

Julio — Agosto
Año 36 No. 4


Contenido

1951
Vol. No. 212



Pág.

Las Campañas del Pacífico en la II Guerra Mundial.— Por el Capitán de Corbeta A.P. Eduardo Carrillo B.	335
El Crucero del "Schiff 45".—Por Antony E. Sokol ...	383
Relaciones del Comando en la Guerra Anfibia.—Por el Almirante W. H. O. Blandy U.S.N.	405
Revaloración de la Estrategia Europea.—Por el Alférez E. J. Mc Nulty U.S.N. Reserve	423
Notas Profesionales	435
Crónica Nacional	443



Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Jorge Arbulú G.

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Armando Echeandía R.

REDACTOR

Capitán de Corbeta A.P. Aurelio G. Carrillo

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año	S/o.	15.00
Número suéltó	„	5.00
Suscripción anual en el extranjero	„	30.00

AVISOS

Por cuatro meses 1 página	S/o.	120.00
Por cuatro meses ½ página	„	70.00
1 Página una sola vez	„	80.00

TODO PAGO SERA POR ADELANTADO

Avisos Extraordinarios a Precios Convencionales

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 respectivas 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.



Excelentísimo Sr. General de Brigada don
MANUEL A. ODRIA,
Presidente Constituciona' de la República.





Sr. Contralmirante don
ROQUE A. SALDIAS,
Ministro de Marina

Las Campañas del Pacífico en la II Guerra Mundial

Por el Capitán de Fragata A.P.
EDUARDO A. CARRILLO BURGOS

El presente relato abarca las acciones realizadas en el PACIFICO desde el 7 de diciembre de 1941, en que los japoneses atacaron PEARL HARBOR, hasta la rendición del JAPON, el 2 de setiembre de 1945. Constituye en realidad un compendio de los principales sucesos y una relación de todas las batallas navales y aeronavales que tuvieron lugar, pero sin entrar en la descripción de los encuentros tácticos. Sin embargo, se tratará de dar un conocimiento lo más claro posible de las situaciones estratégicas que originaron cada uno de esos encuentros y de los resultados y consecuencias de ellos derivados, así como una que otra apreciación que los acontecimientos nos vayan sugiriendo.

SUMARIO

- 1.—DOMINIOS DEL JAPON
- 2.—PLAN BASICO DE GUERRA JAPONES
- 3.—EJECUCION DEL PLANEAMIENTO
 - a).—Destrucción de la Flota Americana en HAWAI.
 - Conquista de la península de MALACA.
 - Conquista de HONG-KONG
 - Conquista de BIRMANIA
 - Conquista de las FILIPINAS
 - Conquista de BORNEO BRITANICO e INDIAS HOLANDESAS.
 - Consecuencia de la batalla del MAR DE JAVA.
 - b).—Captura de áreas de recursos al S de CHI-NA.
 - Conquista de las FILIPINAS
 - Conquista de BORNEO BRITANICO e INDIAS HOLANDESAS.
 - Consecuencia de la batalla del MAR DE JAVA.
 - c).—Captura de posiciones estratégicas para la defensa de las áreas de recursos (conquista de NUEVA GUINEA y archipiélagos SALOMON, BISMARCK y GILBERT).

4.—ETAPAS DEL PLANEAMIENTO AMERICANO

5.—PLAN MODIFICADO JAPONES

a).—Batallas de MAR DE CORAL y MIDWAY

b).—Conquista de las ALEUTIANAS

6.—RECONQUISTA DE LAS SALOMON

7.—CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA OFENSIVA AMERICANA.

