangulación lenta de la Alianza Austro-Alemana, porque ésta careció de dicho apoyo. Los submarinos amenazaron, pero no interrumpieron, este dominio de los mares.

¿Cual ha sido después la influencia del "poder naval" en los resultados de la Segunda Guerra Mundial en Europa? Desde la Primera Guerra Mundial, ha surgido una nueva forma de potencia: "la fuerza aérea". ¿Cuales han sido sus efectos sobre la importancia del "poder naval"? ¿Y pueden bastar por sí solas individualmente "la fuerza terrestre", "la fuerza naval" o "la fuerza aérea" en una gran guerra?

En los primeros meses de 1940, Alemania invadió a Dinamarca y Noruega, y poco más tarde los Países Bajos. Entonces, volviendo toda su potencia militar contra los Ejércitos ingleses y franceses, produjo el desastre de Dunkerque y la caída de Francia. Nada más que las estrechas aguas del Canal inglés detuvieron a los victoriosos Ejércitos naces en su intento de pasar a Inglaterra. ¿Porqué no salvaron esa barrera? Podrían haberla cruzado por mar o por aire. No había nada que se les opusiera, excepto la Real Marina y la Real Fuerza Aérea. La Real Marina era francamente superior. La Real Fuerza Aérea era inferior en número a la Luftwaffe, pero luego demostró su eficiencia y su brío en la "Batalla de Inglaterra". La "Luftwaffe", con sus bases muy cercanas, pudo haber impedido eficazmente la interferencia naval británica con un movimiento de vaivén a través del Canal, si no hubiera sido por la Real Fuerza Aérea. La "fuerza naval" y la "fuerza aérea" salvaron a Gran Bretaña

Desde junio de 1940 hasta junio de 1941, Gran Bretaña siguió peleando sola ayudada únicamente por su Imperio y por los abastecimientos que podían llevarse desde América y desde otras partes del mundo. Esta ayuda habría sido imposible sin poseer el dominio de los mares. En verdad, este dominio se vió una vez más amenazado por los submarinos y por los corsarios; pero la fuerza enemiga fué incapaz para detener la corriente de hombres y de mercaderías que, a través de larga rutas oceánicas, proveyó a Gran Bretaña de su "sangre vital". La entrada de Italia a la guerra y la llegada

de las fuerzas navales y aéreas del Eje al Mediterráneo Central, cortaron la "línea vital del Imperio" y obligaron a Inglaterra a utilizar la dilatada ruta alrededor del Cabo de Buena Esperanza, para unir a Gran Bretaña con el Lejano Oriente y aún con el Medio Oriente. La fuerza naval británica fué obligada a retroceder hacia las entradas oriental y occidental del Mediterráneo, y las fuerzas terrestres del Eje se extendieron hasta las costas del Norte de Africa.

En junio de 1941, Hitler atacó a Rusia e inició la serie de movimientos agresivos, que luego dejaron a disposición del Eje los ricos territorios de la Rusia occidental, la Ucrania y los Balkanes. El Ejército y la Fuerza Aérea Soviéticos se unieron a las fuerzas que combatían contra los alemanes; pero no hubo aumento a las fuerzas navales Aliadas hasta que Estados Unidos entró a la guerra en diciembre de 1941, excepto en las operaciones de patrulla y de escolta por las fuerzas navales de Estados Unidos, en la llamada zona de neutralidad durante el verano y otoño de 1941.

### INCLINO LA BALANZA

A pesar de las exigencias de la guerra en el Pacífico, Estados Unidos pudo lanzar al teatro del Atlántico europeo una fuerza naval que, aunque pequeña al principio, inclinó definitivamente la balanza en favor de los Aliados. Sus buques de escolta y sus portaaviones ganaron finalmente la "Batalla del Atlántico". Sus cruceros y acorazados ayudaron a nuestros Aliados a contener y mantener encerrados en sus puertos los cruceros y acorazados que les quedaban a los nasis. Sus transportes y lanchones de desembarco llevaron y desembarcaron fuerzas militares, que significaron el fin del imperio del nazismo.

Las fuerzas que desembarcaron en Algeria y Marruecos el 8 de noviembre de 1942, fueron transportadas por elementos de la potencia naval. Fueron salvaguardados durante todo su largo viaje desde Estados Unidos y desde el Reino Unido por la potencia naval. Después que se establecieron en el Norte de Africa, fueron manteni-

dos por la potencia naval. Podemos imaginarnos lo que habría sucedido a esta maniobra, si su línea de aprovisionamiento hubiese sido cortada por los "Bismarks", "Graffs Spees" y submarinos de Alemania.

El período que precedió al desembarco en el Norte de África, marcó el nivel más alto de los progresos del Eje. Rommel había llegado hasta las puertas de Alejandría; los Balkanes, Creta y la mayor parte de las islas del Mar Egeo estaban en manos del Eje; los Ejércitos alemanes estaban en el Volga y sitiaban a Stalingrado. El 8 de octubre de 1942, el Octavo Ejército británico, abastecido mediante la potencia naval, empezó a hacer retroceder a Rommel. El 31 de enero de 1943, se rindió el Ejército alemán que estaba frente a Stalingrado. Los desembarcos en el Norte de Africa marcaron el punto decisivo del giro de la guerra a favor de los Aliados.

El establecimiento de la fuerza terrestre Aliada en el Norte de Africa y el control del Atlántico, permitieron que la fuerza aérea de los Aliados tuviera sus bases en el Noroeste de Africa. Esto a su vez permitió la concentración de la fuerza terrestre y de la fuerza aérea contra las fuerzas militares enemigas existentes en el Norte de Africa, de lo que resultó su destrucción y eliminación. La acción combinada de las fuerzas navales y aéreas de los Aliados, basadas en el Norte de Africa y en Malta, impidieron el escape y el refuerzo de las tropas del Eje existentes en Africa. La protección que proporcionaron las fuerzas aéreas Aliadas, desde bases africanas, permitió que las fuerzas navales operasen en el Mediterráneo sin pérdidas indebidas. Después de la caída de Túnez, con esta protección aérea y con escoltas navales, se pudo abrir la ruta para convoyes a través del Mediterráneo. La "línea vital del Imperio", que había sido cortada, quedó nuevamente restablecida.

El 10 de julio de 1943, dos meses después de la rendición del Eje en Túnez los Ejércitos de EE. UU. y de Inglaterra desembarcaron en la isla de Sicilia. ¿Cómo? Por las fuerzas navales de EE. UU. y de Gran Bretaña, por el poder naval, hábilmente ayudado por la fuerza aérea basada en tierra. La flota italiana no se atre-

vió a interponerse. La oposición submarina fué ineficaz. La fuerza aérea Aliada se empleó para atacar los aeródromos enemigos dentro del radio de acción, para rechazar los aviones enemigos que atacaban a las flotas asaltantes, y para transportar y dejar caer fuerzas militares.

El desembarco en Sicilia proporciona un interesante ejemplo de aplicación directa de la fuerza naval contra la fuerza militar. El fuego de artillería de los acorazados, cruceros y destructores que apoyaban los desembarcos, no sólo silenciaron las defensas de la costa y desmoralizaron a las tropas defensoras, sino que desbarataron completamente un contraataque de tanques blindados, que amenazaba barrer las playas. Los cañones navales destruyeron muchos tanques. Los cañones navales, operando contra el tráfico enemigo en las carreteras y ferrocarriles costeros, facilitaron enormemente el avance de nuestras tropas hasta Messina. Si el enemigo hubiese podido traer y oponer iguales fuerzas navales, habría detenido nuestro avance.

### EL PRIMER SALTO

Ocupada Sicilia por las fuerzas combinadas é íntimamente coordinadas de mar, tierra y aire, esa isla constituyó el trampolín para dar el primer salto al continente de Europa. El Octavo Ejército británico salvó el Estrecho de Messina y ocupó el extremo de la bota de Italia el 3 de septiembre de 1943. El 9 de septiembre grandes fuerzas militares Aliadas, al mando de EE. UU., transportadas de el Norte de Africa, fueron desembarcadas en Salerno por unidades navales norteamericanas y británicas. El desembarco fué protegido por fuerzas aéreas basadas en aeródromos de Sicilia, y por fuerzas aeronavales que operaban desde portaaviones, una prueba más de que las fuerzas de tierra operan previa aplicación de la potencia naval y apoyadas por aviación naval. Coincidiendo con este desembarco, Italia se rindió, la flota italiana pasó a manos de los Aliados, Cerdeña fué ocupada y Córcega liberada. Se había sentado pie en el continente europeo, y Alemania, salvo algunos satélites pequeños, quedó luchando sola.

El desembarco en Anzio, en enero de 1944, es un ejemplo del empleo combinado de fuerzas navales y terrestres en un ataque de flanco. Este desembarco mismo, y el mantenimiento de las fuerzas en la cabeza de playa, habrían sido imposible, si no hubiese contado con el dominio del mar.

La última parte de 1943 y los primeros meses de 1944 presenciaron, en el Reino Unido, la formación de las fuerzas de tierra, mar y aire, que debían participar en el desembarco de Normandía o hacerlo posible. Nunca hubiera podido realizarse semejante movimiento de tropas, buques, aviones, equipo y abastecimientos, si no se hubiese tenido el control efectivo del mar. Además, durante ese período, se entregaron a Rusia pertrechos vitales, por la ruta del Norte, a pesar de la ruda oposición de fuerzas aéreas, submarinas y de superficie, con bases en el Norte de Noruega. Es verdad que las pérdidas sufridas en estos convoyes a Rusia, fueron realmente considerables; pero esto se debió a que debían atravesar el único espacio en que el dominio del mar podía disputarse seriamente a los Aliados.

El 6 de junio de 1944, se realizó el tan esperado desembarco en el Norte de Francia. El cruce del estrecho que, en vista de la potencia naval y aérea de Gran Bretaña, los alemanes no se atrevieron a intentar en 1940, se realizó brillantemente cuatro años después, por fuerzas navales y aéreas aliadas, enormemente superiores.

El 15 de agosto de 1944, un Ejército de EE. UU., seguido por el Primer Ejército francés, desembarcó en el Sur de Francia. Esta operación fué semejante a la de Normandía, con la excepción de que para ello debió recorrerse una mucho mayor distancia por mar; el apoyo de la aviación basada en tierra tenía que atrevesar una distancia también mucho mayor y, por lo tanto, fué necesaria una ayuda aeronaval con base en portaaviones. Como resultado de este segundo desembarco, la mayor parte de Francia quedó rápidamente liberada, y las fuerzas militares aliadas avanzaron hasta las fronteras de Alemania.

En estos dos desembarcos se emplearon las fuerzas navales y aéreas para reducir las defensas costeras enemigas, y para apoyar a las fuerzas terrestres en sus



combates con las tropas enemigas. La invasión de Europa fué un ejemplo clásico del empleo de una fuerza naval y aérea superiores, para colocar a una fuerza terrestre superior en situación de obtener la decisión final.

En resumen, ningún elemento aislado y por sí solo ha podido bastarse a sí mismo. La fuerza terrestre fué necesaria para derrotar al enemigo en tierra, para forzarlo a capitular y para ocupar su territorio. La fuerza aérea basada en tierra fué necesaria con el objeto de reducir la capacidad del enemigo para apoyar fuerzas combatientes, para cortarle sus comunicaciones, y para prestar apoyo directo, dentro de su alcance, a las fuerzas terrestres y navales de los Aliados. La fuerza naval fué necesaria para asegurar el libre uso de los mares en el transporte de tropas, equipo y abastecimientos, y para el desembarco y el apoyo inmediato de las fuerzas invasoras. Todo debió trabajar conjuntamente en la más íntima coordinación.

Sin embargo, hay un factor que no puede negarse. El bando que al principio tuvo fuerzas terrestres y aérea superiores, y fuerza naval inferior, casi logró el éxito, pero finalmente fracasó. El bando que mantuvo el dominio del mar, con la protección del mar y el libre uso del mar, trayendo recursos de casi todo el mundo, pudo construir su fuerza militar y, cuando estuvo lista, aplicar esa fuerza militar para ganar la victoria final. En verdad, en ninguna guerra anterior ha sido más decisiva la influencia del poder naval.



---

# La vindicación del Poder Naval

Por el Dr. Stefan T. Possony

## PREDICCIONES

Desde que la Flota de Alta Mar de Alemania se rindió en Scapa Flow, en 1918, se han estado pronunciando oraciones fúnebres sobre la muerte del poder naval. Se afirmaba que las flotas de superficie habían perdido su importancia estratégica y que su poder táctico había sido arrasado. Todo un coro de publicistas, de asuntos militares —incluso algunos escritores navales, “comentadores”, y otros aficionados— se formó para declarar el resultado de la autopsia del poder naval. Se hizo creer al público que el egoísmo y la estupidez de los oficiales de alta jerarquía, y los intereses propios de los constructores navales, eran los responsables del hecho “intolerable”, de que mucho dinero fuera invertido en buques inservibles, dinero éste con el que se podría haber adquirido un mayor poder ofensivo si el mismo se hubiera invertido en “nuevas armas revolucionarias”.

Parecería que fuera supérfluo el confrontar a los profetas con los hechos que demostraban su error. Sin embargo, no solamente sigue el público ignorando mucho de las verdaderas enseñanzas de la actual guerra, sino que los profetas no han disminuído su vociferación, ni tampoco han perdido su influencia. Impávidos ante sus propios testimonios de errores é inmunes ante la terminante refutación de la realidad, ellos continúan una lucha que al público debería parecerle quijotesca.

Son todavía muy pocas las personas que han llegado a comprender que las potencias del Eje perdieron la guerra porque no dieron al poder naval su verdadera importancia y porque demostraron ser incapaces de emplear con eficacia, su propio poder naval.

Hagamos una recapitulación de los argumentos que sirvieron para anticipar, "científicamente", la desaparición del poder naval de superficie.

### **Predicciones tácticas.**

Se afirmaba que los buques de superficie serían rechazados de los mares estrechos. Una flota no estaría segura en puerto, porque sería inmovilizada por el poder aéreo, los submarinos y las armas navales menores. El poder aéreo no podría operar conjuntamente con el poder naval, dada la gran vulnerabilidad de los portaaviones y porque se decía que la aviación que tenía su base en estas unidades era necesariamente —siempre y en todas partes— inferior a aquella que tenía su base en tierra. De acuerdo con las condiciones modernas, se suponía que una flota podía actuar solamente durante un limitado período de tiempo y a una distancia relativamente corta de sus bases. Que ya no podría defender las bases isleñas y aseguraba la protección de extensas líneas costeras. Las batallas no serían decididas por la artillería, sino por los aviones; y no era probable que hubiera, otra vez, una lucha en la superficie del mar, en el estilo clásico. Tampoco podrían los buques de guerra ser de ayuda alguna para las tropas que actuaban en tierra. Hubieron hasta quienes predijeron, rotundamente, que ninguna marina podría mantenerse a flote.

### **Predicciones estratégicas.**

a) Estrategia defensiva.—Es una función defensiva de la marina, la de proteger el territorio de su patria contra toda invasión, así como también las comunicaciones navales y el comercio marítimo. Se afirmaba que ninguna de estas funciones podía ser cumplida, en la actualidad, por las fuerzas de superficie. Es decir, los buques no podrían ofrecer protección contra la invasión, ni contra los ataques aéreos a las bases y al comercio.

b) Ofensiva estratégica.—Una marina se emplea ofensivamente para negar al enemigo el uso del mar; para internarse en las zonas marítimas y costeras del enemigo, y establecer en ellas el dominio de los mares; para desembarcar tropas en las costas enemigas y hacer que el ejército emprenda batallas terrestres en el territorio adversario. Se creyó que la marina no era capaz de cumplir sus misiones ofensivas con buen éxito. Además, se dió el dictamen de que el bloque económico naval, otra tarea ofensiva de la marina, sería inútil en las condiciones modernas.

En otras palabras, una flota de superficie no ofrece protección; no puede amenazar al enemigo; a lo sumo, podrá mantenerse a flote y, al hacerlo así, distraerá enormes recursos que podrían ser mejor aprovechados. Se opinaba que su existencia o destrucción no alteraría realmente el curso de una guerra moderna.

De acuerdo a otras interpretaciones más cautelosas, los gloriosos días del poder naval pertenecían ya al pasado. Si bien es cierto que una flota, de superficie no se había transformado en algo superfluo, se pensaba que ella era la menos importante de las tres ramas principales del poder militar. Se admitía así que los países insulares, dependientes de las importaciones marítimas, aún necesitaban que sus transportes marítimos fueran protegidos por fuerzas navales. Con todo, se decía que ya no era más cierto aquello de que el señor insular del mar era invencible (a menos que fuera despojado del dominio del mar), ni que el "control" de los mares pudiera transformarse en la clave de la victoria en tierra. Presuntamente, la situación se había trastrocado: mientras que en guerras anteriores la posesión de una marina constituía una ventaja decisiva, la necesidad de construir buques privaba actualmente a las potencias navales de la posibilidad de aumentar su poderío aéreo y terrestre al máximo.

Se pensaba que las grandes potencias terrestres, libres de la servidumbre de tener que desplegar grandes esfuerzos para mantener libres a sus rutas marítimas, podían concentrarse en el verdadero poder militar. Se sostenía que el resultado de la lucha terrestre, había dejado de ser más o menos dependiente del éxito de la

guerra marítima; que en la guerra moderna el destino de la flota depende del fin de las operaciones terrestres y aéreas.

Escritores alemanes, como Haushofer, estudiaban una nueva estrategia que permitiera al poder terrestre derrotar al naval, mediante la captura de las bases de la flota. La tesis de la antigua escuela del mar, que sostenía que el poder naval solamente podía ser derrotado mediante una batalla, que tuviera lugar en alta mar, fué ridiculizada. En época tan avanzada, como la de fines de 1944, hubo un escritor que afirmaba que una marina es un asunto de lujo y tan fuera de razón, que en una futura guerra el poder naval sería sencillamente pasado por alto.

¿Qué razones había para hacer estas diversas predicciones? El principal argumento lo constituían la aparición del poder aéreo y la alegada vulnerabilidad de los buques de guerra al ser atacados desde el aire. Indudablemente, la escuela del poder aéreo hubiera tenido una excelente causa, si la premisa de esta doctrina, es decir, que los buques de guerra nada pueden hacer contra los ataques aéreos, hubiera resultado exacta.

El progreso habido en la eficacia de las pequeñas armas navales, sirvió como base para otro argumento contra los grandes buques, que hasta entonces eran el indiscutido custodio del poder naval. Sería realmente inútil el construir acorazados y portaaviones si ellos pudieran ser hundidos, como un asunto de rutina, por los submarinos, embarcaciones PT o torpedos humanos, o si las obstrucciones pudieran bloquear realmente las proximidades de las zonas marítimas vitales del enemigo. Sería, sin duda alguna, algo extravagante el insistir en la construcción de los grandes buques, si con otros más pequeños, obstrucciones y artillería de costa, se podría asegurar la defensa de la costa; si los aviones y submarinos, por sí solos, podrían realizar una guerra de corso efectiva; y si los destructores ofrecieran una protección suficiente para los convoyes, mientras que el poder aéreo pudiera embotellar o hundir a las grandes unidades del enemigo.

Estos argumentos adolecen de fallas tales, que las mismas deberían haber sido obvias aún sin la prueba de guerra, y las que ya fueron señaladas con suficiente

anticipación por un perito naval tan sereno como Bernard Brodie. Se supuso cándidamente que de todas las armas, los buques capitales eran los únicos que no podían aprovechar de los adelantos técnicos y que entonces, por ejemplo, los acorazados del futuro serían tan vulnerables a los ataques aéreos como aquellos que habían sido construídos antes de la era de la aviación. Contrariamente a lo que prueba la historia, se creía que un nuevo tipo de poder ofensivo suplantaría a otros más antiguos. Algunos sucumbieron ante la falacia de que la vulnerabilidad significa la inutilidad de un arma, aunque los miembros de la escuela del poder aéreo deberían estar especialmente enterados del hecho de que hasta un arma altamente vulnerable puede ser extremadamente útil.

Mirando al pasado, puede decirse que el poder naval sufrió, durante los últimos veinte años, una de las crisis periódicas de su historia. Es cierto que esta crisis fué particularmente severa. Duró un tiempo excesivamente largo, debido a los diversos tratados sobre "limitación de armamentos", que demoraron su adaptación a las realidades de la guerra moderna. Ni tampoco, se negará que el tradicionalismo también prolongó la crisis. Sin embargo, el curso de la Segunda Guerra Mundial ha demostrado, terminantemente, que la importancia del poder naval no ha declinado. Su influencia en la actual guerra ha sido tan grande como en la de cualquier otra de la historia. No sólo puede una marina moderna mantenerse a flote hasta ser hundida por otra, sino que las campanas navales de la actual contienda han resultado ser las mayores de todos los tiempos. Nunca jamás fueron las ofensivas navales llevadas a tan grandes distancias; jamás se habían empleado flotas de semejante magnitud y poder artillero. Nunca antes habían podido las grandes flotas actuar ofensivamente durante tan largos períodos de tiempo y tan próxima a las costas enemigas. En ninguna oportunidad anterior han constituido los operativos navales una parte tan importante de la guerra en general. Y nunca con anterioridad el resultado de la guerra dependió tanto de los éxitos alcanzados en la guerra marítima.