8.—CUADRO DEMOSTRATIVO DE LOS PLANES JAPONESES

9.—CAMPAÑA EN EL PACIFICO SUROESTE

10.—CAMPAÑA EN EL PACIFICO CENTRAL

a).—Operaciones contra las GILBERT y MARSHALL

b).—Operaciones contra las MARIANAS

c).—Operaciones contra las CAROLINAS OCCIDENTALES

d).—Reconquista de las FILIPINAS

11.—LA CAMPAÑA DE IWO-JIMA

12.—LA CAMPAÑA DE OKINAWA

13.—LA RENDICION DEL JAPON

14.—ANALISIS ESTRATEGICO DE LA GUERRA

a).—Situación en el PACIFICO con anterioridad a la guerra

b).—Iniciación de la guerra

c).—El Plan Básico de Guerra Japonés

d).—El Plan Modificado Japonés

e).—El Planeamiento Aliado

15.—CONSIDERACIONES FINALES

a).—Valor de la información

b).—El peligro de la división del Comando en el teatro de operaciones.

c).—El error de una dirección única en la Defensa Nacional

d).—Las Fuerzas de Tarea

e).—Las Operaciones Anfíbias

f).—Las Bases Navales

g).—El Poder Naval.

1.—DOMINIOS DEL JAPON

El perímetro abarcado por el JAPON antes de la guerra puede representarse por una línea que partiendo de PARAMASHIRO (KURILES), pasaba por las MARSHALL, CAROLINAS, MARIANAS (excepto GUAM), contorneaba las FILIPINAS por el N y terminaba al S de CHINA. Los archipiélagos de las MARIANAS, CAROLINAS y MARSHALL, antiguas pertenencias alemanas, fueron puestas bajo mandato japonés por la Sociedad de las Naciones al finalizar la guerra de 1914-1918.

2.—PLAN BASICO DE GUERRA JAPONES

PRIMERA FASE

- | | | |
|---|---|---|
| <p>a).—Destrucción de la Flota Americana en HAWAI.</p> | } | <p>ATACAR PEARL HARBOR</p> |
| <p>b).—Captura de áreas de recursos al Sur de CHINA.</p> | } | <p>Operaciones en las FILIPINAS
Operaciones en MALAYA
Operaciones en BORNEO BRITANICO.
Operaciones en HONG-KONG
Operaciones en las INDIAS ORIENTALES HOLANDE-SAS.
Operaciones en BIRMANIA y SIAM.</p> |
| <p>c).—Captura de posiciones estratégicas para la defensa de las áreas de recursos.</p> | } | <p>Invadir GUAM, las SALOMON, NUEVA GUINEA y las GILBERT.</p> |

SEGUNDA FASE

- a).—Consolidación de las áreas capturadas.

TERCERA FASE

- a).—Interceptar y destruir cualquier intento aliado de irrumpir dentro de las citadas capturas.
b).—Destruir el poder aéreo americano.

Como se observará, si los japoneses tenían éxito en la I Fase de su Plan, ampliarían el perímetro de sus dominios hasta una línea que partiendo de las KURILES termina en BIRMANIA, incluyendo GUAM, WAKE, las GILBERT, TIMOR, CELEBES, BORNEO, JAVA, SUMATRA, MALACA, FILIPINAS, SALOMON, NUEVA GUINEA y las BISMARCK.

El día 14 de noviembre de 1941, fue designado día "Y" de iniciación del alistamiento de las fuerzas, las que se pondrían en movimiento con una orden que emitiría el Cuartel General Imperial, el que asimismo les haría conocer el día 1º de diciembre si la guerra era un hecho, así como el día "X" designado para la iniciación de las hostilidades.

Las tareas asignadas a las distintas fuerzas fueron en general las siguientes:

- a).—Segunda Flota, tercera Flota, Flota Combinada Expedicionaria, 11ª Flota Aérea.

Invadir MALACA, las INDIAS ORIENTALES HOLANDEsas y FILIPINAS.

b).—*Cuarta Flota.*

Captura de WAKE y GUAM, destrucción de bases avanzadas americanas, control del mar de BISMARCK y defensa del sur del Imperio.

c).—*Sexta Flota (Submarinos).*

Reconocimiento de HAWAI, ataque y destrucción de las líneas de comunicaciones enemigas.

d).—*Fuerza de Portaviones.*

Destrucción de las fuerzas americanas en HAWAI, apoyar las operaciones de la Cuarta Flota.

e).—*Quinta Flota.*

Reconocimiento de las ALEUTIANAS, defensa del E. del Imperio, incluyendo las islas BONINS (OGAZAWARA) y estar alerta a los movimientos de RUSIA.

f).—*Cuerpo Principal de la Flota Combinada Expedicionaria.*

Actuar como soporte de todas las operaciones.