## LAS PRUEBAS DE LAS TACTICAS

Entre las causas que existen para el rejuvenecimiento del poder naval se destaca, como es natural, la habilidad táctica de los grandes buques para soportar los ataques aéreos. No es necesario describir aquí cómo se obtuvo esta habilidad. Sin embargo debe hacerse presente que, después de haber sido modernizados hasta los buques muy antiguos, como son el U.S.S. "Arkansas" y el británico "Warspite", éstos prestaron, nuevamente, buenos servicios como armas eficaces de la guerra moderna. Con frecuencia los buques modernos salían ilesos de los intensos ataques aéreos, habiendo previamente destruído a un gran porcentaje de los aviones atacantes. Esto no significa que, en lo sucesivo, la aviación no podrá hundir a los acorazados. Ello es posible, y seguirá siéndolo, siempre que las condiciones del ataque aéreo sean favorables para el mismo. Existe una carrera permanente entre los medios ofensivos y defensivos. Es pues posible que haya otro período durante el cual el avión pueda ejercer nuevamente su influencia sobre el buque de guerra. Empero, tales carreras no son jamás ganadas por una sola arma. Si el poder ofensivo de la aviación llegara a ser fortalecido, entonces se produciría inevitablemente un aumento proporcional en el poder defensivo de las naves de guerra.

Los acorazados jamás han sido invulnerables, en esta ni en ninguna guerra anterior. Si bien anteriormente esas unidades eran destruídas, en su mayoría, por el fuego de la artillería, ellas pueden ser hundidas ahora por el ataque de superficie, submarino o aéreo, es decir, mediante granadas, bombas, torpedos y minas, o por una combinación de estos medios. Con todo, la aparición de nuevas armas no desalojó de sus puertos a una flota moderna, ni tampoco la rechazó de las aguas reducidas. El Almirante Sims predijo que una flota podría actuar, solamente, cuando tuviera el dominio del aire sobre el teatro de operaciones. La supremacía en el aire se ha convertido en una de las condiciones para lograr el dominio del mar. Aunque los aviones con base terrestre contribuyen para "controlar" el espacio sobre el océano

la supremacía aérea, en alta mar, solamente puede ser obtenida con la aviación naval, que ha pasado a formar parte del poder marítimo. Muy lejos de transformar a las marinas de superficie en submarinas —como lo profetizó el General Mitchel—, la incorporación de la aviación al poder naval ha aumentado, en realidad, el radio de acción y poder ofensivo de una flota.

La predicción que afirmaba que la aviación de bases terrestres derrotaría siempre a la de los portaaviones, no se cumplió. Aunque el comportamiento de un determinado modelo de avión transportado en portaaviones, es inferior al comportamiento del mismo modelo con base en tierra la actuación de una fuerza aérea con su base en portaaviones puede ser superior al de la fuerza enemiga con base en tierra. Además, la fuerza transportada en portaaviones puede ser numéricamente superior a la fuerza aérea terrestre del enemigo. Esta es la razón por la cual la aviación norteamericana ha derrotado, repetidamente, a las fuerzas aéreas del ejército y marina japonesas.

Las pequeñas armas navales no resultaron superiores a los grandes buques de guerra. Durante la invasión de la Normandía, las armas navales pequeñas de la marina alemana solamente infligieron daños insignificantes a los numerosos buques de guerra, de desembarco y transportes aliados, que allí se hallaban presentes. La presencia de aquéllas obliga a la flota atacante a que adopte una serie de precauciones. De todos modos, las pequeñas armas navales fracasan en su intento de debilitar los movimientos de los buques de guerra, aún encontrándose muy próximos a las costas enemigas.

Las actividades de una marina moderna ya no se encuentran sometidas a los problemas logísticos, que a fines del siglo diecinueve y principios del veinte restringían la libertad de movimiento de las flotas. Durante la Primera Guerra Mundial, la lucha se desarrolló entre flotas que quemaban carbón y que no podían permanecer en el mar durante un período muy largo de tiempo. Los buques que consumen petróleo pueden ahora ser abastecidos en el mar y, por consiguiente, pueden operar contra el enemigo en forma casi permanente. Como es natural, condiciones de los veleros, de permanencia en el mar, no



han sido sobrepasadas aún, pero en términos generales, una flota moderna puede estar en actividad durante el tiempo que se desea. La casi permanente ofensiva norteamericana, que tuvo lugar en el Pacífico, durante los años 1944 y 1945, debería constituir una prueba terminante al respecto.

## LA BATALLA NAVAL EN LA GUERRA MODERNA

El curso de la guerra ha puesto en evidencia la solidez fundamental del concepto de los buques de guerra de gran tamaño. ¿Qué hubiese sucedido si solamente los alemanes hubiesen tenido grandes buques de guerra y los británicos hubiesen creído en ciertas ideas modernas y eliminado a sus acorazados? En 1941, el "Scharnhorst" y el "Gneisenau" actuaban en el Atlántico contra el tráfico marítimo británico y hundieron un tonelaje considerable. Si no hubiesen sido amenazados por una fuerza británica de superficie, superior, ellos hubieran causado estragos indescriptibles en la navegación. Mas tarde, en ese mismo año, zarpó el "Bismarck" para interrumpir las comunicaciones británicas. No lo consiguió, porque fué interceptado por los ingleses, que disponían de unidades mayores y contaban con el apoyo del poder aéreo naval. Una tentativa semejante realizada por el "Scharnhorst", a fines de 1943, fué vencida por el "Duke of York". Quedó así demostrado que la protección esencial de la navegación, contra los ataques de los acorazados, se encuentra en el acorazado.

Sin embargo, esta demostración hubiera sido mucho más evidente de no haber seguido los alemanes una estrategia tímida, derrotista é inexplicable. Es difícil comprender porqué los alemanes no emplearon a sus cuatro acorazados en un supremo esfuerzo para aniquilar la médula del poder naval británico. Es en el preciso momento en que los alemanes podrían haber utilizado a sus cuatro acorazados en forma simultánea —en la primavera de 1941—, que el poder británico en acorazados se hallaba a su nivel más bajo. Podrá arguirse que, considerados todos los factores y en especial la cantidad de naves secundarias de los ingleses, semejante salida por las fuerzas alemanas hubiera tenido muy pocas proba-

bilidades de éxito. Pero queda el hecho de que los alemanes tenían una mayor probabilidad de vencer si hubieran procedido a concentrar sus fuerzas en vez de dispersarlas. Además, la dispersión no salvó a sus buques. ¿Es posible que los alemanes ignoraran el poder que tenían en sus manos? ¿Y es posible que ellos no se hayan dado cuenta de que una batalla naval victoriosa hubiera invertido el equilibrio en el mar?

La opinión general, referente a las probabilidades de encuentros en la superficie, es frecuentemente expresada en la forma de que la Batalla de Jutlandia jamás se repetirá. Generalmente se da la impresión de que una gran batalla naval constituye el principal, sino el único, propósito del estratega naval. La verdad es que las batallas nunca fueron peleadas como *l'art pour l'art*. Depende de la situación estratégica la conveniencia o posibilidad de una batalla naval. Son raras las oportunidades en que ambos bandos desean, simultáneamente, trabarse en combate y es igualmente raro el caso en que el adversario que desea la lucha pueda imponer su voluntad al contrario que no desea aceptar el reto. La flota que tiene el dominio del mar no necesita la batalla, a menos que quiera privar al enemigo de las ventajas estratégicas provenientes de una flota en potencia. Corbett definió la estrategia naval británica —la estrategia de un poder naval superior— con las siguientes frases clásicas: “Si somos fuertes, apuramos la batalla cuando podemos. Si somos débiles, no aceptamos este asunto a menos que nos veamos obligados a ello”. La estrategia de la potencia marítima menor es orientada, ya sea para conservar todo el poder naval posible y, por lo tanto, evitar la batalla, o ir en busca de ella si es que tiene una probabilidad de salir vencedora. Si la potencia marítima dominante es muy superior en fuerzas y no comete errores estratégicos, tales como la de dispersar sus fuerzas, su posición no será disputada.

Estas viejas experiencias no fueron impugnadas en esta guerra. En aquellos períodos en que las marinas británica o norteamericana habían sido debilitadas hasta llegar a un extremo más bien alarmante, ellas no buscaron la batalla. Cuando fueron fuertes, sus adversarios

eran débiles y evitaban la acción. Como en la historia del pasado, las batallas se producían, generalmente, con motivo de una importante expedición a ultramar —como ser nuestros ataques a Saipán, Leyte y Okinawa— o para interceptar a un gran convoy.

Si ninguno de los recientes encuentros habidos en la superficie se aproxima, en magnitud, a la Batalla de Jutlandia, la razón la hallamos en que las flotas modernas, en cuanto a buques capitales se refiere, son mucho más pequeñas que las marinas que intervinieron en la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, el tonelaje perdido en las batallas de la Segunda Guerra Mundial es muy grande. Brodie ha hecho presente que tan sólo en Guadalcanal, el tonelaje hundido era superior al sufrido por ambos adversarios en Jutlandia. Los resultados estratégicos de batallas tales como Guadalcanal y la del Golfo de Leyte fueron, de cualquier manera, más decisivos que los de Jutlandia. Mientras que Jutlandia constituyó una simple confirmación de un "status quo", aquellas dos batallas, entre otras, promovieron cambios en el dominio del mar.

Aunque es cierto que una acción artillera, en la superficie, ha dejado de ser el único medio de decidir una acción naval, en esta guerra han habido más combates en la superficie que en cualquiera otra anterior. Es característico de la guerra marítima, que el bando más débil puede rehuir la batalla. Mientras que anteriormente era difícil obligar a combatir a un adversario que no deseaba hacerlo, la aviación y las armas navales menores hacen posible el disminuir la velocidad del enemigo que se retira, y en esta forma ponerlo al alcance de la artillería principal de la flota que lo persigue. Además, las nuevas armas permiten la destrucción de las unidades seriamente averiadas, las que, en otros tiempos, podrían haber llegado a puerto y vivir para participar en otro combate. Los encuentros navales han adquirido una mayor variedad de la que tenían anteriormente.

## EL APOYO NAVAL A LA LUCHA TERRESTRE

Numerosos son los ejemplos del poder naval prestando apoyo directo a las tropas que actuaban en tierra. Así, por ejemplo, difícilmente podrían haberse ganado

las batallas de la Normandía sin la intervención de la artillería naval. La operación de desembarco, contra el Puerto de Ormoc, en Leyte, ofrece el ejemplo clásico y único en su género de abrirse camino en tierra desde el mar. La campaña naval en el Mediterráneo, que constituyó una de las principales causas de la victoria de El Alamein—el punto decisivo de la guerra—, es notable por el hecho de haberse desarrollado bajo circunstancias sumamente difíciles y con fuerzas navales inadecuadas. No es probable que se hubiera decidido a nuestro favor, a no ser por la batalla de Taranto, ganada por aquella supuesta arma inútil: el avión de los portaaviones.

La misión encomendada a la marina británica en el Mediterráneo era doble: contener el poder marítimo italiano en el Mediterráneo Central e impedir que se uniera, ya sea con la flota alemana o con la japonesa; y, segundo, impedir que la marina italiana pudiera reforzar a las fuerzas del Eje destacadas en Africa del Norte en forma tal, que las mismas pudieran derrotar al Octavo Ejército y cruzar el Canal de Suez, llegar hasta los campos petrolíferos del Cercano Oriente, y posiblemente conquistar una puerta trasera que llevara al Cáucaso o a una ruta terrestre a la India. (El General von Seeckt manifestó, durante la Primera Guerra Mundial, que la posición de las Potencias Centrales sería inexpugnable tan pronto sus ejércitos tuvieran seguro en su poder a Basra y el "control" del Golfo Pérsico).

Los problemas de la armada británica aparecían casi sin solución. Mientras los italianos mantenían sus fuerzas concentradas, los británicos tuvieron que dividir en dos a las suyas. La línea de abastecimiento del Eje era extremadamente corta y dentro de la protección de la aviación con base en tierra. La línea de abastecimiento de los británicos, a través del Mediterráneo, era sumamente precaria, y la que daba vuelta al Africa era extremadamente larga. El Vicealmirante Giuseppe Fioravanzo expresó claramente cuál era la situación cuando escribió:

“Los británicos están obligados a emplear la ruta que pasa por el Cabo de Buena Esperanza como su única línea de abastecimiento. Esto significa que ellos, con el

mismo número de buques, pueden realizar solamente tres viajes por año, mientras que nosotros estamos en condiciones de hacer cuatro o cinco por mes. El secreto de la estrategia del Mediterráneo y la posibilidad de que Europa (es decir, las potencias del Eje) puedan mantener sus posiciones en Europa, están basados en esta relación de distancias, que no puede ser descartada”.

Pero sucedió que el poder naval británico descartó esta “relación de distancias”, a pesar de que hubo momentos en que la flota británica del Mediterráneo estaba tan debilitada que le era imposible admitir otras pérdidas, y durante largo tiempo, el poder del Eje reinó supremo en el aire. Al hacer el balance encontramos que los británicos sólo gozaban de dos ventajas: “controlaban” ambas entradas al Mediterráneo”, y podían extraer su petróleo de recursos que estaban próximos, reduciendo así considerablemente sus servidumbres de transportes.

Se calcula que Rommel recibió, en 1942 la mitad de los abastecimientos que le fueron despachados desde los puertos italianos. La mayor parte de los abastecimientos que perdió fué debido a hundimientos causados por submarinos. En esta forma se impidió que los ejércitos del Eje, destacados en el Africa del Norte, pudieran concentrar una fuerza atacante superior, en poder al de los británicos. La capacidad de transporte de la Marina Mercante Británica (reforzada por la navegación norteamericana), el poder artillero de la Real Armada y la incapacidad italiana para hacer uso del poder marítimo, permitieron que el Egipto, punto de capital importancia, fuese conservado para las Naciones Unidas.

### DEFENSIVA ESTRATEGICA NAVAL

Entraremos a considerar ahora la aptitud de una armada moderna para llevar a cabo la defensa estratégica. No hay necesidad de detenernos en su capacidad para proteger al comercio contra los ataques submarinos y aéreos. Recuérdese tan sólo que el submarino alemán no fué vencido por el bombardeo estratégico, como se predecía, sino por el empleo combinado del poder de superficie y la aviación del portaavión y con base terrestre. Al igual que otros elementos del poder naval,

el submarino solamente podía ser vencido en el mar y no en puerto. La suerte del submarino fué finalmente sellada por el dominio indisputado de la superficie, por los aliados. Si la marina o la fuerza aérea de Alemania hubiese estado en condiciones de barrer de los mares a nuestras unidades antisubmarinas o a los portaaviones de escolta, o reducir su número en forma destacada, el submarino jamás hubiera sido reprimido. De no haber contado con la protección indirecta y lejana de nuestros buques capitales y cruceros, las embarcaciones que luchaban contra los submarinos hubiesen sido eliminados. La batalla del Atlántico ha impugnado victoriosamente, la tesis de que quien tiene el "control" submarino y/o del aire, "controla" ipso facto la superficie de los mares. Al contrario, para ejercer el dominio submarino y del cielo, en alta mar, es necesario el "control" previo de la superficie.

Una de las principales adquisiciones defensivas del poder naval, durante la actual contienda, es raramente mencionada. Lo que es indudable es que la misma jamás dió lugar a epígrafes, por cuanto era una adquisición invisible: la protección de la Gran Bretaña (como así también de los Estados Unidos y todo el Hemisferio Occidental) contra la invasión. No es necesario demostrar que su incapacidad para invadir a Gran Bretaña, costó a los alemanes la victoria que ellos ya creían conquistada. Es interesante recordar que cuando Napoleón se dió cuenta de que no podía controlar el Canal de la Mancha, ni siquiera durante seis horas, y que, por consiguiente, Gran Bretaña estaba fuera de su alcance, él lanzó a sus tropas hacia el este, contra Austria. Igualmente Hitler, cuando se convenció de la imposibilidad de invadir a Gran Bretaña, decidió emplear su poder ofensivo contra su mayor enemigo continental: Rusia. El General alemán von Seydlitz, actualmente prisionero de guerra en Rusia, reveló que la decisión de Hitler de atacar a este país fué tomada en época tan lejana como la del 22 de octubre de 1940.

Generalmente se concede a la Real Fuerza Aérea el mérito de haber salvado a Gran Bretaña. Como hecho positivo, es indudable que el poder aéreo británico constituyó uno de los factores que obligó a los alema-

nes a desistir de su propósito. El poderío del Comando de Caza era tal, que los alemanes no podían pretender bombardear y obligar a la armada británica a que se alejara de la zona donde se realizarían sus operativos de desembarco. Pero la Real Fuerza Aérea no es la única que motivó la alteración de los planes alemanes.

Ante todo, es una exageración el manifestar que la R.F.A. retuvo el dominio de los cielos de Gran Bretaña y del Canal de la Mancha. Ellos solamente consiguieron que las operaciones de bombardeo resultaran muy costosas a los alemanes. Pero durante 1940, la Luftwaffe se mantuvo lo suficientemente fuerte como para conquistar el dominio aéreo temporal sobre el sur de Gran Bretaña, cuando y donde quisiera. Además, el poder de bombardeo de la R.F.A. era muy inferior al de la Luftwaffe: la primera dejó caer algo más de 5.000 toneladas de bombas durante los últimos seis meses de 1940, mientras que la segunda, en el mismo período, dejó caer alrededor de 36.000 toneladas sobre Gran Bretaña. El poder británico de bombardeo hubiera sido insuficiente para destruir cualquier tentativa decidida de invasión, menos aún contra la punta extrema de Irlanda. En otras palabras, de las 3 armas, los alemanes eran, en 1940 muy superiores en tierra; en el aire eran, sin exagerar, por lo menos capaces de defender los suyos. En el mar eran, empero, enormemente inferiores.

No podemos decir si los alemanes se equivocaron o no en sus cálculos. Aparentemente, el Estado Mayor Alemán no dudaba que la Marina Real estaba en condiciones de anular cualquier tentativa de desembarco hecha en gran escala y de destruir un gran número de transportes, infligiendo, de este modo, pérdidas prohibitivas a la fuerza expedicionaria alemana. Cualesquiera fueran las potencialidades de las armas modernas y del bombardeo en especial, para derrotar un país insular, es necesario en la actualidad —y seguirá siéndolo en el futuro— el dominio del mar, embarcaciones especiales de desembarco y numeros transportes, además del poder terrestre y aéreo.

La historia de la abortada tentativa alemana de invasión encuadra exactamente con el modelo de innumera

bles tentativas anteriores realizadas para invadir a Inglaterra. Corbett escribió:

“Una invasión de Gran Bretaña debe constituir siempre una tentativa sobre un mar que no está dominado... Si nosotros tenemos el dominio completo, la invasión no tendrá lugar, ni tampoco será intentada... Los estrategas continentales, desde Parma a Napoleón, se han aferrado obstinadamente a la creencia de que existe una solución que dista mucho de una decisión naval completa... La verdad es que todas las tentativas de invadir a Inglaterra, sin tener el dominio del mar, se han movido en un círculo vicioso.

Gran Bretaña se ha salvado de ser invadida, porque su armada jamás ha cesado de ejercer el dominio del mar.

### LA OFENSIVA ESTRATEGICA NAVAL

El dominio del mar impide al enemigo realizar invasiones a ultramar. Por el mismo don, el que tiene ese dominio puede invadir el territorio enemigo desde el mar. Mediante las operaciones de desembarco en las costas que estaban en poder de alemanes y japoneses el poder marítimo ha ejercido la mayor influencia en el resultado de la actual guerra.

Esto constituye, nuevamente, un caso clásico para poner a prueba la validez de las doctrinas opuestas al poder marítimo. Los escritores clásicos, dedicados a los problemas navales, mantenían la opinión unánime de que las expediciones a ultramar deben ser consideradas como las más difíciles entre las operaciones militares. Los desembarcos que tropezaban con oposición eran considerados como extremadamente peligrosos y se dudaba que se pudiese constituir una expedición de desembarco que alcanzara la magnitud de una invasión, si se tenía ante sí a un enemigo decidido. Se consideraba también que las invasiones anfibia se hallaban más allá del “legítimo riesgo de guerra”, sobre todo mientras el enemigo tuviera una pequeña porción de poder naval. El asalto de posiciones terrestres con la artillería de a bordo, una parte inevitable de la guerra anfibia, era considerado absolutamente impracticable. Es famosa la de-



claración de Nelson: "que la cantidad de pólvora y proyectiles que sería disparada en semejante ataque, podría ser lanzada, mucho mejor, desde una batería en la costa".

En 1870, el Mariscal de Campo británico Sir L. Simmons, dijo: "¿Cuál es la probabilidad de que un disparo hecho desde una plataforma inestable, como es la de una cubierta de buque, haga impacto en una batería que se encuentra a 1.600 ó 1.800 yardas, como para causarle daño alguno? Personalmente considero que hacer la tentativa equivale a desperdiciar la munición".

En 1904, los japoneses bombardearon a los fuertes de Port Arthur en cinco oportunidades, por lo menos. En una de ellas dispararon ciento cuarenta y cinco granadas de 12 pulgadas y, en otra, ciento cincuenta del mismo calibre. Los cañones de mayor calibre que los rusos opusieron a aquéllos fueron diez "howitzers" de 11 pulgadas y cinco cañones de 10 pulgadas. Sin embargo, los japoneses fueron rechazados en cada uno de sus ataques. El efecto de su artillería naval contra las defensas de los fuertes era nulo. A este respecto está demás el recordar a los Dardanelos. Un buen compendio de la situación fué hecha por Sir George Sydenham, quien escribió:

"Los buques de guerra no son construídos para atacar las defensas costeras y raramente puede disponerse de los mismos para este propósito, mientras el progreso de la ciencia militar ha inclinado la balanza fuertemente en su contra.

Los adversarios del poder naval creyeron, como es natural, que los modernos adelantos tecnológicos habían hecho que las operaciones anfibia fueran aún más difíciles que en ningún otro momento en el pasado. Pero, contrariamente a las expectativas de que el poder naval perdería facultades de que gozaba en guerra anteriores, el progreso técnico lo dotó de facultades que no había poseído hasta entonces, a saber: la capacidad para vencer a la artillería de costa con los cañones de a bordo, destruir poderosas fortificaciones costeras, hacer posibles los desembarcos a pesar de la resistencia opuesta, y realizar invasiones de la mayor magnitud en ultramar. Los desembarcos en Italia, Francia, las Marshalls,

Saipan y las Filipinas, constituyen los más grandes triunfos que jamás haya alcanzado el poder naval en su larga historia.

El aislamiento de la zona que ocupa la cabeza de puente, mediante el bombardeo, es indispensable en los operativos de desembarco. Pero si la invasión se efectúa desde bases distantes, aun el poder de bombardeo estratégico debe estar en los portaaviones, o bien deben conquistarse bases isleñas mediante ataques anfibios. Si las bases aéreas no están situadas muy próximas a la cabeza de puente, el apoyo táctico aéreo es facilitado por los portaaviones. La experiencia ha demostrado, además, que el tiro de la artillería naval es necesario para completar el aislamiento de la cabeza de puente y dispersar los contraataques durante la fase de formación de las operaciones anfibias.

Tampoco ha demostrado el poder naval su ineficacia en su otra misión ofensiva: el bloqueo naval económico. Según ciertas personas, el bloqueo —que en la Primera Guerra Mundial fué la causa particular más importante del derrumbe alemán—, ejerció muy poca influencia en la actual contienda. Se alegaba que era un esfuerzo inútil privar a Alemania de aquellos abastecimientos que ella no necesitaba. Alemania se había preparado para contrarrestar la esperada pérdida de sus aprovisionamientos transoceánicos. Había alistado una gran producción de substitutos, un sistema estricto de racionamiento y una distribución científica de materias primas que impedía toda fuga. Por otra parte, las potencias del Eje habían conquistado el “control” de los recursos industriales y de materias primas del continente europeo, quedando así a prueba del bloqueo, por lo menos en base a sus necesidades de tiempo de paz.

Pero aún admitiendo que Alemania había satisfecho sus necesidades de materias primas y artículos industriales, el bloqueo hubiera seguido siendo la causa de su incapacidad para llevar hasta el campo de batalla tanto equipo como tenían sus enemigos. El bloqueo naval impidió que Alemania alcanzara la superioridad material necesaria para salir vencedora en las batallas decisivas.

Sin embargo, el argumento sobre la efectividad o fracaso del bloqueo naval, pierde de vista este asunto:

admitiendo que el continente europeo proveyera a Alemania de suficientes abastecimientos, subsiste empero la verdad de que las campañas terrestres, para reducir los efectos del bloqueo, le costo a Alemania una considerable parte de su poder humano y material. El hecho fundamental es que Alemania se vió obligada a atacar a Rusia a fin de poder vencer esos efectos del bloqueo naval aliado. Esto es, por lo menos, el testimonio del más destacado de los escritores navales de Alemania, el Vicealmirante Kurt Assmann, quien escribió:

“Debemos asegurar nuestra retaguardia antes de poder lanzar todas nuestras fuerzas contra las potencias anglosajonas. Constituye parte de esta operación de seguridad el que nosotros adquiramos, en el este, aquellas materias primas y víveres que, como consecuencia de la interrupción de nuestras rutas marítimas de abastecimientos, el territorio de la Europa Central no produce en cantidades suficientes. De aquí que la guerra ruso-germana sea parte de la actual guerra económica global”.

En otros términos, el bloqueo, como en la época de Napoleón, presentaba a las potencias marítimas con su más poderoso aliado en tierra, aunque no debe negarse que Alemania atacó a Rusia también por otras causas. Además de ésto, el bloqueo motivó la dispersión del poder militar alemán entre lejanos límites, como son los Pirineos, Cabo Norte y el Cáucaso. El ejército alemán que hacía frente a las ofensivas aliadas en Europa, era mucho más débil de lo que hubiera sido, a no ser por el bloqueo. Si el bloqueo es realmente un arma tan ineficaz, es indudable que los alemanes se sorprenderían al saberlo.

### ESTRATEGIA NAVAL EN EL EJE

¿Cuál hubiera sido el resultado de la Segunda Guerra Mundial, si las potencias del eje hubiesen fundado su estrategia en una correcta apreciación del poder naval y no, como sucedió, en una estimación en menos de su valor? Después de haber sido designado comandante en jefe de la armada alemana, en enero de 1943, el gran Almirante Doenitz, éste expresó su creencia de que la actual contienda era esencialmente una guerra naval y,

por lo tanto, sólo podía ser ganada en el mar. En otra oportunidad indicó que las potencias anglosajonas, como potencias navales, no podían ser quebrantadas en tierra, sino que debían ser derrotadas en el agua. Pero ni antes ni después de la designación de Doenitz, estuvo la estrategia alemana basada en un reconocimiento semejante del poder naval. Si Alemania hubiera tenido la intención de obtener la victoria en esta guerra, derrotando al poder naval británico (y luego al norteamericano), la Wehrmacht alemana se hubiera preparado para una guerra totalmente distinta. Pero los nazis, que eran creyentes fanáticos en el evangelio del poder aéreo, se habían convencido a sí mismos de que la Luftwaffe anularía a la Marina Real. (Como un aspecto incidental, es interesante observar que ellos aceptaban este credo aún en sus aspectos más dudosos y fallaron, por lo tanto, en la creación de una aviación naval satisfactoria o en desarrollar una cooperación aeronaval eficaz. Por otra parte, sus esfuerzos en los bombardeos estratégicos eran, en gran parte, obra de la improvisación y pésimamente planeados).

El Acuerdo Naval Anglogermano, concertado en 1935, concedía a Alemania el derecho de construir una flota con una potencialidad igual al 35 por ciento de la marina inglesa. Si bien es cierto que Alemania quebrantó resueltamente todos los otros acuerdos relativos a las limitaciones de armamento, ella no solamente se mantuvo escrupulosamente dentro de los límites del pacto mencionado, sino que tampoco construyó el poder naval permitido. Esta nación tenía el derecho de construir, por lo menos, seis buques como el "Scharnhorst" o casi cinco como el "Bismarck". Pero Alemania inició la guerra con algo escasamente superior a un tercio del poder en acorazados que le correspondía y menos de un tercio en el de cruceros. Aun después de la incorporación de los dos "Bismarck", al poder alemán en acorazados le faltaba un cuarto para llegar al autorizado por el acuerdo. Si Alemania hubiese poseído en la primavera de 1941, el número de acorazados considerados en ese pacto naval y si en lugar de los "Scharnhorst" —que habían sido construídos como un tipo transitorio (Uebergangstyp) con el propósito primordial de hacer frente a los

“Strasbourg” de los franceses— hubieran construido exclusivamente acorazados de la clase “Bismarck”, ellos hubieran tenido una buena probabilidad de mantenerse firmes ante los británicos.

La segunda oportunidad que tuvo Alemania para disponer del poder naval, fué después del derrumbe de Francia. No es este el lugar para discutir los distintos medios de que podrían haberse valido los alemanes para posesionarse de la flota francesa y vencer la vigilancia naval de los británicos y la presión política de los norteamericanos. El hecho es que los alemanes no realizaron ninguna tentativa seria para apoderarse de la flota de Vichy. De esto debe deducirse que ellos no querían los buques de guerra franceses. Cuando tenía lugar el armisticio francoalemán, y antes de Mers-ElKebir, los alemanes podrían haberse posesionado de los dos “Strasbourg” y de dos acorazados más viejos. También era posible que ellos o los italianos hicieran algo respecto al “Richelieu” y el “Jean Bart”. Es cierto que hubiera sido muy difícil tripular estas unidades, a menos que los alemanes encontraran dotaciones francesas que les merecieran fe. Pero si aquellos hubieran deseado realmente poseer esos buques, podrían haber vencido todas las dificultades. Apoderándose de la flota de Vichy, ellos hubieran aumentado su poderío naval en un 80 por ciento aproximadamente.

Mediante el empleo de los acorazados italianos y los de Vichy, el Eje hubiera logrado el dominio del Mediterráneo. Los británicos se hubieran visto ante el dilema de duplicar su poder naval en ese mar para no permitir la salida de los acorazados alemanes, o bien encontrar todo su poderío en Gran Bretaña y abandonar a Gibraltar. En este último caso la “Flota del Eje del Sur” se habría internado en el Atlántico. Esta podría haberse unido con la “Flota del Eje del Norte” y ambas podrían haber desarrollado sus actividades en forma tal que hubieran tomado a la Marina Británica en una enorme tenaza. Nadie puede decir si los británicos, recurriendo a estrategia y tácticas superiores, hubieran obtenido la victoria en esta batalla que se formaba, y si en una repetición naval de la batalla de Rivoli podrían haber derrotado a ambas flotas del Eje. El peligro hubiera sido

mortal, aún en el caso de que las flotas del Eje no se propusiesen entrar en combate, sino simplemente en ejercer un estrecho bloqueo de las Islas Británicas. De haber sido la campaña submarina apoyada por el poderío de superficie, su eficacia hubiera sido de naturaleza permanente y no tan sólo transitoria.

La irrupción, en el Atlántico, de grandes fuerzas de superficie del Eje, hubiera acarreado graves consecuencias para la seguridad norteamericana. La marina de los Estados Unidos se hubiera visto obligada a distraer a más de la mitad de sus acorazados en el Atlántico. Tal vez no hubiera habido elementos de reemplazo, para el Pacífico, después de Pearl Harbour. Los japoneses habrían disfrutado del dominio sobre una amplia zona de dicho océano y es seguro que su avance no hubiera sido detenido en el Mar de Coral.

Se ha dicho que la Alemania de 1914 no tenía un conocimiento claro del mar. Dos citas de jefes navales alemanes demostrarán que ellos no comprendieron realmente el primer principio de la estrategia naval. El 16 de Septiembre de 1914, el Almirante Tirpitz manifestó que: "La armada alemana debía abstenerse de librar batalla hasta tanto no se hubiese alcanzado la decisión principal en el frente terrestre del oeste". Después de la guerra, el 15 de febrero de 1920, el Almirante Scheer puso en evidencia que el Almirantazgo Alemán no había llegado a comprender todavía la verdadera lección de la guerra, al manifestar: "Mientras no pudiésemos conquistar una posición favorable en algunos de los frentes, mi opinión era que nosotros no debíamos arriesgar el aniquilamiento de nuestra flota". El ignoraba que el Almirante Jellicoe era el único hombre, de ambos, bandos, que podía perder la guerra en una sola tarde, y que por igual causa, él (Scheer) era el único hombre de ambos bandos que podía ganar la guerra en un tiempo igualmente breve. El almirante alemán no se le ocurrió que únicamente mediante la destrucción del poder naval británico, podría haberse desarrollado la guerra terrestre en forma favorable para Alemania. Evidentemente, muy poco es lo que ha cambiado la mentalidad naval alemana. Para los cerebros de los estrategas nazis,

el poder naval era de importancia secundaria. Sin embargo, tan pronto como el ejército alemán llegaba a la costa del mar, allí se paralizaba su marcha hacia la conquista del mundo. Era tal la creencia de los alemanes sobre la impotencia del poder naval, que durante largo tiempo, ellos sostenían que sus costas estaban libres de los ataques anfibios. No comprendían que solamente un poder naval adecuado podía asegurar permanentemente a sus conquistas mal habidas.

De igual modo, los italianos no sabían cómo sacar provecho de su poder naval. Su marina estaba excesivamente impresionada por la doctrina del Almirante Oscar di Giambardino, que sostenía que Italia no podía emprender una guerra afortunada contra un poder naval superior que dominara ambas salidas del Mediterráneo. Sin embargo, la mayor razón de ser la marina italiana era casualmente de que "debería dejar libre la cárcel del Mediterráneo o, por lo menos, mantener un amplio "control" sobre ese mar interior". Pero en momento alguno trató de cumplir con su misión estratégica; no digamos nada de buscar la batalla con la flota británica. La marina italiana se abstuvo hasta de interponerse en nuestros operativos de desembarco en el Norte de Africa y Sicilia.

### ¿ELIMINAREMOS A NUESTRO PODER NAVAL?

La mejor manera de anular todos los argumentos de los adversarios del poder naval consiste en preguntarles qué hubiera sucedido si Gran Bretaña y los Estados Unidos de Norte América hubieran eliminado sus flotas de batalla, mientras las potencias del Eje conquistaban el dominio del mar. En vista de que nuestro "control" indisputado de los mares nos permitió desembarcar en Africa, Europa y las Filipinas, no es posible dudar de que en aquel caso los del Eje podrían haber desembarcado en Gran Bretaña, Africa, Asia y América. Sin duda, es posible que los hubiéramos derrotado, en tierra. Pero, aún suponiendo que todas las acciones nos hubiesen sido favorables, la guerra se hubiera desarrollado en este país y la industria norteamericana habría estado situada dentro del radio de acción de los bombarderos del Eje. El resultado mínimo del dominio

de los mares por las potencias del Eje, hubiera sido la anulación total de las comunicaciones entre Rusia, Gran Bretaña, Australia, la India y el "arsenal de la democracia". Si bajo estas condiciones nosotros hubiéramos intentado desembarcar en las costas de Europa, tal vez escoltados por poderosísimas fuerzas aéreas, la marina del Eje—en una noche oscura y tormentosa, cuando los aviones no pueden bombardear y posiblemente tampoco volar—hubiera navegado entre nuestros millares de transportes desamparados, y hubiera cumplido con la misión encomendada de destruir la invasión aliada. Comparativamente, la suerte de la armada española nos parecía hoy insignificante.

Como es natural, el curso de la Segunda Guerra Mundial se vió influenciado, considerablemente, por el hecho de que Goering nació en Alemania, Douhet en Italia y Mahan en los Estados Unidos, y que Gran Bretaña—la patria de Drake, Barham, Nelson y Jellicoe—se aferró, instintivamente, al poder naval que jamás en la historia fracasó en la protección de las costas británicas y en llevar su ofensiva hacia el enemigo. En el futuro la seguridad norteamericana dependerá de la comprensión, por su pueblo, del siguiente hecho: el poder naval constituye la garantía de que este país jamás se transformará en un campo de batalla y que los norteamericanos puedan estar siempre defendidos contra el agresor de ultramar.

(Del "Boletín del Centro Naval".—Argentina).





---

## Comando único? si, para fuerzas homogéneas

Por el Capitán de Mar y Guerra Carlos Penna Botto.

Comando Unico de las Fuerzas Armadas, en tiempo de guerra, es ciertamente un asunto muy delicado, que no siempre se trata con el necesario conocimiento de causa y con la imprescindible objetividad.

Discurrir, en tales condiciones, sobre tan grave tema, puede calificarse de procedimiento altamente temerario e irreflexivo...

Lo que se hace esencial conseguir en acciones de guerra, es la **acción unificada**, en orden a la consecución de objetivos bien determinados.

Esta expresión: **acción unificada**, heredada de la tecnología naval norteamericana y traducción literal de "unified action", significa: "conjunto coordinado de acciones, a fin de alcanzar el objetivo" o "acciones unificadas por la intención de conseguir determinado propósito".

Esta expresión revela la importancia de **condicionar** cualquiera acción naval o militar, a los fines pretendidos; esto en forma de evitar esfuerzo estériles, dispersos, onerosos, que no tengan relación directa con el éxito o la victoria en la guerra.

Para "unificar" o "condicionar" esfuerzos de carácter naval o militar se echa mano del sistema de "**comando**".

Este sistema admite, entretando, dos soluciones alternativas, ambas eficaces en determinadas circunstancias, quedando la adopción de una u otra adscrita a la situación que estuviere en causa.

Estas soluciones alternativas son:

- a) **Unidad de Comando**
- b) **Cooperación entre Comand<sup>o</sup>s**

Ambas son aplicables en el caso de **Fuerzas Armadas homogéneas**, a saber, **Fuerzas Navales**, de un lado, **Fuerzas Terrestres**, del otro.

Para **Fuerzas Armadas heterogéneas**, esto es, para **Fuerzas Navales y Terrestres** actuando en una misma área estratégica, o en un mismo teatro de guerra, la solución **Unidad de Comando** se hace ya muy precaria, a no ser en las llamadas **Operaciones Combinadas** que comprendan una importante fase táctica en que aquellas fuerzas queden íntimamente hermanadas; e impónese entonces para el caso general de las **Fuerzas Heterogéneas**, la segunda solución, en los moldes de la **Cooperación de Comandos**

Dada la profunda diversidad de los medios de pelear en los mares y en tierra, esto es, de los medios de ejercer, o el "poder marítimo" o el "poder terrestre", sólo sería admisible el **Comando Unico**, para **Fuerzas Heterogéneas**, si dispusiésemos de un individuo genial, competente en las complejas lides navales, de un lado, militares, del otro; versado en los difíciles trámites de la guerra en los mares y de la guerra terrestre!

Este Jefe único tendría que poseer, no solo una competencia omnimoda en guerra global, sino también una capacidad de trabajo prodigiosa, verdaderamente sobrehumana, a la par de resistencia física, moral y mental extraordinarias!

No existen tales superhombres en los tiempos que corren, dada la tremenda e intrincada trama de los conflictos modernos...

Aun más, sería preciso para que funcionara satisfactoriamente el **Comando Unico** que las comunicaciones fueran siempre perfectas y posibles; pues ellas, aún cuando perfectas, no siempre son posibles, sobre todo en la guerra naval, en vista de la absoluta necesidad de mantener, en numerosas ocasiones, (precisamente en las ocasiones de mayor urgencia...), el silencio radiotelegráfico.

Ni aun en eras ya remotas fué posible el ejercicio eficiente del **Comando Unico** sobre fuerzas heterogéneas de mar y tierra.

Uno de los mayores genios militares de todos los tiempos, Napoleón, fracasó estrepitosamente, cuando quiso comandar de un modo directo las fuerzas navales francesas.

Y fué ese fracaso el que le produjo la caída, con el advenimiento de Waterloo .

Si no estuviesen las campañas terrestres, en efecto vinculadas a las campañas navales, no sería el éxito, alcanzado en tierra firme, un subproducto de las victorias en los mares! "

Pero aquel notable genio militar persistió, como buen soldado, en menospreciar las cosas del mar, y solo más tarde en sus tranquilas y ponderadas meditaciones de Santa Elena, fué llevado a confesar que había descuidado el aspecto naval de los conflictos armados. Fué en los roqueríos de la isla solitaria donde él declaró:

"El tridente de Neptuno es el dueño del mundo; máxima que es verdad hoy día".

"Hay en esa profesión una especialidad, una técnica, que retiene todas mis concepciones".

"Si yo hubiera sido maestro del mar, yo sería maestro del Oriente".

Todavía, conviene recordar que Bonaparte ejerció el **Comando Unico** en su calidad de Emperador, esto es, de Jefe de Estado.

Ejemplos más recientes, de hecho ejemplos de la actualidad, muestran el epílogo desastroso que tuvo el **Comando Unico** de todas las fuerzas alemanas, ejercido por Hitler, aun cuando ligeramente justificado, hasta cierto punto, por su condición de Jefe de Estado.

Nos estamos refiriendo, está claro, al **Comando Unico** "efectivo", y no al **Comando Unico** "simbólico" con referencia a las Fuerzas Heterogéneas.

En efecto, el **Comando** "simbólico" es perfectamente aceptable, y aunque llamado **Unico**, no representa sino la segunda solución que apuntamos para el proble-

ma de "unificar" o "condicionar", por medio del Comando, todos los esfuerzos de naturaleza naval y militar que estén en juego, segunda solución ésta, que es la "Coordinación entre Comandos".

Este Comando Único "simbólico" ha logrado éxitos, con el General Eisenhower, en la Europa Occidental, con el General Mac Arthur, en el S. O. del Pacífico y con el Almirante Mountbatten, en la India y en Birmania.

El mérito de estos tres jefes ha sido principalmente, el de "Coordinar esfuerzos"; su mayor habilidad ha sido la de conseguir inteligente y eficaz "cooperación" entre los Comandos de fuerzas Heterogéneas, resultando un perfecto trabajo de equipo o "team".