Como puntos de partida para las diferentes fuerzas de tarea se designaron los siguientes: FORMOSA (TAIWAN), OKINAWA, INDOCHINA FRANCESA, HAINAN y las PALAOS (bajo mandato japonés desde la terminación de la Guerra Mundial I).

3.—EJECUCION DEL PLANEAMIENTO

a).—*Destrucción de la Flota Americana en HAWAI*

El 8 de diciembre (fecha de TOKIO) había sido designado por el Alto Mando Japonés como el día "X" de iniciación de las hostilidades, así es que a partir del día 2 las fuerzas se pusieron en movimiento hacia sus respectivos objetivos. La Fuerza de Portaviones se dirigió a PEARL HARBOR con las siguientes instrucciones:

- 1.—En caso de ser descubierta hasta dos días antes del día "X" regresaría al Japón sin efectuar ningún ataque.
- 2.—Si era descubierta un día antes, la decisión de atacar o retirarse quedaba al criterio del Jefe de la Fuerza.
- 3.—Si era descubierta el mismo día "X", llevaría a efecto su ataque.
- 4.—Si en tanto se realizaba la aproximación, las negociaciones con los EE.UU. llegaban a su término satisfactorio, el ataque sería cancelado.
- 5.—Si la Flota americana interceptaba a la Fuerza japonesa antes de que ésta alcanzase su objetivo, sería repelida, y si los americanos se aproximaban a aguas metropolitanas persiguiéndola, el cuerpo principal de la Flota japonesa entraría en acción.

6.—Si al llegar la Fuerza japonesa a las aguas de HAWAI la Flota americana se encontrase en la mar se emprendería una exploración de 300 millas alrededor de la isla OAHU, atacando en caso de contacto o retirándose en caso contrario.

7.—Durante la aproximación a PEARL HARBOR, el Cuerpo Principal japonés transmitiría por radio las señales usuales para hacer creer que las fuerzas navales se hallaban en aguas del JAPON.

La Fuerza de Portaviones llegó a 200 millas de OAHU el día 7 de diciembre sin haber sido descubierta, de modo que a las 0730 lanzaba el primer ataque contra la Flota americana que se encontraba fondeada en PEARL HARBOR. Como resultado de los ataques realizados por la aviación japonesa el poderío americano en aguas del PACIFICO quedó prácticamente destruído.

b).—*Captura de áreas de recursos al S de CHINA*

En diciembre de 1941, las flotas anglo-sajonas habían desaparecido prácticamente del OCEANO PACIFICO. Los japoneses quedaban dueños del mar. Había, pues, llegado el momento de explotar esta circunstancia actuando con la máxima rapidez. Aseguradas las comunicaciones marítimas mediante el dominio del mar, contando con un Ejército aguerrido y adiestrado y una numerosa flota mercante que lo condujera, podía el JAPON entregarse a la realización de sus sueños de conquista en las islas del Extremo Oriente.

La flota mercante japonesa que en 1900 contaba con un total de 488,187 toneladas de arqueo, llegaba, 39 años después, a 5,629,000 toneladas, registrando un aumento de 1,048 por ciento, sin paralelo en el mundo.

El Ejército, por su parte, envanecido con su tradición guerrera, dotado de un elevado espíritu combativo, rayano en el fanatismo, encontraría allanada buena parte de su camino por algunos habilísimos actos de la diplomacia japonesa, como sucedió con el acuerdo del 10 de marzo de 1941 entre THAILANDIA y la INDOCHINA FRANCESA, que dió en esta última un punto de partida para la invasión de la península de MALACA.

Desde los primeros instantes del rompimiento de las hostilidades, el JAPON atacó las concesiones extranjeras en CHINA. Defendidas por débiles destacamentos, SING TAO, TIEN-SIU, TAKU, WAN-TOO y SHIN WAN TAO hubieron de rendirse rápidamente.