La "centralización" en las lides guerreras, no debe exceder de un cierto límite prudente, y la "descentralización, sobre todo entre Fuerzas Heterogéneas, se torna a veces de absoluta necesidad. Igualmente entre Fuerzas Homogéneas, cuando las operaciones se desarrollan en áreas apartadas unas de otras, aparece la conveniencia de "descentralizar" instituyéndose "unidad local de comando" en cada área.

¿Concentrar esfuerzos?—!Sí! Pero sin perjuicio del esfuerzo global, también subdividir el trabajo... En otras palabras: subdividir para mejor concentrar...

Subdividir el trabajo global, para mejor concentrar los esfuerzos parciales.

El mejor rendimiento será conseguido concentrando los esfuerzos parcelados, independientemente ejercidos; y no, reuniendo todos los esfuerzos bajo una dirección única.

Solo podrá Comandar en la acepción rigurosa de la palabra, quién conozca el "oficio", quién esté perfectamente a la par de las actividades en causa, quien sea un profesional completo, eximio, acabado y competente!

La guerra, aunque total en su aspecto moderno, es practicada de modo tan diverso en el mar y en la tierra, que exige, ineludiblemente Jefes Navales para su conducción naval, y Jefes Militares para su dirección apropiada en tierra firme.

Es la vieja teoría de la “especialización”, hoy más preeminente que nunca en vista de la trascendente técnica de las luchas armadas.

Es el áureo “sutor ne supra crepidam” aplicado a las lides guerreras...

Sería imprudentísimo dar a un General el Comando “efectivo” de una Escuadra, sin que él supiese distinguir entre la proa y la popa de una nave de guerra ni conociere los rudimentos y prolegómenos de la profesión naval...

Y sería consumada locura colocar un Almirante a dirigir cuerpos de Ejército por el simple hecho de ser eficiente en la guerra naval.

Más adelante aludiremos al caso del Almirante Mountbatten. Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas en la India y en la Birmania, y mostraremos que el aspecto paradójal se deshace por la sola constatación de tratarse de un comando que tiene un 50% de nominal o “simbólico”, con el atenuante de ser ejercido por un Almirante que, debido a circunstancias especiales, se adaptó muy bien a ciertas modalidades de la guerra terrestre habiendo sido él mismo el creador de la moderna especie de guerrillas denominada “comandos”.

He aquí respecto a este importante asunto la opinión insospechable de Napoleón.

“Un General, Comandante en Jefe de una fuerza naval, y un General Comandante en Jefe de un Ejército de tierra son dos hombres que deben poseer cualidades diferentes. Se nace con las cualidades propias para comandar un Ejército de tierra, en tanto que las cualidades necesarias para comandar una Armada naval, no se adquieren sino con la experiencia” (sic). (Memorial de Santa Elena).

En un escenario infinitamente más restringido, cual es el de una orquesta sinfónica, que acontecería si, para dirigirla, fuera designado quién no conoce a fondo la parte asignada a cada instrumento independientemente.

—Habría, por cierto, desafinamientos y confusión.

Cómo podría el tal maestro "sui géneris" armonizar el conjunto, unificar y disciplinar los esfuerzos, hacer surgir el conveniente efecto global, modular el torrente sonoro?—No lo podría hacer; el efecto total sería deplorable.

Ahora si eso sucede en una pequeña masa de media centena de músicos, a pesar de la existencia de reglas fijas y bien definidas, como son las tales reglas del arte musical, que no acontecería si un individuo incompetente —un "símil" del mal maestro—, fuese convertido en conductor de grandes masas humanas en un conflicto armado?

Agréguese que se trataría entonces de un ambiente sublimado, altamente complejo, como es el de las guerras entre los pueblos;—ambiente donde las reglas fijas no existen, donde lo moral sobrelleva en mucho a lo material, donde los imponderables entran continuamente en juego, donde todos actúan bajo tremenda responsabilidad y en condiciones intensamente emotivas; y donde sólo la completa adaptación profesional, el conocimiento técnico perfecto, y el raciocinio agotador, permiten a un jefe, naval o militar, decidir con acierto y comandar con eficiencia?...

Viene el caso citar, como valiosas, las palabras de una figura militar, merecidamente destacada, el General Mac Arthur.

Helas aquí:

"La lucha en tierra y la lucha en el mar, no poseen otro elemento común sino el anhelo supremo de la victoria. Contandos separados. Estados Mayores especializados, entrenamiento igualmente peculiar, y métodos de abastecimiento individuales, deben ser considerados como esenciales al Ejército y a la Marina".

Estas luminosas verdades fueron pronunciadas como rechazo a la tentativa, hecha hace tiempo en los Estados Unidos, de reunir en un solo Ministerio, —el de Defensa,—las actividades de dos Ministerios distintos, de la Marina y de la Guerra.

Citaremos todavía otra opinión, que hemos buscado nuevamente entre distinguidos Generales, y no entre Almirantes o conceptuados jefes navales, para que así

no se nos eche en cara el buscar, de adrede, documentación unilateral, que pueda servir "pro domo nostra".

Así escribió el General Mordacq:

"La conducción de las operaciones en tierra y en el mar debe ser dada, respectivamente, a un General y a un Almirante; cada uno de ellos, en lo que le respecte, ejerciendo el comando único en toda su plenitud, quedando todos los otros Generales y Almirantes subordinados respectivamente a ellos, sin restricción alguna".

∴

Sólo después de haber examinado, en sus aspectos estratégico y táctico, una cierta situación de gran ámbito, es que se podrá concluir sobre la conveniencia o no, de instituir un **Comando Unico** para las fuerzas navales y terrestres, designadas o disponibles para la solución de la contingencia militar que aquella situación representa.

Examinada una situación naval-militar compleja, de envergadura, a la luz de los modernos moldes de la inducción y de la deducción, de síntesis y de análisis, y tomando para guía de todo el raciocinio una cierta **Misión** atribuída a las fuerzas que tendrán que resolver la complejidad naval-militar en causa, se llega a una **Decisión**.

Esta **Decisión** representa lo medular del "mejor partido a tomar" para conseguir éxito en las operaciones. Ella indica, en sus líneas maestras:

- a) **Lo que hay que hacer** (la tarea de la Misión).
- b) **Para qué se hace** (el propósito de la Misión); y
- c) **Cómo, cuando y dónde se hará**.

Esta **Decisión**, así enunciada grosso modo, precisa ser en seguida consubstanciada en Planes y Ordenes de Operaciones, para que así pueda ser ejecutada.

La formación de tales Planes y Ordenes obedece también a procesos ordenados de raciocinio, derivados de estudios intensivos que de larga fecha vienen siendo hechos sobre el asunto.

Estos estudios cristalizarán en normas y fórmulas-padrón, que guían o canalizan el racionamiento, a través de sendas apropiadas, posibilitando mayor rendimiento, suprimiendo causas de errores y de omisiones, ansiando siempre la consecución del **desiderátum**, que es: el cumplimiento de la Misión.

Nosotros, en la Marina brasilera, adoptamos no sólo para "exámenes de situaciones", sino también para la "formulación de planes y órdenes; los excelentes métodos usados en la Marina norteamericana; sistemas evolucionados durante la paz, y puestos a prueba durante la guerra con notable éxito.

La primera cosa en que se piensa, en un Plan o en una Orden de Operaciones, en su encabezamiento, es precisamente la de la **Cadena de Comando**, de la cual la Fuerza en cuestión, sea ella toda la Escuadra o fracción de la misma, representa uno de los eslabones.

El escalón superior, siempre que exista, es entonces debidamente citado.

En el primer párrafo del Cuerpo del Plan, (o de la Orden), se trata, luego, en seguida, de la Organización por Tareas de la Fuerza de que se dispone; y viene así a luz la cuestión del **Comando de la Fuerza** y del lugar (navío) a ser ocupada por el Comandante de la misma.

Por lo tanto, esta deliberación sobre el **Comando** no es cosa que se pueda tomar caprichosamente "a priori", ante la mera presentación de una perplejidad naval-militar constituyendo una "situación"...

No es asunto sobre el cual se pueda dogmatizar, aseverando desde luego, "prima facie", que el **Comando** deba ser ejercido por éste o por aquel individuo, o deba ser único o no, o deba ser centralizado, subdividido, etc!.

Eso sería proceder irreflexivamente, sería contrariar la propia esencia, el propio fundamento de los "exámenes de situaciones"; sería doctrinar en falso, sin la sanción del raciocinio; sería prejuzgar imprudentemente, y en asuntos extremadamente complejos que se relacionan directamente con la seguridad nacional; sería ceder al sentimiento, atender a las inclinaciones y tendencias de orden personal, siempre peligrosas consejeras, y como tal, inadmisibles en cuestiones de tanta magnitud.



Es precisamente al tratarse de "situaciones" de alta envergadura que comportan **operaciones combinadas**, en que fuerzas navales y terrestres tengan que actuar de común acuerdo, ejecutando planes interrelacionados, cuando más grave se hace el capítulo del **Comando**: si único, si **subdividido!**

Y sólo el "examen" de aquellas "situaciones" hecho en un Estado Mayor combinado, naval-militar, o en un equivalente Consejo de Seguridad Nacional, permitirá llegar a una conclusión racional, sabia y apropiada, luego consubstanciada en un plan de campaña.

El **Comando Supremo** de todas las Fuerzas Armadas, navales y militares es, por lo general, **unificado** y se cristaliza en la persona del Jefe de Estado, que se torna ostensiblemente Comandante en Jefe de las Fuerzas de Mar y Tierra.

Este Jefe de Estado, siempre guiado por los "exámenes de situación" que le son presentados por el Estado Mayor combinado, o por el Consejo de Seguridad Nacional, dirige políticamente la guerra, cuando está ya desencadenada; pero comandan "efectivamente" las fuerzas navales y las fuerzas terrestres, respectivamente, los Comandantes en Jefe de la Escuadra y del Ejército.

En determinados teatros estratégicos, o en ciertas áreas tácticas, podrá el **Comando** ser **unificado**, adhiriéndose siempre al principio que manda conceder la prioridad del **Comando** al Comandante de las fuerzas cuya actuación va a tener mayor relieve o importancia en el decurso de las operaciones previstas.

Es principio orientador que los americanos denominan del "paramount interest". Este **Comando**, aun cuando unificado, tiene mucho de "simbólico"...

Esto porque, como ya lo afirmamos, solo podrá **comandar** fuerzas, en la aceptación rigurosa de la palabra, quien sepa comandar tales fuerzas, sean ellas navales o terrestres.

Así, en un determinado teatro estratégico, un **Comandante** único, sea él naval o militar no hará más que dar directivas generales a las fuerzas que no fueren de su especialidad y conocimiento, a las fuerzas extrañas al ámbito de su preparación profesional; directivas esas,

surgidas de los "exámenes de situaciones" hechos, con indispensables competencia técnica, por los Oficiales de esas mismas fuerzas ajenos a la agrupación profesional del **Comandante único**.

Nuestra constitución de 1934 era sabia a tal respecto, pues determinaba que en tiempo de guerra, fuese designado un Comandante en Jefe para las fuerzas navales, y otro para el Ejército o Ejércitos en campaña.

En cuanto al Presidente de la República, el Art. 56 y 7<sup>o</sup>, decía que a él le competía: "Ejercer la Jefatura Suprema de las Fuerzas Militares de la Unión, administrándolas por intermedio de los órganos del Alto Comando".

En la primera parte del Art. 160, también con referencia al Jefe de la nación, decía: "Incumbirá al Presidente de la República la dirección política de la guerra".

Los dos Comandantes en Jefe, de las Fuerzas Navales y de los Ejércitos, respectivamente, constituían así, según la Constitución de 1934, la más alta jerarquía en cada de una de las Fuerzas Armadas.

Aprovechamos aquí la oportunidad para consignar con placer, la existencia de un excelente estudio sobre el asunto, obra del muy ilustre Almirante Azevedo Milanez, bajo el título: "El Problema de la Dirección de la Guerra en la Constituyente".

En este estudio, que nos parece concluyente e incontrovertible, el autor analiza doctamente, en abril de 1934, con ocasión de los trabajos de la Asamblea Constituyente de aquel año, los casos, no solo de la dirección política de la guerra, como también de la conducción de las operaciones navales y militares.

Los "exámenes" de las "situaciones" que se verificarían probablemente en tiempo de guerra, para el caso del Brasil, revelan bien el acierto de los dispositivos constitucionales antes mencionados. Tales dispositivos deben conservarse y ser cumplidos con rigor. Tanto cuanto lo podamos prever, con los datos y elementos disponibles, no será conveniente, sino en extremo nocivo, establecer un **Comando único** para las fuerzas navales y terrestres brasileras, en caso de conflicto armado.

La misión de la Marina brasilera, deducida de un riguroso examen político-estratégico de la situación global, sólo podrá cumplirse si queda a cargo de un Comandante en Jefe que tenga en sus puños los galones de Almirante: contando con que se le de para comandar, como es evidente, una Escuadra digna de tal nombre, proporcionada a su misión.

Si la misión aludida fuere: "mantener libres las líneas marítimas de comunicaciones a lo largo del litoral brasilero", eso significará una misión genuina y característica naval, para el cumplimiento de la cual tendrán que utilizarse todos los recursos navales, con consumada pericia técnica, por un Comandante en Jefe habituado al ambiente de la guerra marítima y perfectamente integrado en el "oficio" naval.

Para cumplir aquella misión, ese Comandante en Jefe tendría que asumir la ofensiva naval y, como medida principal, **obtener** el dominio del mar por la derrota de la Escuadra adversaria, para en seguida **ejercer** ese dominio en beneficio de la causa brasilera, o tendría, quizás, que recurrir a una actitud defensivo-ofensiva, en los moldes de una campaña inicial de usura o desgaste de la flota contraria.

El éxito naval sería factor fundamental, básico, para vencer en la guerra; el dominio marítimo sería, como siempre, condición "sine quanon" para la victoria!

La lucha terrestre quedaría en dependencia directa e inmediata de la lucha naval, como suele acontecer en todos los conflictos de envergadura, y como ha sido el caso en todos las guerras en que el Brasil se ha empeñado.

Siempre ha sido la Marina brasilera, desde los principios de la formación nacional, desde las luchas por la independencia, la garantía máxima de las victorias del Brasil!...

Fué combatiendo en los mares del Norte y en la ensenada Bahiana; en los ríos Uruguav, Paraná y Paraguay, en el estuario del río de La Plata; y hasta en las aguas mismas del puerto interior de Buenos Aires, que los marinos brasileros contribuyeron, "magna pars", para la derrota de nuestros enemigos y para la consolidación de nuestra Patria brasilera!

En lo que respecta al **Comando Unico** en campañas pasadas, diremos que el Brasil hubiera sido desgraciado si su Escuadra, en 1864-65, en vez de haber tenido al Almirante Tamandaré como su hábil y valeroso Comandante en Jefe, hubiera quedado subordinada al General Bartolomé Mitre...

Filizmente, por el Tratado de la Triple Alianza (1.º-V-1865), las fuerzas navales permanecieron bajo el exclusivo comando del Jefe de la Escuadra brasilera, sin sujeción al Jefe de los Ejércitos Aliados.

Conviene recordar aquí, que ese General argentino, completamente lego en asuntos navales, quiso dar posteriormente a la Escuadra brasilera un empleo indebido, en aguas paraguayas, ésto en 1867, cuando se estudiaba la operación de forzar el paso de Humaytá...

Ante la justificada resistencia del entonces Comandante en Jefe de la Escuadra, a emplearla en operaciones totalmente desaconsejables, se expresó así aquel General:

“Si la Escuadra le perteneciese no vacilaría en reiterar la orden para forzar el paso, hasta que se perdieran por lo menos dos tercios de los acorazados, pues si toda la Escuadra se perdiese, quedaría bien perdida, y solo así se probaría, con el argumento único concluyente, el ser la empresa humanamente imposible!” (sic).

!Qué alucinada opinión! Una verdadera españolada clásica... Cuanta bravura la de ese General, al sacrificar una Escuadra ajena!..

Gracias a Dios, la Escuadra brasileña no le pertenecía pero el incidente muestra a qué peligros se puede exponer una Escuadra, cuando se encuentra en la crítica situación de ser mandada por un General.

La Gran Guerra N.º 2, cuya fase europea acaba de llegar a feliz término, ofreció y todavía ofrece ejemplos bien convincentes de como y cuando el **Comando Unico**, sea “efectivo”, sea meramente “simbólico”, pueda ser instituido.

En ella, los Comandos Supremos de las Marinas y de los Ejércitos fueron y siguen siendo ejercidos “separadamente”; y aún cuando fuerzas navales y terrestres fueron puestas bajo el comando de jefes militares y na-

vales respectivamente, en ciertos teatros estratégicos, esa subordinación tuvo más el aspecto de "coordinación de esfuerzos", que propiamente de comando efectivo.

Así pasó con las fuerzas navales británicas y americanas en el Mediterráneo, durante la invasión del Sur de Francia y en la fase final de la campaña de Italia; y también así con las fuerzas navales que, bajo el comando "simbólico" de Eisenhower, permitieron al gran Ejército anglo-americano el memorable desembarque en las playas de Normandía.

Fué en Quebec, durante la conferencia de los Estados Mayores combinados, inglés y americano, en octubre de 1943, que las autoridades navales tuvieron la genial idea de los puertos prefabricados, sin los cuales no hubiera sido posible tener permanentemente tropas en suelo francés que por ventura estableciesen cualquier cabeza de puente en el litoral; fueron realmente los "Mulberries" y los "Gooseberries" (nombres claves dados respectivamente a los puentes de atraques y a los rompeolas artificiales), construídos por las Marinas británica y norteamericana y por ellas instalados que hicieron posible la invasión de Francia!

Es bien sabido que las fuerzas americanas (primer Ejército General Gradley) desembarcaron en la "bahía del Sena" el 6 de junio de 1944, bajo el comando del Contralmirante A. G. Kirk, que a su vez tenía a sus órdenes tres "Task-Forces", designadas: O, U y F, comandadas respectivamente por los Contraalmirantes Hall, Moon y por el Comodoro Edgar; y que las fuerzas británicas lo hicieron en Arromanches, un poco al Este de los americanos, bajo el comando del Almirante Sir Beltram Ramsay, que era secundado por el Vicealmirante Vian.

En cuanto a la invasión del Sur de Francia, comandó todas las fuerzas navales aliadas (reunidas bajo la denominación de "Western Task Force") el Vicealmirante H. G. Hewitt, "simbólicamente" a las órdenes del Comandante Supremo en el Mediterráneo, Mariscal Sir Henry Wilson; habiendo sido ejercido el comando táctico conjuntamente por el citado Vicealmirante y por el General Patch.

Nada menos que nueve Almirantes comandaron Task Forces, durante los desembarcos en la Francia meridional, en los tres principales sectores de Frejus-Saint Raphael, Saint Maxime-Saint Tropez y Pampe-lonne-Cavallaire.

En el Océano Pacífico la distribución de comandos ha sido también muy interesante e instructiva. La gran estrategia aliada viene consistiendo en el avance contra las posiciones centrales japonesas, esto es, contra el Japón propiamente dicho, de tres direcciones diferentes, a saber:

a) Del Este, por las fuerzas navales y terrestres del Almirante Chester Nimitz.

b) Del S. W., del Océano Pacífico, por las fuerzas navales y por las tropas del General Mac Arthur.

c) De la India y de la Birmania, por las fuerzas terrestres del Almirante Lord Luis Mountbatten.

Las fuerzas navales que atacan del Este, venidas de alta mar, con base originalmente en Pearl Harbour y posteriormente en Guam, en las Filipinas y en las numerosas bases flotantes de la Escuadra, siempre estuvieron bajo el Comando Unico de Nimitz, que, a su vez, ha estado siempre subordinado al Almirante Ernest King, Comandante en Jefe de todas las Escuadras norteamericanas y con sede en Washington.

La formidable fuerza de Nimitz comprende toda la Escuadra del Pacífico, toda la fuerza de Infantería de Marina ("Marines") y algunos pequeños cuerpos de Ejército; aún cuando la séptima Escuadra, al mando del Almirante Kinkaid, esté "nominalmente" subordinada al General Mac Arthur.

La fuerza del S. W. del Pacífico, bajo el mando de Mac Arthur, compónese de tropas terrestres americanas, australianas y neozelandesas, inicialmente con base en Australia y ahora firmemente establecidas en las Filipinas. Al Comandante de esta fuerza está subordinada, como quedó dicho, la séptima Escuadra, del Almirante Kinkaid, pero ésto "simbólicamente". En efecto, otra no podría ser esta subordinación, pues a aquel Almirante le compete mantener libres las comunicaciones marítimas vitales para la subsistencia de los cuer-

pos de Ejército del General Mac Arthur, y tan difícil misión, de notable envergadura, de considerables finalidad, no lo puede atar estrictamente a las fuerzas del General, a medida que estas pasan a Australia para Nueva Guinea y de Nueva Guinea para las islas Filipinas.

En efecto, la misión de Kinkaid estaba y está interrelacionada con la gran misión de Nimitz, cual es la de obtener el dominio del mar en el Pacífico Occidental, privando de ese dominio a la Escuadra japonesa.

Tanto cuanto lo permitan las circunstancias, el Almirante Kinkaid garantizará "in loco", el progresivo avance de Mac Arthur, recibiendo de él directivas de carácter general; pero cada vez que se le presenten contingencias más serias, siempre que la amenaza naval japonesa se presente en cualquier área del Pacífico Occidental, él se unirá a las Escuadras del Almirante Nimitz, para actuar con ellas en estrecha unión, bajo las órdenes directas de aquel Almirante Comandante en Jefe del Pacífico...

Y actuando así, Kinkaid seguirá la buena doctrina.

Lo que urge es mantener libres las comunicaciones marítimas de Mac Arthur, y eso podrá ser conseguido, en ciertos casos, abandonando a Mac Arthur y combatiendo muy lejos de él contra el verdadero poder que de hecho constituye el peligro real de aquellas comunicaciones marítimas!...

Aún recientemente con ocasión de la importantísima batalla del golfo de Leyte (también llamada segunda batalla de las Filipinas), las fuerzas navales de Kinkaid se unieron a las de Nimitz con notable éxito. Fueron los acorazados de la séptima Escuadra, en efecto, bajo las órdenes del Almirante Oldendorf, los que desbarataron, en combate de artillería, a la poderosa fracción de la Escuadra japonesa que embistiera por el Sur, a través del estrecho de Surigao, entre la noche y madrugada del 25 de octubre de 1944.

El reverso también se ha verificado y, a veces, las Escuadras de Nimitz han corrido en apoyo de las fuerzas de Mac Arthur, como ocurrió, en particular, con la famosa tercera Escuadra del Almirante William Halsey, antes, durante y después de los primeros desembarques en la isla de Luzón.

Así en síntesis, la subordinación de la séptima Escuadra al General Mac Arthur, es de carácter "elástico", "flexible". De hecho, el Almirante Nimitz es quien provee a la defensa de las líneas marítimas de comunicaciones de aquel General!

En la India y en Birmania tenemos una verdadera paradoja militar.

Un ilustre Almirante, un auténtico Almirante de la Marina "azul" de Gran Bretaña, comanda todas las fuerzas terrestres y aéreas británicas, americanas y chinas de aquella región!

Para garantizarle las líneas marítimas de comunicaciones, están las Escuadras británicas del Indico y del Pacífico, comandadas por el Almirante Sir Bruce Fraser, que a su turno, está directamente subordinado al Almirante Chester Nimitz.

Mountbatten se ha salido gallardamente de la incumbencia "sui-géneris", más no obstante sus conocimientos muy apreciables de "guerra terrestre", en la parte relacionada a los "comandos" es lícito suponer, con razonable verosimilitud, que su **Comando Unico** en las selvas de la India y de la Birmania debe ser del tipo "simbólico".

∴

Es de notar que no nos hemos referido, ni una sola vez, a las Fuerzas Aéreas y a sus respectivos comandos. La razón es que nosotros sólo admitimos la existencia de dos poderes, en la órbita de las actividades guerreras: el poder marítimo y el poder terrestre.

El primero significa la facultad de ejercer la fuerza por sobre las aguas; el segundo, ídem ídem sobre tierras. Cualquiera actividad aérea quedará vinculada o al poder marítimo o al poder terrestre, conforme se verifique por encima de la superficie de las aguas y de la línea litoral o por encima de la superficie terrestre.

El arma aérea (constituída por las Fuerzas Aéreas) es indispensable para el ejercicio adecuado de cualquiera de los dos poderes, y, por eso, debe hacer parte integrante, parte componente, de las Escuadras y de los Ejércitos respectivamente.



No se comprende, a la luz de los inequívocos acontecimientos de la guerra total de nuestros días, una Marina sin Fuerzas Aéreas **navales**, ni un Ejército sin Fuerzas Aéreas **terrestres**!

Los dos poderes clásicos, marítimo y terrestre incorporaron definitivamente el arma aérea a su estructura propia.

Cuestiones que versan sobre **Comandos** de Fuerzas Aéreas, pertenecientes respectivamente a Escuadras y a Ejércitos, quedan así perfectamente equiparadas a cuestiones referentes al **Comando** de otras fuerzas que también integran Escuadras y Ejércitos, dispensando, por tanto, un estudio por separado.

Cualquier Oficial aviador naval puede ambicionar el Comando Supremo de las **fuerzas navales** a que pertenece, tal como cualquier otro Oficial de Marina; y cualquier Oficial aviador del Ejército puede alcanzar el Comando Supremo del Ejército de que hiciere parte integrante.

Como prueba concluyente de lo que acabamos de decir, mencionaremos al actual Comandante en Jefe de todas las Escuadras norteamericanas, Almirante J. King, que es aviador naval!

(Transcripto de la REVISTA DE MARINA Chile).



---

## Pintura Plástica en caliente para las obras vivas de los buques

Por R. P. Devoluy

Director Técnico de C. A. Woolsey Paint and Color Company, Inc.-New York

Muy al contrario de la creencia común, la pintura anti-incrustante plástica en caliente no ha nacido durante la guerra. El interés de la Marina de Guerra, en este asunto, data desde 1897. Algunos años más tarde, en 1932, se inició un serio estudio sobre el producto italiano conocido como "pintura de Moravia". Bajo la dirección del Capitán de Navío, U.S.N., Dn. A. S. Pitre, hombre de gran imaginación, el estudio de este tipo de pintura progresó tanto que, en el Astillero Naval de Mare Island, alrededor del año 1938, se aplicó a seis buques una pintura plástica en caliente anti-incrustante, muy superior al producto Moraviano.

Los resultados de estas pruebas prácticas (en servicio) y la inminencia de la guerra aceleró el programa de experimentación. Se mostró progreso en métodos mejores de preparación de la superficie a tratar, capas mejores de pintura anti-corrosiva y técnicas de aplicación más efectiva. Como lo indicase el Capitán de Navío, U.S.N., Henry A. Ingram, este extenso programa se convirtió en un esfuerzo de cooperación entre los Laboratorios de Investigaciones Científicas sobre Pintura, de la Marina de Guerra, el Consejo de Investigaciones Científicas de la Defensa Nacional, y el Instituto Oceanográfico de Woods Hole. Muchos expertos en pintura y corrosión unieron sus esfuerzos y la Sección de Standards e Investigaciones Científicas del Buró de Buques, actuó como la agencia directora y coordinadora.

Con los miles de buques que entraron a dique para reparaciones y alteraciones, durante la guerra, fué posible evaluar la importancia de todas las partes que componen el proceso de pintar la obra viva de un buque, en un tiempo relativamente corto, alcanzando gran éxito el sistema de pitado con pintura plástica en caliente.

Mientras que la pintura anti-incrustante plástica en caliente fué un producto de pre-guerra, el sistema para pintar obras vivas de buques con plástica en caliente fué desarrollado durante la guerra.

El objeto de este artículo es ayudar a la industria naviera en la evaluación de este destacado sistema y de examinar su adaptabilidad hacia la solución del pesado problema del mantenimiento de las obras vivas de los buques mercantes.

#### Elementos básicos del sistema para pintar con plástica caliente.

El sistema consiste en:

1.—Arenado para sacar la pintura vieja, oxidación y escamas metálicas.

2.—Rociado, con solución de ácido fosfórico diluído, sobre el casco desnudo, permitiéndose luego su secado.

3.—Aplicación de tres manos de pintura anti-corrosiva, fórmula N° 14 de la Marina Americana, ya sea con brocha, o por pulverización.

4.—Preparación y rociado (por medio de un equipo especial) de la pintura anti-incrustante plástica en caliente hasta hacer un mínimo grosor de treinta milésimos de pulgada (grosor que se debe comparar con el del sistema conocido de pintura de casco aplicada con brocha que es alrededor de un décimo de esa cantidad).

Como resultado de ello, la obra viva del buque queda cubierta con una capa de pintura gruesa, de gran impermeabilidad, de buena resistencia a las incrustaciones. La vida de esta capa es una medida del valor del sistema. También deben considerarse los aspectos técnico y económico del proceso para obtener esta capa.

### Preparación de la superficie que se debe pintar.

La importancia y valer del arenado, junto con la pintura plástica en caliente para fondos se ha demostrado amply durante el período de guerra.

El arenado elimina la película de pintura vieja, saca la oxidación más completa y rápidamente que lo que lo hace el escobillado con alambre. Es un método efectivo para sacar la escama del rolado que muy bien puede desafiar aún al sistema de tratamiento al ácido. Se ha encontrado que no es de confianza dejar las planchas de acero expuestas al ambiente para que se oxiden con el fin de sacar las escamas y las pruebas hechas recientemente por la Marina de Guerra han demostrado que el empleo de los martillos para picar las superficies cubiertas con escamas de rolado tiende a acelerar la falla de las capas de pintura subsiguientes.

La importancia de extraer la escama de rolado hace valedera la insistencia. En tanto que las escamas de rolado se encuentre presente como una capa continua, fuertemente adherida, es una buena protección contra la corrosión. Sin embargo, la escama de rolado es frágil y fácil de rajarse, ambos durante la construcción y mientras el buque está en servicio. Cuando la escama de rolado se pela, se lleva consigo la película de pintura que la cubre. Aun más, la escama de rolado es catódica con respecto al acero que la soporta de manera que la corrosión se acelera cuando se exhibe el acero desnudo.

El escoger una instalación de arenado húmedo, a vapor, o seco, depende del valor de la mano de obra local, la disponibilidad y costo de los varios tipos y grados de arena; del tipo de buque que se arena más frecuentemente y de las condiciones climatéricas locales.

Cuando se emplea la arena común de bajo costo, es necesario lavar el casco con agua potable con el objeto de sacar el fanguillo depositado por la operación del arenado. Es buena práctica el secar el casco con un chorro de aire; a continuación sigue inmediatamente un rociado con solución de ácido fosfórico diluido.

La aplicación de ácido fosfórico evita la oxidación incipiente que ocurre durante el tiempo entre el arenado y la aplicación de la 1ra. capa de pintura anti-corrosiva. La

película de fosfato de hierro que se forma sobre el casco inactiva la superficie y al mismo tiempo provee una buena base para la pintura anti-corrosiva .

### Aplicación de la pintura anti-corrosiva .

Tan pronto como se ha secado la capa de ácido fosfórico, se aplica la primera mano de pintura anti-corrosiva ya sea con brocha o con pulverizador . La conveniencia de aplicar la primera mano con brocha es discutible y parece depender muchísimo de la habilidad de la pintura para fluir dentro de las irregularidades de la superficie del acero . El tiempo de secado de la primera mano varía de media a una hora, dependiendo de las condiciones atmosféricas . Luego siguen la segunda y tercera manos de anti-corrosivo .

La especificación de esta pintura anti-corrosiva todavía no ha sido revelada por el Ministerio de Marina .

La composición de la pintura anti-incrustante plástica en caliente no ha sido revelado por la Marina Americana . Sin embargo, se permite discutir la técnica necesaria para su aplicación satisfactoria .

### Aplicación de la Pintura Anti-Incrustante Plástica en Caliente

A las temperaturas normales, la pintura plástica en caliente es sólida y se hace líquida a temperaturas superiores a los 300° F. Se provee en tarros de lámina delgada de metal, los que se destrazan sacándose el material en pedazos pequeños para derretirlo en una paila portátil a vapor o a petróleo . De la paila de derretir se trasfiere a una paila a presión calentada eléctricamente desde donde se forza la pintura derretida a través de mangueras eléctricamente calentadas con el fin de pulverizarla . La pistola para pulverizar se diseña especialmente para evitar la tendencia del material a solidificarse y atorar las toberas de pulverización .

El manejo de la pintura plástica en caliente, hasta el momento de rociarla sobre el casco, puede efectuarse por obreros sin experiencia con la debida supervigilancia . Es necesario tomar precauciones contra incendio en el manejo de la paila a presión . Sin embargo, la operación de rociar la pintura plástica en caliente requiere de

un operario capáz y corpulento. Debe mantener su pulverizador de 18 á 24 pulgadas de distancia de la superficie a rociar. Si está muy cerca, la pintura se correrá y si está muy lejos, la pintura se solidificará antes de chocar con la superficie dando como resultado una superficie muy áspera. Además, deberá usar guantes de asbestos, máscaras y vestido especial para cubrirse la cabeza, nuca y hombros. El peso de la manguera del pulverizador dificultará sus movimientos. Estos inconvenientes originan el que sea necesario un andamiaje mucho más amplio y sólido que el uso ordinario en los astilleros y que se considera satisfactorio para los pintores. Un balso maniobrado con una grúa sería excelente desde el punto de vista del pintor; pero, tomaría una grúa por pintor.

#### Efectos de la Condición Atmosférica sobre la aplicación de la Plástica en Caliente

No se ha desarrollado aún el sistema de pintado de los fondos de los buques, que dé buenos resultados cuando se aplica en condiciones adversas del tiempo. Los diques secos, por su misma naturaleza, son generalmente húmedos y además están sujetos a variaciones climáticas consecuencia de su situación geográfica. Lo que debemos considerar es que la sensibilidad, del sistema de plástica en caliente, al frío y a la humedad es mayor o menor que la de las pinturas conocidas que contienen solventes.

Hasta la etapa cuando se rocía el plástico en caliente, el efecto de las condiciones atmosféricas no tienen mayor importancia que con cualquier otro sistema de pintado. Sin embargo, está bien establecido que la superficie de la pintura anticorrosiva debe estar libre de humedad para asegurar la apropiada adhesión del plástico en caliente. Aunque algunos piensan que la adhesión del plástico en caliente mejora si se aplica cuando la tercera mano de anti-corrosivo está todavía ligeramente húmeda, existe alguna duda de que esta sea una buena práctica o que tiende a contrarrestar el mal efecto de la humedad sobre la superficie.

El rociado del plástico en caliente cuando la temperatura del aire es por debajo de 35° F. ha ocasionado

serias fallas debido a la falta de adhesión a la capa de pintura anticorrosiva.

Las pinturas anti-incrustantes conocidas del tipo solvente no tienen esta sensibilidad a la humedad y a la baja temperatura. La razón que se exhibe comunmente para explicar esta diferencia es la que la plástica en caliente desarrolla su acción adhesiva a la pintura anti-corrosiva por medio de lo que podría llamarse una "soldadura de resina" debido al calor aplicado a las resinas termo-plásticas que contienen, mientras que las pinturas que contienen solventes obtienen su adhesión disolviendo parcialmente algo de la mano de pintura anterior en la zona entre las dos manos.

La plástica caliente tiene la considerable ventaja de que "afirma" en el instante de su impacto con el buque. Esto puede adelantar la hora de salida de dique en muchas horas en comparación con las pinturas anticrustantes conocidas. Puede significar también que el pintado total del buque no será malogrado por las lluvias inesperadas durante el período de secado de la última mano.

La velocidad de rociado de la plástica en caliente es alrededor de la misma que la de la pintura anti-incrustante común, excepto en tiempo fríos cuando la primera tiene ventaja desde que no se espesa.

### Resultados del sistema de plástica en caliente.

El sistema de plástica en caliente ha dado resultados sobresalientes en los buques de la Marina Americana durante la guerra. El análisis detallado de estos resultados no ha sido publicado por el Ministerio de Marina. Cuando se publique dicho informe habrá que hacer la deducción correspondiente por los largos períodos de tiempo que un buque de guerra tiene en la mar, en tiempo de guerra. Ciertamente que se puede decir que el sistema de plástica en caliente ha aventajado ampliamente a los sistemas de pinturas corrientes empleadas por los buques de la Marina Mercante durante la guerra. El valor de estos resultados para una Marina que pelea una guerra global no puede desestimarse. El Capitán de Navío U.S.N., H.A. Ingram ha hecho un

excelente análisis de las ventajas que dió a nuestra flota en guerra el sistema de plástica en caliente.

Al discutir resultados, es bueno mencionar ciertas precauciones que deben observarse cuando un buque, pintado con plástica en caliente, está en dique seco. Estas precauciones giran alrededor del hecho de que la pintura plástica en caliente necesita mucho menos calor para ablandarse que el que ella misma necesita para licuarse lo suficiente para poder rociarla. En consecuencia durante los meses de verano en un clima como el de la ciudad de Nueva York (o por una más limitada temporada en los climas cálidos) es necesario rociar agua fría intermitentemente sobre todas las superficies cubiertas con plásticas en caliente que están directamente expuestas al sol para evitar que la capa de pintura se chorree. También es esencial que las salas de calderas de los buques que están en dique sean mantenidas a una temperatura bien por debajo de la temperatura normal de funcionamiento.

Es inevitable que se harán mejoras en el sistema naval actual de pintado de los fondos de los buques, con las expectativas de que todos los inconvenientes anotados serán vencidos.

### **Retoque de la pintura.**

Cuando el retoque de los fondos de un buque cubiertos con plástica en caliente se confina a una sola área y ésta es menor que el 10% del área total, se ha encontrado más conveniente emplear pinturas aplicadas en frío; en otra forma son excesivos el tiempo y mano de obra necesarios para preparar la pintura y disponerla para su rociado en los numerosos parches que requieran retoque.

Si el área a retocar es lo suficientemente grande como para justificar el empleo de la plástica en caliente; es imperativo el mismo procedimiento antes mencionado, teniendo en cuenta las condiciones atmosféricas.

### **Consideraciones económicas**

No es posible hacer un estudio económico detallado del sistema de plástica en caliente hasta que no se publiquen las especificaciones de sus ingredientes y que



la Marina dé los datos sobre su comportamiento en conjunto.

Sin embargo, es verdad que con el fin de obtener el grosor mínimo requerido de treinta milésimos de pulgada, la pintura plástica en caliente cubre alrededor de 40 pies cuadrados por galón. Esta superficie es alrededor del 10% del área que cubre por galón la pintura anti-incrustante común. Es obvio el aumento del costo debido al equipo especial, al andamiaje más sólido y el aumento en personal.

La economía que resulta de la larguísima vida de la pintura de fondos sólo se podrá apreciar completamente si se arriesga el abandono de las inspecciones periódicas del casco, cofres de las tomas de mar, propulsores y timones.

### Discusión y resumen.

El éxito del sistema de pintura plástica en caliente de la Marina puede atribuirse a un correcto grosor de la capa de pintura plástica en caliente y a un apropiado régimen de disolución del pigmento tóxico. Además es fundamental la preparación apropiada de la superficie y la aplicación previa de buenas capas de anti-corrosiva. Hay evidencia de que el principal factor se debe al grosor y a la alta impermeabilidad de la capa de pintura plástica en caliente. Esta capa actúa como una barrera al agua que normalmente atraviesa la película de pintura y que permiten que lentamente comiencen las reacciones corrosivas que terminan socavando el sistema de pintado. Bajo condiciones favorables de aplicación, éstos trabajos de pintado de fondos han tenido una vida en exceso a los 30 meses.

La importancia del grosor de la capa de pintura no es nuevo en la Marina Mercante. En ella es de práctica común formar una capa de pintura gruesa, relativamente impermeable por la aplicación de muchas películas de pintura durante un período de tiempo. La crítica más fuerte que pueda hacerse a la práctica de la Marina Mercante es la falla de sacar la escama de rolado vieja antes de comenzar al proceso de construcción, tanto como una pobre preparación de la superficie y un lavado inadecuado para sacar la lama en cada pintado.

Indudablemente la Marina Mercante prestará más y más atención a la preparación de la superficie e invertirá en mejor calidad de pintura anti-corrosiva y anti-incrustante aplicada con brocha o rociado para formar un buen grosor de película de pintura. Existe toda la razón para esperar una amplia mejora en los resultados de las pinturas de fondos de buques.

La posibilidad de aplicación del sistema de plástica en caliente en los buques mercantes dependerá de la publicación de los datos obtenidos en servicio por el Ministerio de Marina y de las pruebas en servicio de las mejores calidades de pintura del tipo solvente anti-corrosivas y anti-incrustantes aplicadas a fondos de buques mercantes limpios y sin escama de rolado. Se juzgará sobre la base de los resultados, sobre el costo de un período de tiempo, y sobre la consistencia de los resultados.

La respuesta final al problema del mantenimiento de los fondos de los buques comerciales no se ha dado y nunca se dará en tanto que continúe el progreso en la ciencia de la pintura y de las capas protectoras. El objetivo que se puede obtener es el de conservar el mantenimiento de los fondos de los buques a la altura de los avances que se hacen en los campos industriales colaterales. Ese objetivo puede alcanzarse con una estrecha cooperación entre el fabricante de la pintura, el que emplea pintura y el propietario de buques.

(De la Revista: "Marine Engineering and Shipping Review").

---

# La Batalla decisiva de la Guerra del Pacífico

Por Walmer Elton Strobe

*"El destino supremo de una Flota es controlar los mares"* — MAHAN

El Sr. STROBE se graduó con honores en 1942 del Instituto Webb de Arquitectura Naval. Actualmente es arquitecto civil del grupo "War Damage Analysis" en la Sección de Diseño Preliminar del Bureau of Ships, Departamento de Marina, Washington, D. C.

En la Segunda Guerra Mundial la fase del Océano Pacífico fue predominantemente una guerra naval. Tanto en el aire como en el mar, se libraron muchos encuentros. Algunos de estos fueron grandes batallas, que incluyeron muchos buques y un gran número de combatientes. Las batallas de Mar de Coral, Midway, Golfo de Leyte y Okinawa fueron de gran importancia. Todavía es muy probable que los historiadores del futuro, observando la Guerra del Pacífico con mayor perspectiva y menos pasión que nosotros consideren que ninguna de las batallas mencionadas fué la decisiva de todo el conflicto. En efecto, es muy posible que la historia considere no una sino dos, como las acciones decisivas del Pacífico. Estos dos encuentros, que ocurrieron con unos 19 días de intervalo entre ellos, han sido bautizados con los siguientes nombres: Batalla de Santa Cruz y Batalla de Guadalcanal.

Sorprende a la generalidad con raras excepciones que la batalla decisiva de la guerra está marcada en realidad por 2 encuentros. Estas raras excepciones tienen que considerar que la guerra naval ha experimentado un cambio muy profundo en los últimos años. El Poder Naval consiste ahora de dos elementos, el poder naval propiamente dicho y el poder aéreo. Cada uno de ellos

actúa en diferente medio y a diferente velocidad. Es pues razonable entonces, encontrar la decisión con respecto a cada elemento en diferentes instantes. Uno de los pasatiempos más populares de los estrategas de escritorio en los días de la pre-guerra era la construcción imaginativa de la forma en que se desarrollaría un encuentro naval moderno. Muchas de tales creaciones consistían de dos fases: El encuentro de las fuerzas del aire contra las de flote actuando en él los grupos aéreos de los portaaviones enemigos; y finalmente el encuentro entre las líneas de batalla enemigas. La segunda fase usualmente seguía a la primera en uno a tres días de intervalo en la mayoría de los análisis. Considerando la complejidad de la guerra naval moderna, nos admiramos al comprobar que la segunda fase siguió a la primera con diecinueve días de intervalo en el primer ejemplo práctico que se presentó.

Para establecer con propiedad el carácter decisivo de las acciones de Santa Cruz y Guadalcanal, debemos aislarlas primero en el panorama entero del conflicto del Pacífico. Pearl Harbor, la acción inicial, cogió a la nación americana por sorpresa. Nos amputó momentáneamente nuestro fuerte brazo derecho, el Poder Naval. Nos dejó únicamente a merced de un pequeño poder aéreo-naval con que defendernos. Con esta arma sin experiencia pero altamente efectiva mantuvimos en jaque a todo el poderío japonés aproximadamente un año. Mantuvimos Pearl Harbor y protegimos nuestras líneas de comunicación a Australia pero no pudimos detener el rápido avance enemigo y la captura del rico Lejano Oriente. Hasta mediados de Abril de 1942, los japoneses habían completado la ocupación de las islas del Pacífico Central y Sur al Oeste de Midway y habían establecido bases en el área de las Islas de Nueva Guinea y las Salomón, amenazando Australia con una invasión. La Batalla del Mar de Coral (7-8, Mayo, 1942) comprobó el avance japonés hacia el Sur. Solamente un mes después, la Batalla de Midway neutralizó el segundo intento enemigo de capturar o destruir nuestras posesiones en Hawaii. Estas victorias fueron grandes hechos históricos pero, hay que considerar, que nuestras fuerzas estaban en la situación del jugador de tennis que acorralado, devuelve los golpes desesperadamente a su oponente sin

tener la certeza de que uno de ellos quedará fuera de alcance. Durante este período nuestro esfuerzo ofensivo fué limitado a pequeños ataques contra posesiones enemigas aisladas y expuestas.

Fué pues casi una actitud desesperada la decisión que tomamos al apoderarnos de la iniciativa e invadir las Islas Salomón inferiores en Agosto de 1942. Pero, fundamentalmente la estrategia tenía sólidas bases. Los encuentros con el enemigo tal como sucedieron en el Mar de Coral y en Midway no alteraron la marcha de los acontecimientos. Las acciones navales son cuestión de "momentum". Es necesario desbaratar el "momentum" del enemigo, cambiar el sentido de la marea de los acontecimientos, y ganar para uno mismo la superioridad que se requiere para obtener al final la victoria. El Jefe de Operaciones Navales, Almirante King evidentemente pensaba en aquel entonces que nuestras fuerzas eran lo suficientemente poderosas como para arrebatarnos la iniciativa del enemigo.

Santa Cruz y Guadalcanal juntos significan el esfuerzo americano en el grupo sur de las Salomón. Desde entonces en adelante, fué nuestro el permanente, rápido y acelerado avance. Una por una la cadena de islas y puntos fortificados que amenazaban Australia fueron capturados o neutralizados. Las posiciones fortificadas centrales del enemigo fueron castigadas y destruidas sin piedad. En 1944 fueron derrotados y pudimos capturar Saipán, Guam y las Filipinas. La avalancha siguió su curso "increyendo" hasta que el diezmado enemigo capituló en Agosto de 1945. Durante esta época de rápidos avances americanos y desesperada retirada de los japoneses se libraron en el mar algunos encuentros de grandes proporciones. La Batalla del Este de las Filipinas y la Batalla del Golfo de Leyte destruyeron el espinazo del poder naval japonés tanto en la superficie como en el aire. Las acciones en las afueras de Okinawa fueron brillantes victorias del Poder Naval sobre los más fanáticos y devastadores ataques del Poder Aéreo. Pero estas victorias fueron más bien un resultado que una causa, una culminación brillante de lo que había sucedido antes. Santa Cruz y Guadalcanal están en el punto en que se invirtieron las acciones de la Gue-

rra del Pacífico. Hay razones vitales por las cuales los japoneses empezaron su retirada después de estas batallas, no pudiendo ensamblar más sus fuerzas tal como lo hicieron después de las Batallas de Coral y Midway. Para encontrar estas razones, inspeccionemos las acciones decisivas con mayor detalle.

### La Batalla de Santa Cruz.

No fué sino hasta después de dos meses de nuestros desembarcos iniciales en Tulagi y Guadalcanal que los japoneses se dieron cuenta que sus fuerzas de Guadalcanal no podrían desalojar a los invasores americanos a menos que recibieran una ayuda adicional. El desembarco Azul (americano) había tenido mucho éxito, especialmente en Guadalcanal donde el aeródromo de Henderson cayó rápidamente en nuestras manos. La reacción naval del bando Rojo (japonés) fué rápida, consiguiendo como resultado la derrota de las fuerzas de superficie Azules en la noche del 8-9 Agosto, 1942. Se perdieron cuatro cruceros en esta acción mientras que el daño hecho a los japoneses fué muy ligero. Los japoneses fallaron en seguir aprovechando sus ventajas, contentándose meramente con suministrar abastecimientos y reforzar a sus unidades de Guadalcanal a pesar de que controlaban las aguas adyacentes y tenían embotelladas las islas. Algún otro plan ambicioso que ellos pudieron haber tenido, fué abandonado por el considerable daño sufrido por una fuerza de transportes que fué tomada a unas 250 millas al norte de Guadalcanal el 24-25 Agosto (la Batalla del Este de las Salomón).

Aproximadamente el 1º del Octubre los japoneses comenzaron un intento sistemático de aumentar sus fuerzas que defendían Guadalcanal. Escalones rápidos de abastecimiento, bautizados pronto como el "Tokyo Express" hicieron algunas corridas nocturnas a Guadalcanal desde las áreas de Buin-Faisi en las Salomón del Norte. Una de estas excursiones fué tomada en las afueras del Cabo Esperanza en la noche del 11-12 de Octubre por una fuerza de cruceros bajo el Comando del Contralmirante Norman Scott y fué casi aniquilada. A pesar de esta catástrofe los japoneses no se detuvieron, y con-

tinuaron enviando refuerzos. Se ha estimado que durante este período ellos aumentaron el poderío de sus fuerzas en Guadalcanal de 7.000 á 10.000 hombres.

Estos progresos enemigos convencieron al Vice-Almirante (hoy Almirante) Halsey y su Estado Mayor de que el enemigo intentaría una operación mayor de refuerzos a las islas inferiores de las Salomón. Nuestras fuerzas estaban debilitadas para hacer frente a este peligro. Los sucesos de los meses anteriores habían debilitado la fuerza naval Azul a un nivel bastante bajo y peligroso. Solamente un acorazado, el WASHINGTON estaba operando en el Pacífico Sur. Su gemelo, el NORTH CAROLINA, había sido torpedeado por un submarino y obligado a retirarse para ser reparado. La fuerza de portaviones estaba penosamente reducida. Las operaciones de los submarinos japoneses nos había costado el WASP y estos mismos buques habían averiado al SARATOGA. El ENTERPRISE había sido averiado en la Batalla del Este de las Salomón (24, Agosto, 1942), y se había retirado a Pearl Harbor para su reparación. Esto dejó solamente un portaviones para el grupo de tarea que se formó tomando como base el HORNET, con el cual se conduciría la guerra aero-naval.

Un acorazado y un portaviones con cruceros y destructores de acompañamiento era escasamente lo justo para enfrentarnos al considerable poder japonés de esas áreas. En vista de ésto, se tomaron algunas medidas para corregir las insuficiencias. Se intensificaron las operaciones de submarinos sobre Guadalcanal y alrededor de Rabaul para prevenir los movimientos del enemigo. Se reforzaron las fuerzas aéreas de Guadalcanal, se envió un escuadrón de PT-Boats a Tulagi. Pero se necesitaban con urgencia fuerzas de superficie, por eso el ENTERPRISE en Pearl Harbor fué reparado a máxima velocidad. El 16 de Octubre este buque dejó Hawaii en compañía del SOUTH DAKOTA, un nuevo acorazado que acababa de llegar al Pacífico. Acompañados por algunos destructores, estos dos buques navegaron con rumbo al Pacífico Sur a marcha forzada.

El primer acto del intento principal japonés de recapturar Guadalcanal comenzó la noche del 23-24 de Octubre con una ofensiva en tierra calculada para recaptu-

rar el aeródromo de Henderson. Las últimas informaciones indicaban que las operaciones navales del bando Rojo estarían íntimamente ligadas con los progresos de la guerra en la Isla de Guadalcanal. Evidentemente los planes japoneses consistían en capturar el aeródromo de Henderson antes de que llegaran las fuerzas navales y los transportes. La heroica defensa sostenida por la Infantería de Marina en Guadalcanal hizo que no se cumpliera la "Tablilla de Tiempos" del plan de los japoneses, quienes a su vez no fueron capaces de alterar los planes.

El 24 de Octubre, el ENTERPRISE y el SOUTH DAKOTA se unieron a la fuerza del HORNET. Con su llegada la fuerza naval Azul fué dividida en tres unidades de tarea. Dos de ellas estaban formadas tomando como base los dos portaviones. El grupo del HORNET incluía dos cruceros pesados, dos cruceros ligeros anti-aéreos y seis destructores. El SOUTH DAKOTA permaneció con el ENTERPRISE. En adición, el grupo del ENTERPRISE contenía un crucero pesado, un crucero anti-aéreo, y ocho destructores. El tercer grupo de tarea fué formado tomando como base el WASHINGTON; siendo este grupo destacado para navegar hacia el Sud-Oeste de Guadalcanal y después hacia el Norte hacia las afueras del Cabo Esperanza y la Isla de Savo con el propósito de interceptar una posible corrida de los japoneses dentro del Canal Interior. Esta posibilidad no fué tomada muy en serio desde que era casi seguro que la fuerza enemiga de portaviones vendría de la mar abierta y desde una dirección al Nor-Este de Guadalcanal en donde la detección sería más difícil.

Durante la madrugada y las horas de la mañana del 25 de Octubre, los grupos de tarea del HORNET y ENTERPRISE se movieron hacia el Nor-Oeste a través de las aguas Orientales de las Islas de Santa Cruz. La patrulla de la mañana produjo resultados negativos. Era aproximadamente medio día cuando se informó el contacto. Un avión de patrulla con base en tierra informó que un grupo de tarea enemigo consistente de dos acorazados, cuatro cruceros y algunos destructores había sido avistado. Aproximadamente una hora después otro avión de patrulla anunció un segundo grupo de ta-



rea de las fuerzas navales Rojas que tenía como principales unidades dos portaviones. Estaban aparentemente hacia el Norte de los acorazados y seguían rumbo de colisión con los grupos del HORNET y ENTERPRISE. Las fuerzas oponentes estaban separadas aproximadamente por 300 millas. Debido a que los informes no coincidían bien, el ataque con aviones fué demorado por algún tiempo. Había transcurrido la mitad de la tarde cuando se dió la orden de decolar. Los grupos de ataque esperaban con ansias este instante. Los grupos de tarea enemigos, evidentemente demorados por la magnífica obra de los Infantes de Marina en Guadalcanal, habían invertido su rumbo y se retiraban hacia el Norte. Era materialmente imposible informar a los grupos aéreos de ataque sobre este cambio de rumbo sin romper el "silencio de radio". Consecuentemente los aeroplanos no encontraron blancos en su ruta. En el deseo de localizar al enemigo algunos pilotos continuaron patrullando fuera de sus radios normales de alcance y terminándoseles la gasolina tuvieron que efectuar una serie de amerizajes forzosos, yá en la oscuridad. Así la fuerza aeronaval de los grupos de Tarea Azules se redujo algo para la segunda mañana.

Durante la noche del 25, los grupos de tarea Azul maniobraron de tal modo que habría posibilidad de empeñarse en acción con el enemigo si este abandonaba su retirada y en la madrugada del 26 estaban aproximadamente á 150 millas al Oeste de la posición que habían tenido el día anterior. Esa misma noche, los fatigados Infantes de Marina de Guadalcanal habían comenzado á debilitarse y los japoneses estuvieron capacitados para cumplir una ruptura del frente a lo largo de Lunga Ridge (Punta Lunga). Enorgullecida por este éxito, la fuerza naval Roja comenzó de nuevo una aproximación para sumar su peso y completar la aniquilación de las fuerzas americanas en las Islas Salomón inferiores. En la acción que siguió solamente el grupo de ataque enemigo fué comprometido. La armada de invasión con sus fuerzas de protección hizo rumbo al Nor-Oeste y se retiró después al Norte cuando comprendieron que de nuevo habían fracasado los planes de hacer la invasión.

Muy temprano en la mañana del 26 de Octubre llegaron las noticias de que los Iniantes de Marina se habían mantenido en sus posiciones. Casi simultáneamente llegó el informe de contacto de los aeroplanos de patrulla. Parecía que la fuerza de tarea enemiga consistía de tres grupos apartados por una considerable distancia. Los tres grupos de tarea se movían hacia el Sur aproximadamente en línea de marcación. El grupo más próximo (el de más al Este), evidentemente fué el avisado primero el día anterior, conteniendo dos acorazados de la clase del KONGO un crucero y aproximadamente siete destructores. El grupo central contenía dos portaviones (probablemente el SHOKAKU y el ZUIKAKU) y algunos cruceros y destructores. A este grupo se le unió posteriormente un tercer portaviones (probablemente el portaviones ligero ZUIHO). El grupo occidental estaba construido por dos acorazados como unidades principales, pero también tenía un portaviones (se identificó a éste como al HAYATAKA, un buque convertido en portaviones de un casco mercante).

Más o menos a las ocho de esa mañana los grupos de tarea enemigos, aparentemente habían hecho contacto con sus fuerzas en Guadalcanal y comenzaron a contra-marcha hacia el Norte. Las fuerzas del bando Azul a esta hora ya habían alcanzado su posición de ataque hacia el Este y lanzaron tres olas sucesivas de aeroplanos para el ataque, una desde el ENTERPRISE y las otras dos desde el HORNET. Los aeroplanos remanentes del ENTERPRISE que eran patrullas de caza evolucionaban sobre los dos portaviones que operaban de tal modo que uno veía al otro justo sobre la línea del horizonte.

El grupo de ataque del ENTERPRISE fué sorprendido por un poderoso escuadrón de Zeros y perdió algunos aeroplanos, pero consiguió filtrarse atacando a uno de los acorazados. Se anotaron algunos impactos de bombas sobre los buques capitales. Uno de los grupos de ataque del HORNET encontró a la fuerza central enemiga sin ningún incidente é informó que cuando menos cuatro bombas de á 1000 libras habían hecho blanco en un portaviones. En adición, los aviones torpederos de este grupo se adjudicaban tres impactos con torpedos en

los cruceros pesados que acompañaban a esta fuerza. Un segundo grupo del HORNET consiguió impactos de bomba en dos cruceros pesados y un "leader de flotilla".

Coincidiendo con estos ataques, los grupos de tarea del bando Azul cumplieron una serie de ataques con los aviones de sus portaviones. Al igual que en otros numerosos combates aero-navales las fuerzas enemigas de aviones se habían cruzado en su ruta a los blancos sin avistarse. El HORNET tuvo que hacer frente al grueso de los ataques aéreos japoneses que fueron llevados a cabo durante todo el día. Un impacto de bomba y el choque de un avión suicida contra la estructura de la isla fueron motivo para un furioso incendio de gasolina. Poco después el mismo buque sufrió dos impactos de torpedo que momentáneamente le interrumpieron su energía eléctrica. Estos fueron seguidos por otro avión suicida que se estrelló contra el buque y tres impactos directos más de bombas. El HORNET se quedó casi paralizado con muchos incendios en su bordo y una considerable escora. A pesar de ésto se pudieron dominar los incendios, evacuaron los heridos y el HORNET fué tomado a remolque por el crucero NORTHAMPTON.

Justamente sobre la línea del horizonte y hacia el Sur, el ENTERPRISE fué también blanco de un furioso ataque. Una fuerza de bombarderos en picada compuesta de 24 aparatos consiguió hacerle tres impactos a pesar de que muchos aparatos de esta fuerza fueren derribados. Dos ataques por aviones torpederos y un ataque adicional por bombarderos en picada consiguieron hacerle daño al "Big E" aunque el SOUTH DAKOTA también recibió un impacto de bomba en la torre N.º II, y también los aparatos enemigos consiguieron infligir algún daño al crucero antiaéreo SAN JUAN y al destructor SMITH.

La defensa con que se recibió a los aeroplanos japoneses fué formidable, tanto en el aire (aparatos de caza) como desde los buques. Las autoridades han estimado que aproximadamente 170 ó 180 aeroplanos japoneses tomaron parte en los ataques contra la fuerza de tarea del HORNET y ENTERPRISE. Así aproximadamente el complemento íntegro de los cuatro portaviones enemigos tomó parte en la acción. El fuego antiaéreo del bando

Azul fué muy intenso y exacto. De 27 bombarderos en picada que atacaron al HORNET durante uno de los ataques, 20 fueron derribados del cielo. Un total de 23 aviones fueron bajados sobre el HORNET y 33 cayeron a los costados del ENTERPRISE. El nuevo acorazado SOUTH DAKOTA exhibió un poder de fuego anti-aéreo tremendo. Los aviadores americanos que regresaban fueron notificados de no pasar cerca de él pues "se le vió derribar a todos los aeroplanos contra los cuales disparó, dentro del alcance de su artillería antiaérea". Por todo 56 aeroplanos enemigos fueron derribados por el fuego anti-aéreo. Las patrullas aéreas de caza derribaron más o menos el mismo número. Así, aproximadamente 110 de los 180 aeroplanos atacantes fueron derribados en las vecindades de sus blancos. Si a esta cantidad se le añade los aeroplanos que tuvieron que caer al agua por averías y por falta de combustible es obvio que la fuerza aérea con base en portaviones de los grupos de tarea Azules y del área de las Salomón fué prácticamente aniquilada.

El ataque aéreo enemigo final de la tarde del 26 culminó con impactos adicionales de torpedos y bombas sobre el estropeado HORNET. El buque fué abandonado. Mientras tanto los grupos de tarea enemigos central y oriental que habían sido averiados por los ataques aéreos del bando Azul se retiraba hacia el Norte con máxima velocidad. El grupo occidental consistente de acorazados rápidos y cruceros viró hacia el Este tras de las fuerzas de portaviones que se retiraban y empezó a cerrar distancias con la posición del HORNET. Cuando se comprobó que sería imposible seguir prestando auxilio al portaviones averiado la Fuerza Azul se retiró hacia Espíritu Santo dejando dos destructores para que hundieran al HORNET. Estos destroyers dispararon sus torpedos contra el mutilado casco terminándolo de hundir e incendiar por medio de tiro con cañón. Estaban completando su tarea cuando se descubrió la presencia de los acorazados del grupo de tarea occidental Rojo que se aproximaban. Nuestros dos buques se retiraron a gran velocidad con rumbo al Sur. Fueron perseguidos por algún tiempo por fuerzas ligeras del enemigo, pero no hubo contacto y así terminaba la Batalla de Santa

Cruz. En términos de buques de superficie, las pérdidas americanas excedían a las de los japoneses. Se perdieron el HORNET y el destructor PORTER con averías considerables en tres unidades más. No se clamaba haber hundido ninguna unidad japonesa, aunque era dudoso que hubiera sobrevivido un crucero que fué torpedeado. Se inflingieron serios daños a un portaviones y menores daños a un acorazado y cinco buques ligeros. Pero la derrota real fué la de los aeroplanos de los portaviones de la fuerza Roja. Cuatro grupos aéreos fueron completamente diezmados. Los reemplazos en aquella zona del Pacífico eran muy difíciles de obtenerse y un portaviones sin aeroplanos es como un acorazado al que se le hubieran quitado las torres: completamente vulnerable.

### La Batalla de Guadalcanal.

Las tres semanas que siguieron a la Batalla de Santa Cruz fueron muy intensas. Las fuerzas americanas en el Pacífico Sur comenzaron a emprender una carrera contra el tiempo en su deseo de mantener las defensas de Guadalcanal. Se comprobó que los japoneses continuarían sus esfuerzos por reconquistar el grupo de islas estratégicas tan pronto como pudieran reorganizar sus fuerzas. Nuestras tropas en Guadalcanal fueron reforzadas el 6 de Noviembre, pero se necesitaba aún suministrarle más abastecimientos y refuerzos que eran vitalmente necesitados. El servicio de inteligencia informó al Almirante Halsey que los japoneses estaban concentrando fuerzas en los fondeaderos del área de Buin-Faisi en la extremidad Sur-Este de la Isla de Buganville. Aparentemente ésta era el área de partida para el segundo intento de rescatar el grupo de las Islas Salomón inferiores. El primer intento había venido del mar abierto de una dirección hacia el Noreste de la isla. Esta era la ruta lógica para una fuerza basada en poder aéreo puesto que la posibilidad de detección era mínima.

La ruta desde Buin-Faisi (unas 280 millas), ofrecía mucha seguridad a una fuerza de superficie. Las islas comprendidas entre Guadalcanal y Buganville forman un canal natural. Este canal originalmente se llamaba el Canal de Nueva Georgia y fué rebautizado co-

mo "The Slot", (nosotros le llamaremos Canal Interior), tan pronto como las fuerzas americanas invadieron el grupo de islas. El Canal Interior corre con una dirección hacia el Sur-Este, estando limitado en el Nor-Este por las Islas Choiseul y Santa Isabel, mientras que por el Sur-Oeste lo demarcan las Islas Vella Lavella, Kolombangara, Nueva Georgia y Russell. Al final del Canal Interior queda la isla de Guadalcanal, la cual con la isla Florida forman una "V" invertida. La pequeña isla de Savo queda justamente en la abertura de la "V" formando dos entradas distintas por donde puede pasar todo aquel que viniendo por el Canal Interior quiera entrar en "Iron Bottom Sound" nombre con el cual se ha bautizado a la zona triangular que queda entre Guadalcanal y la isla Florida. Este nombre se le ha dado debido al hecho de que el tonelaje naval hundido que descansa en su fondo actualmente es mayor que el tonelaje naval total hundido en la Batalla de Jutlandia.

Las islas que forman el Canal Interior tienen muchas bahías y refugios que ofrecen espléndido abrigo a los buques de superficie. Las tropas pueden ser transportadas a lo largo de la cadena en viajes cortos aún en botes de desembarco si fuera necesario. Los informes sobre las concentraciones del bando Rojo en la parte superior del Canal Interior indicaban que los refuerzos posteriores para nuestras fuerzas deberían ser enviados con la mayor velocidad posible, con el objeto de poderlos desembarcar antes de que la armada japonesa de invasión llegara. De acuerdo con esto, un grupo de abastecimientos bajo el Contralmirante R. K. Turner fué alistado y partió de nuestras bases con rumbo al Sur el 8 y 9 de Noviembre. Estos buques de abastecimiento estaban protegidos por una fuerza de cruceros bajo el comando del Contralmirante D. J. Callaghan y del Contralmirante Norman Scott. El portaviones ENTERPRISE que había sido reparado temporalmente, junto con el WASHINGTON y el SOUTH DAKOTA formaron una fuerza de choque que proporcionaría protección aérea desde un punto a unas 200 millas al Sur de Guadalcanal.

Los buques de abastecimientos habían partido en su viaje cuando llegaron noticias de un movimiento aparentemente anfibia y muy vasto del enemigo que comenzaba

a salir de su área de partida. La operación americana de abastecimiento solamente le llevaba una ventaja de uno o dos días, y las dos fuerzas antagónicas convergían hacia Guadalcanal.

El primer escalón americano de abastecimientos llegó a las afueras de Guadalcanal en la madrugada del 11 de Noviembre. Los buques de carga, tres en número empezaron a descargar inmediatamente en las afueras de Punta Lunga. La reacción japonesa fué casi inmediata. Dos ataques aéreos en la mañana dieron como resultado que se averiara el transporte ZEILIN y averías de menor cuantía en las instalaciones de tierra. La descarga continuó durante la tarde y cuando empezó la noche los buques de abastecimiento protegidos por los cruceros de escolta se retiraron dentro del Estrecho Indispensable a pasar la noche. Una fuerza de cruceros exploró durante la noche el área de "Iron Bottom Sound" sin encontrar nada.

En la mañana del 12 llegó el segundo grupo de buques de abastecimiento y empezó a descargar en la playa de Guadalcanal. El enemigo se hizo presente de nuevo con un ataque de aviones torpederos. Este ataque fué repelido con graves pérdidas debido a la buena puntería de la artillería anti aérea de los buques y a las patrullas aéreas de caza que salieron desde el aeródromo de Henderson. Nuestros buques de abastecimiento no sufrieron averías, pero un avión torpedero en llamas se estrelló intencionalmente contra el crucero SAN FRANCISCO averiándole su torre de control de fuego de popa.

Durante todo el día se fueron recibiendo informes de contacto con el enemigo que enviaban nuestros aviones de patrulla. El grupo enemigo más poderoso fué localizado aproximadamente a medio día á 300 millas al Norte de Guadalcanal. Evidentemente había salido de la base naval de Truk y consistía de dos o más acorazados, con cruceros y destructores de acompañamiento. Por su situación se podía notar que llegaría al "Iron Bottom Sound" más o menos a media noche. Los informes indicaban también una fuerza de transportes de tropas escoltada por cruceros que en la tarde fué avistada en la parte superior del Canal Interior en las afueras

de la isla Nueva Georgia. Tenía que trascurrir todavía un día cuando menos para que este lento convoy pudiera llegar a las proximidades de Guadalcanal.

En vista de lo poderosa de la fuerza de acorazados Roja que se aproximaba, se decidió enviar de regreso a Espíritu Santo a los buques de abastecimiento aún cuando algunos todavía no habían sido completamente descargados. Los buques de la escolta fueron destacados para formar una fuerza de choque bajo el comando del Contralmirante Callaghan. Se decidió que esta fuerza de cruceros y destructores pelearía una acción retardatoria mientras la fuerza de acorazados y portaviones del Contralmirante Kinkaid pudiera interceptar las fuerzas de avanzada para los desembarcos japoneses. La fuerza de tarea del ENTERPRISE en este momento estaba a unas 600 millas al Sur de Guadalcanal, es decir a un día completo de navegación.

Después de llevar los transportes y meterlos en el Estrecho Indispensable, la fuerza del Almirante Callaghan volvieron entrar en el área de "Iron Bottom Sound" aproximadamente a media noche utilizando la vía del Canal Lengó. Los buques estaban en columna cuando navegaron hacia el Oeste a lo largo de las playas de Guadalcanal. En la vanguardia iban los cuatro destructores CUSHING, LAFFEY, STERETT, y O'BANNON. Le seguían cinco cruceros: ATLANTA (Contralmirante Scott), SAN FRANCISCO (Contralmirante Callaghan), PORTLAND, HELENE, y JUNEAU. Otros cuatro destructores, AARON WARD, BARTON, MONSSEN, y FLETCHER cerraban la retaguardia. En las proximidades de Punta Lunga, el radar indicó la presencia de varios grupos de buques enemigos en el área de "Iron Bottom Sound" hacia el Nor-Oeste.

La flota japonesa estaba en formación abierta. Los hechos siguientes probaron que los japoneses no esperaron un encuentro dentro del área de "Iron Bottom Sound". Es probable que los japoneses hayan tenido perfecto conocimiento de la presencia y capacidad del pequeño escuadrón del Almirante Callaghan y presumieron que estas fuerzas abrumadas numéricamente por



ellos no correrían el riesgo de un encuentro. Consecuentes con estas ideas los cañones japoneses estaban cargados con municiones para bombardeo que debían usarse contra el aeródromo de Henderson. Esa munición contenía cargas incendiarias de gran tamaño pero era muy liviana para penetrar las planchas protegidas de nuestros cruceros. Este hecho tuvo una gran influencia en los resultados del encuentro. Las fuerzas Rojas se aproximaron a Punta Lunga y al aeródromo de Henderson en tres columnas. El grupo central era el más grande y contenía un acorazado, al que después se le identificó como el HIYEI, un acorazado de la clase del KONGO. Los grupos de la izquierda y de la derecha contenían 4 o cinco buques cada uno con dos cruceros en cada grupo. Un cuarto grupo que también contenía un acorazado estaba lejos al Norte, navegando a bombardear Tulagi. La presencia de esta última fuerza fué ignorada durante el encuentro por el bando Azul.

La columna Azul viró al Norte y después al Noroeste cerrando distancias con la formación Roja. Los oponentes se aproximaban rápidamente. Era una noche muy oscura sin Luna y todo el contacto fué hecho por radar. El primer contacto visual fué efectuado por los destroyers de la vanguardia que avistaron cuatro buques enemigos que los cruzaban a proa. Se concedió el permiso que pidieron para atacar con torpedos. Los destroyers viraron a la izquierda para descubrir sus baterías de torpedos. En este punto los blancos fueron identificados como destructores también, pero que se alejaban. Evidentemente la presencia de los buques del bando Azul fué a este tiempo descubierta por las fuerzas ligeras del bando Rojo. Estos grupos de fuerzas ligeras contramarcharon rápidamente.

No estando en posición ventajosa para atacar con torpedos, la división de destructores de vanguardia viró regresando al rumbo base causando confusión en la cabeza de la columna de cruceros. El ATLANTA se vió obligado a caer a la izquierda para evitar colisión con uno de los destroyers. La columna cambió de rumbo al Norte cruzando la "T" al grupo central enemigo que continuaba avanzando. El ATLANTA y el SAN FRAN-

CISCO no pudieron efectuar este cambio de rumbo y prosiguieron al Oeste entre los grupos enemigo izquierdo y central. El remanente de la fuerza Azul cruzó la "T".

A esta hora las fuerzas antagónicas que se aproximaban rápidamente se encontraban ya a muy corto alcance. La acción comenzó cuando las unidades ligeras japonesas de los flancos iluminaron a la Fuerza Azul. Ambos bandos abrieron el fuego. La artillería americana ayudada por el radar era muy efectiva. Un crucero ligero en el grupo del flanco de la derecha voló pocos minutos después de haber sido horquillado por el fuego del SAN FRANCISCO. En el grupo de la izquierda empezaron a incendiarse dos cruceros. Uno de estos cruceros se hundió en muy pocos minutos bajo el terrible castigo de la artillería americana. Un destructor del grupo de la izquierda voló instantáneamente y después se avistó que otros dos destructores del mismo grupo también se incendiaban. El grupo de la izquierda fué así prácticamente diezmado muy al comenzar la acción.

Mientras tanto el ATLANTA que previamente había hundido un destructor del bando Rojo, fué torpedeado. Con su timón trancado, empezó a describir círculos trasladándose hacia el Sur. Fué entonces horquillado por el fuego de un crucero pesado Rojo con resultados devastadores. Sus baterías fueron silenciadas, perdió toda su energía eléctrica, y estallaron numerosos incendios a bordo. El Almirante Scott figura en la lista de aquellos que perdieron la vida en ese buque. El ATLANTA completamente maltrecho comenzó a derivar hacia la sección ocupada por los japoneses en Guadalcanal.

En el grupo Azul que se movía hacia el Norte, el PORTLAND fué torpedeado en la popa después de que acababa de hundir a un destructor japonés. Incapacitado para gobernar, el PORTLAND empezó a navegar describiendo círculos cerrados. El JUNEAU fué torpedeado y la fuerza se empezó a retirar hacia el Este. Los destructores de la vanguardia, bajo un fuego enemigo muy nutrido consiguieron cerrar distancias con el enemigo para atacar al acorazado del grupo central. El LAFHEY castigó al HIYET con su fuego rápido, pero fué hundido por la artillería de este buque. El CUSHING y el O'BANNON se acercaron aún más consi-

guiendo impactos con torpedos sobre el buque capital enemigo. El CUSHING fué puesto fuera de acción por la artillería enemiga pero el O'BANNON se retiró con averías de menor cuantía. El BARTON fué tocado por un torpedo y voló instantáneamente.

El SAN FRANCISCO que aún navegaba hacia el Oeste se trabó en combate con el HIYEI al que avistó en su proa por estribor. Se empeñó un terrible duelo de artillería que trajo como consecuencia averías en la superestructura del acorazado y un extenso daño en el SAN FRANCISCO. Cuando terminó este combate el malamente averiado crucero Azul se quedó casi inmovilizado navegando muy despacio hacia el Sud-Oeste con la mayor parte de su personal de cubierta muertos incluyendo al Almirante Callaghan.

Las unidades más ligeras del grupo central fueron malamente averiadas bajo la presión del SAN FRANCISCO y los otros buques azules que les cruzaron la "T", el HIYEI viró hacia el Norte y después al Oeste en rumbo de retirada. Durante este intervalo fué sometido al fuego de la artillería del PORTLAND que estaba describiendo círculos y de los destructores que habían permanecido sin averías. El HELENA concentró su fuego en un crucero de la fuerza del centro y el AARON WARD, el MONSSEN y el FLETCHER consiguieron impactos de torpedo en algunos cruceros y destructores. En adición, el MONSSEN llevó a cabo un ataque de torpedos contra el buque capital enemigo que se alejaba, anotándose algunos impactos antes de ser averiado tan severamente que tuvo que ser abandonado. El STERETT, también sufrió averías por efecto de la artillería enemiga, siendo obligado a retirarse.

Mientras tanto los disparos de la artillería se tornaron esporádicos, con las fuerzas japonesas dispersas que se hacían fuego unas a otras en la terrible confusión. El contacto entre las fuerzas oponentes cesó y había terminado la furiosa acción. El HELENA ensambló los remanentes activos de la fuerza Azul y se retiró dentro del Estrecho Indispensable. Con él estaban el malamente averiado SAN FRANCISCO y FLETCHER. En el estrecho se encontraron con el JUNEAU, STERETT, y

O'BANNON. Los seis buques averiados se retiraron a la mejor velocidad que pudieron con rumbo a Espiritu Santo.

Cuando aclaró el día sobre el Canal Iron Bottom, se encontraban todavía ocho buques en el teatro de escena del combate de la noche anterior. En el centro del Canal, el PORTLAND viraba perezosamente. El ATLANTA yacía inmóvil en el agua muy cerca a las playas mantenidas por los japoneses pero sus incendios habían sido ya extinguidos. El CUSHING y el MONSSEN aún permanecían ardiendo mientras el AARON WARD estaba inmóvil en el agua. Un destroyer enemigo malamente averiado hacia el Sur de la Isla de Savo, progresaba lentamente hacia una isla para protegerse. Virando aún en círculos, el PORTLAND lo horquilló con sus baterías hundiéndolo con algunas salvas muy bien dirigidas. Al Norte de la Isla de Savo permanecía el acorazado HIYEI con un crucero que lo asistía. Poco después de que el PORTLAND hundió al destructor enemigo, el HIYEI comenzó a disparar contra el AARON WARD.

Durante la noche, la fuerza de tarea del ENTERPRISE había empezado a progresar al Norte a máximo andar y por la mañana sus aviones ya estaban capacitados para alcanzar el área de Guadalcanal. Las salvas del HIYEI contra el AARON WARD fueron interrumpidas con la llegada de un escuadrón de aviones torpederos que venía desde el ENTERPRISE. El crucero enemigo empezó a retirarse precipitadamente hacia el Norte. Los aeroplanos se apuraron en atacar al HIYEI contra el que se anotaron tres impactos de torpedos. Se hicieron continuos ataques con los aviones desde el aeródromo de Henderson contra este averiado buque capital, ataques que duraron todo el día. Estallaron incendios en todo el buque que demostró una sorprendente resistencia contra los ataques. Se hundió horas después de que había caído la noche del día 13.

Durante el día 13 de Noviembre, el PORTLAND y el AARON WARD fueron remolcados a Tulagi en la Isla Florida. Los esfuerzos por salvar al ATLANTA fueron inútiles, teniendo que ser finalmente hundido por nuestras propias fuerzas. Justo antes de medio día la fuerza Azul que se retiraba a Espiritu Santo era ata-

cada por un submarino al Sur de la Isla de San Cristóbal. El ya averiado JUNEAU fue tocado por un torpedo que lo voló. De este modo, la inferior fuerza Azul perdió 2 cruceros antiaéreos (ATLANTA y JUNEAU) y cuatro destructores (BARTON, CUSHING, LAF-FEY y MONSSEN) mientras que las fuerzas Rojas perdieron un acorazado, dos cruceros, y cuatro destructores de acuerdo con las informaciones que se tienen hasta el presente. De este modo, la acción desesperada que libró el Contralmirante Callaghan dió como resultado una victoria brillante aunque ni él ni el Almirante Scott pudieron sobrevivir.

La derrota del grupo de bombardeo japonés que debía alcanzar el aeródromo de Henderson y destruir las instalaciones no detuvo el avance de una fuerza mayor japonesa. Se conoció la presencia de algunos buques enemigos en el Canal Interior. Una de estas fuerzas era un gran convoy de trasportes que por la mañana del 14 de Noviembre había progresado bastante hasta la Costa Norte de la Isla de Nueva Georgia. Un escuadrón veloz de cruceros y destructores también habían alcanzado la parte inferior del Canal Interior y durante las primeras horas de la mañana del 14 de Noviembre esta fuerza entró al Canal Iron Bottom, bombardeando el aeródromo de Henderson. Algunos aeroplanos fueron destruidos, pero el aeropuerto no sufrió daños de consideración, dispersándose los atacantes cuando fueron contraatacados por un escuadrón de botes torpederos con base en Tulagi.

Durante el día 14, la fuerza japonesa de cruceros fué atacada por aeroplanos que partieron del aeródromo de Henderson y por aeroplanos del ENTERPRISE. Se obtuvieron algunos impactos de bombas en varios cruceros. El convoy de invasión que se aproximaba fué sometido a varios ataques de grandes proporciones por las fuerzas del ENTERPRISE. Se informó que fueron destruidos seis buques de carga quedando otros seis más ardiendo. Ninguno de los trasportes enemigos se escapó de los daños.

Aproximadamente a medio día del 14, el WASHINGTON y el SOUTH DAKOTA, con cuatro destructores fueron destacados de la fuerza de tarea del

ENTERPRISE y recibieron orden de patrullar el área de la Isla Savo durante la noche vigilando contra alguna fuerza de bombardeo enemiga, o viendo si encontraban los remanentes del grupo de trasportes que hubieran sobrevivido a los ataques del día anterior. El grupo de tarea de acorazados se aproximó del Sur pasando lejos al Oeste del Cabo Esperanza, que es la punta Nor-Oeste de Guadalcanal, para no ser avistados por los vigías enemigos de la costa. La fuerza de tarea estaba en columna con sus cuatro destructores WALKE, BENHAM, PRESTON y GWIN en la vanguardia. Después de patrullar el Nor-Oeste de la isla de Savo, la fuerza Azul viró al Este y empezó a navegar a través de la entrada al Canal Iron Bottom entre las islas Savo y Florida. Aproximadamente a media noche después de haberse aproximado a la costa de Guadalcanal cerca a Punta Lunga, el grupo viró hacia el Oeste y patrulló todo el Oeste a lo largo de la costa de Guadalcanal hacia la isla Savo.

Poco después, se efectuó el contacto con buques enemigos que estaban al Nor-Oeste en aguas a través de las cuales habían navegado las fuerzas Azules en su derrota hacia el Este cuando efectuaron su patrullaje. Los buques enemigos habían hecho proa hacia el Oeste dentro del área de la Isla Savo. Parecía que eran seis o siete buques, incluyendo algunos cruceros. El WASHINGTON seleccionó al guía de la formación como blanco, mientras que el SOUTH DAKOTA tomaba al tercero de la línea. Los dos buques capitales abrieron el fuego simultáneamente controlando el fuego íntegramente con radar tomando a la columna Roja en absoluta sorpresa. Ambos blancos desaparecieron después de algunas salvas de 16 pulgadas dirigidas con admirable exactitud. Dos buques menores salieron de la formación de la columna enemiga y se retiraron rápidamente hacia el Norte de la isla Savo, donde notificaron a un segundo grupo de tarea la presencia de nuestros acorazados. Se cambió el fuego al próximo buque más grande después de que los dos primeros fueron hundidos. La columna Roja fué completamente desorganizada quedando incendiados y ardiendo algunos buques a lo largo de la costa Este de la isla Savo.

Mientras tenía lugar esta acción, los destructores de la vanguardia hicieron contacto con ocho o diez blancos que se movían al Este rodeando la playa Sur de Savo. Se comprobó que estos buques fueron destructores destacados del cuerpo principal de la fuerza japonesa que a esta hora ya estaba entrando al Nor-Oeste de Savo. Los destructores Azules atacaron a estas unidades. La batería secundaria de los acorazados también disparó contra estos blancos. En su movimiento para atacarlos, los destructores Azules soportaron el ataque de torpedos hecho a los buques capitales. El PRESTON se hundió tocado por la artillería Roja, el BENHAM fué torpedeado y el WALKE recibió ambas cosas, torpedos y bastante fuego de cañón. El GWIN sufrió considerable daño por causa de la artillería Roja y se retiró. Pero el ataque de los destructores Rojos fué repelido con grandes pérdidas para ellos.

Hasta esta etapa los destructores de la Fuerza Azul habían sido todos puestos fuera de acción, pero debido a que ellos atrajeron toda la furia enemiga el WASHINGTON y SOUTH DAKOTA pudieron salir ilesos de la acción. Por un corto intervalo los dos buques no encontraban más blancos y así pasaron al Oeste y a través del canal entre Guadalcanal y la isla Savo. Tan luego como ellos sobrepasaban la isla Savo, encontraron otro grupo de tarea enemigo. Este grupo contenía un acorazado y algunos cruceros y navegaba hacia el Oeste a rumbo paralelo. De nuevo, controlando únicamente con radar su artillería, el WASHINGTON horquilló con su artillería pesada al buque capital enemigo. Debido a una falla temporal en su radar, el SOUTH DAKOTA inadvertidamente cerró distancias hasta encontrarse al alcance de los proyectores de la fuerza enemiga. Fué rápidamente iluminado y horquillado por el fuego. En el cambio de disparos el SOUTH DAKOTA hundió a uno de los buques que lo iluminaron, pero recibió considerable avería en su superestructura. Se tuvo que retirar del alcance de los proyectores.

El acorazado enemigo que se identificó después como el KIRISHIMA, un acorazado gemelo del HIYEI, fué prontamente incendiado por efecto de las precisas

salvas del WASHINGTON y viró retirándose fuera del control. Se hundió pocas horas después. Los dos acorazados americanos hicieron mayor y considerable daño sobre los remanentes de la columna japonesa antes de que ésta se retirara en completo desorden hacia el Norte.

Habiendo desaparecido los contactos, el averiado SOUTH DAKOTA y el ileso WASHINGTON se retiraron hacia el Sur. Pronto encontraron al GWIN. En el tiempo que la fuerza Azul se movía hacia el Sur, se hicieron algunos contacto indistintos por radar en las proximidades de las Islas Russell. Estos contactos fueron evidentemente con los remanentes de la fuerza de transportes, puesto que cuatro buques de carga japoneses averiados se habían varado en Guadalcanal durante la mañana del 15 de Noviembre. Ellos fueron bombardeados por aviones del aeródromo de Henderson poco después del amanecer y terminados de hundir por el destructor MEADE y desde este instante "se ejerció el completo control del área" (\*). Con esta acción terminaba la Batalla de Guadalcanal.

### La decisión.

La Batalla de Guadalcanal marcó el último intento japonés de capturar las Salomón Inferiores. En los próximos meses las actividades se compararon únicamente a las esporádicas expediciones de abastecimientos del "Tokyo Express", que también terminaron pronto. La retirada de los japoneses de las Salomón inferiores es ensombrecida por un hecho aún de mayor importancia. Desde entonces los japoneses parece que abandonan la ofensiva asumiendo la defensiva.

El cambio fué marcado. En la fase antes de Guadalcanal, el enemigo parecía que le gustaba correr el riesgo y exponer sus unidades pesadas de poder naval, sus portaviones y acorazados, en todos los encuentros. Esto fué cierto en el Mar de Coral, Midway, y en todas las batallas que se libraron por controlar las Salomón inferiores. Después de la Batalla de Guadalcanal, las unidades pesadas de la flota japonesa desaparecieron del

(\*) Informe de Guerra del Almirante E. J. King USN.



escenario. "UN DETALLADO ESTUDIO DE LOS COMUNICADOS DE GUERRA REVELAN QUE DESDE EL 15 DE NOVIEMBRE DE 1942, HASTA EL 18 DE JUNIO DE 1944 NINGUN BUQUE CAPITAL JAPONES SE ENFRENTÓ A NUESTRAS FUERZAS". Durante este tiempo las fuerzas de los Estados Unidos extendieron su control a las Salomón superiores, Nueva Guinea, y las islas del Almirantazgo; invadieron las Gilbert y las Marshall; aislaron y sobrepasaron la base naval de Truk; e invadieron Saipán. Recién cuando empezamos nuestro movimiento a las Filipinas tratando de provocar el colapso del Imperio Japonés, fué que las unidades pesadas de la flota japonesa se vieron obligadas a salir. ¿Porqué retiraron los japoneses su flota y dónde estuvo esta durante el año y medio que trascurió desde la Batalla de Guadalcanal? La respuesta a esta pregunta no sólo está en la Segunda Guerra Mundial aisladamente.

En la Primera Guerra Mundial el mundo vió la imagen incipiente de una nueva forma de guerra basada en el recientemente desarrollado aeroplano. Las potencialidades de esta invención fueron inmediatamente reconocidas. Como una consecuencia, el desenvolvimiento apropiado y el uso del poder aéreo se convirtió en el primer pensamiento de todos los establecimientos Militares y potencias. Algunas naciones (principalmente Italia, Alemania y Japón) vieron en la nueva arma una oportunidad para retar la posición de las naciones de gran potencial naval. El principio fundamental de sus ideologías militares, aquel de que el aire convertía en algo inservible al poder naval, ocupó grandes columnas de publicidad en todo el mundo.

El Japón, en particular fué suscriptor de esta teoría. Su pretensión por luchar con los Estados Unidos, una potencia de poder militar mayor, estaba fundada en ésto y su estrategia tenía como núcleo esta extremista teoría. El Japón planeó eliminar o neutralizar el poder naval americano por medio de su ataque traicionero contra Pearl Harbor. Después intentaría usar el tiempo durante el cual nosotros estaríamos atareados en reconstruir nuestra flota, para ocupar los grupos de islas del Pacífico Occidental desde las Aleutinas hasta Australia.

Estas islas serían convertidas en "portaviones inhundibles" con multitud de bases aéreas. El Japón pensaba que por este medio el poder aéreo podría mantener a nuestro poder naval en puerto por tiempo indefinido y que Estados Unidos al final tendría que aceptar la "Gran Esfera de Auto-prosperidad de! Asia Oriental".

La composición de la flota japonesa antes de Pearl Harbor reflejó el pensamiento y actitud de los estrategas japoneses. La potencia total de la flota japonesa era considerablemente inferior a la de los Estados Unidos. Podía poner en batalla únicamente 10 acorazados a comparación de los 16 de la marina americana. Su potencial en cruceros era aproximadamente igual a la nuestra, en números de destructores era considerablemente menor. Pero en dos categorías significativas, el Japón mantenía superioridad numérica: portaviones y buques-tender de hidroaviones.

Los astutos puntos de vista de los partidarios extremistas del poder aéreo, con respecto a la flota de superficie fueron revelados conforme iba progresando la guerra. Quedó demostrado que preocupándose por la expansión de su poder aéreo, los japoneses habían abandonado el avance y progreso tecnológico de sus fuerzas navales de superficie. Esto era el resultado natural de la influencia de la ideología por el poder aéreo sostenida por los estrategas japoneses. Ellos pensaban que el Poder Naval era ya inservible, que no tendría defensa posible contra un poderoso ataque desde el aire y, especialmente que el poder aéreo con base en tierra era superior al poder aéreo con base en las unidades de la flota. Para desarrollar una buena defensa antiaérea para los buques de superficie, tuvo que encontrarse con la resistencia de esta política declarada de sus dirigentes. Tenía que estrellarse contra los axiomas que formaban parte del sueño del Imperio Japonés. Como consecuencia de ésto, los progresos de las armas automáticas, de los equipos de control del fuego, radar, y de las defensas para el combate, dejaban mucho que desear. Al mismo tiempo, el empleo táctico de su flota de superficie, especialmente de sus buques capitales, era extremadamente limitado.

Los Estados Unidos, por otro lado, siguieron una trayectoria más conservadora, procurando combinar lo más estrechamente posible las fuerzas del Poder Naval y del Poder Aéreo. Especialmente los diseñadores navales americanos, nunca dudaron que podrían obtener y encontrar una buena respuesta para el ataque desde el aire. Coincidiendo con el desenvolvimiento y desarrollo de una fuerte arma aero-naval, siguió paralelamente el perfeccionamiento de una fuerte fuerza naval de superficie para contrarrestar la supremacía del poder aéreo solo. Mucho tiempo antes de Pearl Harbor, los buques de EE. UU. entraron progresivamente a los astilleros y diques secos, donde se les instalaron nuevos y más eficientes sistemas de armas automáticas, equipos de control del fuego y dispositivos electrónicos. Las salas de diseño y planos del Bureau of Ships, estaban refinando la idea de producir "la última palabra en baterías de artillería" para buques capitales. Esta clase de buque sería autosuficiente, y aproximadamente el sueño de todos los ingenieros y diseñadores navales modernos. Sería un potente conglomerado de máquinas de guerra que podría defenderse sólo de todos los atacantes en el aire, en la superficie o debajo del mar.

El primero de estos buques con su batería moderna estaba siendo completado cuando se realizó el ataque a Pearl Harbor. El NORTH CAROLINA y el WASHINGTON llegaron al Pacífico en el verano de 1942 y el SOUTH DAKOTA se les unió justamente antes de la Batalla de Santa Cruz. Aquí fué cuando el castillo de naipes de los japoneses empezó a derrumbarse. Aquí los japoneses aprendieron sorprendidos que la moderna potencia de fuego en cooperación con patrullas de caza preparadas según las últimas ideas, eran bastante poderosas como para contrarrestar la superioridad numérica de la aviación sola. En otras palabras, el Poder Naval, una combinación bien pensada de Poder Naval y Aéreo, era enormemente superior para decidir la inclinación del fiel de la balanza.

Los japoneses reconocieron este hecho cuando abruptamente asumieron la defensiva después de las Batallas de Santa Cruz y Guadalcanal, y este hecho fué varias veces reiterado conforme iba progresando la guerra. En el

período comprendido entre la Batalla de Guadalcanal y el colapso japonés, el verdadero poderío naval está típicamente representado por la Fuerza de Portaviones Rápidos de la 3ra. Flota. Su potencia se basa en su movilidad. De tiempo en tiempo esta fuerza rápida de ataque estaba capacitada para aproximarse a cualquier posición enemiga y golpearla con terrible fiereza desapareciendo después en la inmensidad del Pacífico sin dejar huella. Contrariamente a ésto, los "portaviones in-hundibles" japoneses eran puntos fijos marcados en todas las cartas. No podían alcanzar más allá de sus sectores individuales, y más importante aún, no podían evitar los golpes de la veloz flota americana de largo alcance. Es verdad que los ataques aéreos no podían hacer contra una base nada que los tractores y grúas no pudieran repararlo en muy corto tiempo. Por esta razón los pilotos americanos se concentraron en la destrucción de las unidades altamente vulnerables enemigas. Estas tácticas tuvieron magnífico éxito y dejaron muchas veces las bases aéreas japonesas con sus pistas intactas pero con muy pocos aviones que pudieran volar.

Habiendo fallado en obtener su objetivo en Santa Cruz mediante el uso del poder aéreo, los japoneses se vieron forzados a defender únicamente de los remanentes de sus fuerza naval. En la Batalla de Guadalcanal la victoria fué posible por la superioridad técnica de las unidades nuevas representadas por el WASHINGTON y el SOUTH DAKOTA. Un bien balanceado empleo de fuerza aérea con base en portaviones y fuego desde los buques de superficie provó ser decisivo contra el solo poder naval en la Batalla de Guadalcanal; y contra el solo poder aéreo en la Batalla de Santa Cruz. Dentro de las circunstancias la lección fué clara. LOS JAPONESES SE DIERON CUENTA QUE ESTABAN PELEANDO UNA GUERRA NAVAL DE PRIMER ORDEN USANDO EQUIPO DE TERCER ORDEN E IDEAS DE TERCER ORDEN. Estas son las decisiones que dieron Santa Cruz y Guadalcanal.

Desde que terminaron las hostilidades se ha recogido suficiente información como para asegurar que los japoneses se dieron cuenta desde cuando fueron derrota-

dos. Después de la rendición, el Almirante Yonai, Ministro de Marina declaró lo siguiente: "Las fuerzas japonesas eran técnicamente inferiores en equipo". El Contralmirante Kanagawa Comandante de la base naval de Rabaúl, declaró en un reportaje que él cree que Guadalcanal fué el punto de inflexión en la Guerra del Pacífico. Entre los profanos, un periodista de la Agencia Domei capturado en Saipan, declaró más o menos las mismas cosas. La marina japonesa de tercera categoría no tuvo pues ningún chance. Una vez que su protección aérea fué destrozada, su naturaleza débil la hizo muy vulnerable. Y como consecuencia, fué barrida de los mares.

Después de las lecciones de Santa Cruz y Guadalcanal, los japoneses hicieron lo que era lógico. Retiraron sus buques viejos de guerra y se tornaron a la defensiva en sus operaciones. Su flota se ocultó. Dónde? Los hombres de la Marina americana pueden dar la respuesta. Estuvo en los astilleros y diques secos del Imperio donde los trabajadores apurados les instalaban más y más armas automáticas, mejores sistemas de control del fuego y dispositivos electrónicos. Fué un intento vano. El progreso tecnológico en la flota de superficie japonesa había sido olvidado por mucho tiempo. La industria japonesa no podía suministrarle lo que necesitaba y los científicos japoneses no podían cerrar violentamente el espacio de años de desinterés y abandono en los problemas relativos a la defensa adecuada contra los aviones. Todo lo que la marina americana había desarrollado y perfeccionado durante muchos años de estudio, investigación y entrenamiento no podía ser emulado en en corto plazo de meses aunque se hiciera un progreso considerable. Nuestros aviadores que regresaban de sus ataques durante la Batalla del Golfo de Leyte declararon con énfasis que habían encontrado bastante desarrolladas y modernas las defensas antiaéreas de los buques japoneses. Pero la combinación americana de artillería de los buques con los cazas navales era inmensamente superior. Fué tan superior que la nuestra flota "Fué y se Quedó" en las afueras de Okinawa a pesar del más fantástico asalto aéreo que registra la historia del Mundo.

Así, la destrucción final de la Flota del Imperio Japonés fué ya bosquejada desde las batallas de Santa Cruz y Guadalcanal. Estas dos acciones gemelas fueron el epílogo de lo que después iba a pasar. Cuando la victoriosa flota americana entró en la bahía de Tokio, fué recibida por un destructor japonés, la única unidad operable que le quedaba a la un tiempo antes famosa flota del Imperio del Sol Naciente. Es bueno recordar a este respecto que el Japón se rindió antes de que las islas metropolitanas fueran invadidas, sus conquistas en el Asia es decir las tierras inmensas que había conquistado eran aún suficientes, su Ejército de tierra inmenso y bien entrenado todavía estaba intacto. Su industria a pesar de los bombardeos estaba aún en estado operable. Pero su Poder Naval había sido despedazado. Como resultado de la pérdida del control de los mares, el Japón fué aislado de sus fuentes de abastecimiento de los materiales críticos y vitales de guerra. Los remanentes de su poder aéreo no tenían la gasolina para lanzarse en sus desesperados ataques tipo Kamikaze. Sin gasolina, caucho, aluminio y otros materiales igualmente importantes, el esfuerzo del Japón cayó por tierra. Es una verdad evidente e indiscutible que en la Segunda Guerra Mundial, la fase del Pacífico fué esencialmente una Guerra Naval.

(Traducido del PROCEEDINGS).

---

---

## Notas Profesionales

### **Producción es la única respuesta**

Por T. B. Jefferson

Hace un año supimos de la victoria en Europa. Hace ocho meses terminó la guerra con la victoria sobre el Japón. Ahora, confundidos y desorientados, estamos todavía esperando que se abran las compuertas de la producción.

Mientras EE. UU. ha estado sufriendo por falta de casi todo, los trabajadores han estado desocupados, muchos por huelga, algunos debido al período de encaje de "compensación". Todos sabemos que la gente se niega a trabajar porque están recibiendo paga del Gobierno por no trabajar. Una caridad de \$ 20.00 a la semana es realmente insuficiente; pero, es una cantidad exenta de impuestaciones que se aproxima así a un líquido de \$ 30.00 a la semana.

El sistema americano de producción nunca se ha basado en la caridad. La prestancia para asumir responsabilidades y arriesgar sus capitales insuficientes condujo a Henry Ford, George Westinghouse y Thomas Edison a hacer el trabajo que trajo una mejor y más abundante vida en los EE. UU. Si estos individuos y muchos otros de su tipo hubiesen aceptado caridad en lugar de responsabilidad, estaríamos aún paseando sobre caballos, o victorias, y tratando de leer a la luz de la lámpara de kerosene.

Como la levadura de pan, trabajando sobre la masa de perezosos e incompetentes, encontramos unos cuantos, algo hábiles, quienes están tratando de endoctrinarnos con ideas extrañas a nuestras tradiciones nacionales. ¿Porqué se trata de interesarnos en sus enseñan-

zas?. Una y otra vez, se ha probado que es la libertad de pensamiento y la libertad de empresa, las que nos han hechos grandes.

Tan pronto como el pueblo aprenda a esquivar la responsabilidad y a esperar un gobierno-beneficencia que lo provea de todo, están tomando la ruta que lleva cada vez más hacia abajo por ese camino retrógrado de menor producción y más zozobra industrial. A cada esquina buscan por más guía, menores responsabilidades y así continúa con la viciosa espiral que a cada instante estrecha sus vueltas. Hoy la inflación ya nos ha tomado.

El que quedemos completamente encerrados y perdamos todo no depende de la OPA (Oficina del Control de Precios) sino del trabajador americano. Con o sin la OPA, no habrá inflación desastrosa si nuestros trabajadores de producción nos proveen con todos los automóviles, maquinas de lavar, vestidos, camisas, medias, zapatos y miles de otros artículos que tanto necesitamos. Es simplemente eso, mientras todos los sabi-hondos economistas están por lo contrario.

La parte más triste de todo es que la producción ha sido reducida al compás del trabajador más lento cuando debió elevarse al compás del más ligero. Trabajando con más gente que nunca, realmente hay menos disponible que en cualquier tiempo de los años recientes. Irónico, no es cierto?. Producción es la única respuesta.

¡Despierta, Estados Unidos! ¡Vamos a trabajar!

---

#### Nota del Traductor:

Me ha parecido de necesidad el traducir el editorial que escribe el señor Editor T. B. Jefferson, de "The Welding Engineer", porque en el ambiente nacional también se encuentra en juego la palabra "PRODUCCION" y, a juicio del traductor, algo se debe decir que ampare el sentido que se le está dando. Creo, con sinceridad de patriota, que Producción también, así como en EE. UU. resolvería nuestros problemas. Sólo cuando haya producción masiva podremos vender barato para que



nuestro pueblo comience a imponer en los bancos sus sobrantes, no para que se reduzca el standard de vida; sólo con la producción masiva se podrá darle mayor poder adquisitivo al sol, verdad es que será un poder adquisitivo interno en su primera etapa. Alguien dirá que no es posible vender barato y conservar los salarios altos. Esto, que a la simple enunciación parece verdad queda desmentido por el sistema de los EE. UU. en donde el salario es alto, ¡vaya que lo es!, y los precios son bajos. Con un dolar y veinticinco centavos se puede hacer el gasto del día para la alimentación de una familia de tres personas, incluyendo todas las vitaminas, minerales y calorías necesarias para un obrero que recibe cinco dólares diarios. Se dirá que, cuando yo visité EE. UU. gastaba cinco dólares diarios en alimentación; estamos tratando el caso de la familia, no el del turista. La familia funciona bajo presupuesto, el turista va a gastar los excedentes. Está demás decir que en el Perú la famosa familia de tres personas no puede hacer el día con seis soles cincuenta centavos para un trabajador, y empleado también, ¡que gana cinco soles diarios!.

Producción dirigida es la respuesta. Es necesario que se den cuenta cabal de que a mayor producción deviene abaratamiento del costo de vida. Sosteniendo los salarios, hay oportunidad de guardar. Entonces deviene también la industria, porque hay quien compre, porque hay reservas. Lo único que sucedería es que el gran industrial tendría que producir más para obtener los mismos beneficios. Pero, por el amor de Dios, bien vale trabajar un poquito más y ganar un poquito menos si se va asegurar el negocio. "Production is the Only Answer."

Oficial de Marina

---

## **Crónica Nacional**

### **Sociedad Fraternal de Marina.**

Por Resolución Suprema de 4 de Junio del presente año, y previos informes del Auditor Letrado del Ministerio de Marina y del Jefe de Estado Mayor de Marina, ha sido reconocida oficialmente la Sociedad Fraternal de Marina fundada el 17 de Enero de 1875.

Esta Sociedad auxilió oportuna y eficazmente á los deudos de sus socios durante la guerra de 1879, y hasta la fecha lo viene haciendo con puntualidad y rapidez.

### **Donación de Libros.**

La Biblioteca de la Escuela Naval del Perú, agradece los donativos de Libros y Revistas hechos por las siguientes personas:

Dr. Howard Lee Nostrand, Agregado Cultural de la Embajada Norteamericana; Contralmirante Víctor S. Barrios, Capitán de Corbeta Jorge Camino y a los herederos del Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres, y Capitán de Navío Aurelio García y García.

---