Conquista de la península de MALACA

Con pretexto del litigio franco-thailandés, que dió lugar al acuerdo citado anteriormente, los japoneses habían concentrado

en la INDOCHINA FRANCESA contingentes de tropas, las que días antes del 7 de diciembre estaban repartidas así: en el N a lo largo del río LAN-TSAN en la frontera con BIRMANIA, 25,000 hombres; en el S, en la frontera con THAILANDIA, 82,000. Estas tropas se emplearon en la invasión de BIRMANIA. Mientras tanto, fondeados en la bahía de CAMRANG se hallaban 21 transportes con 18,000 hombres destinados a la invasión de MALACA.

El día 6 de diciembre dos grandes convoyes japoneses cruzaban delante de cabo CAMAO (extremo S de la INDOCHINA) con rumbo al golfo de SIAM. El día 8 a las 0600 (hora de TOKIO) JAPON publica su declaración de guerra a INGLATERRA y los ESTADOS UNIDOS y se inician grandes bombardeos aéreos contra las islas GUAM, WAKE y MIDWAY, bases aéreas de Clark-Field (base principal de las FILIPINAS, próxima a MANILA) y DAVAO (al S. de MINDANAO), así como contra SINGAPUR y HONG-KONG. Los submarinos, estacionados entre las islas HAWAI y SAN FRANCISCO inician el ataque al tráfico marítimo. Los transportes que estaban en CAMRANG llegan en las primeras horas del 8 a BANDON y PATTANI (THAILANDIA) y a KOTA, BHARU, en la frontera de THAILANDIA y MALACA. Las tropas japonesas desembarcadas en este último lugar se ven enfrentadas por los destacamentos ingleses desplegados en la frontera N de MALACA.

Gracias al acuerdo nipo-thailandés, que se hace público el 9 de diciembre, los japoneses pueden utilizar el territorio de THAILANDIA para el paso de sus tropas, por lo que los desembarcos en BANDON y PATTANI se realizan sin ningún impedimento. Asimismo, los 82,000 hombres que se hallan en el S de INDOCHINA se dirigen, a través de THAILANDIA hacia TAVOY en la frontera birmania.

Los tres agrupamientos japoneses destinados a la invasión de MALACA avanza de N a S con el fin de ocupar, los de BANDON, la parte occidental de la península; los de PATTANI, la parte central; y los de KOTA BHARU la oriental. El día 10 nuevos desembarcos japoneses tienen lugar en la bahía de HOWARD (costa E de MALACA) con el fin de progresar hacia el O y cortar las comunicaciones del ejército inglés que se bate en la frontera N. La Escuadra inglesa del EXTREMO ORIENTE zarpa para impedir estos desembarcos, pero los acorazados "REPULSE" y "PRINCE OF WALES", huérfanos de protección aérea, son hundidos por los aviones torpederos de la marina japonesa. Pese a la resistencia inglesa, las tropas desembarcadas en HOWARD van avanzando hacia el O, y el 10 de enero los ingleses batiéndose en retirada establecen su última línea de defensa en el extremo S de la península. El día 20, un nuevo desembarco muy al S rompe la línea defensiva; importantes contin-

gentes son copados por los nipones y los restos de las fuerzas defensoras se retiran a la isla de SINGAPUR, volando el puente del ferrocarril. Por último, el día 12 de febrero, cuatro días después que la infantería nipona desembarca en SINGAPUR, tiene lugar la rendición de la isla.

Conquista de HONG-KONG

HONG-KONG, MANILA y SINGAPUR constituían los vértices del triángulo estratégico de defensa contra la invasión de la MALASIA británica y de las INDIAS HOLANDESES. Pero ninguno de ellos pudo jugar el papel que se le asignaba al ser neutralizados desde los primeros momentos. Rodeada por tierra y sin auxilio posible desde el mar, la guarnición de HONG-KONG después de una heroica resistencia, capitula el día 20 de diciembre.

Conquista de BIRMANIA

Como se dijo anteriormente, desde los primeros instantes de la ruptura de las hostilidades, las tropas japonesas acantonadas en el N y S de INDOCHINA FRANCESA atravesando THAILANDIA se lanzan a la invasión de territorio birmano. Para JAPON era vital extenderse hacia el O para asegurar sus conquistas y cortar la línea de abastecimientos de la CHINA de CHIANG KAI SHEK. El 26 de diciembre ocurre el primer gran bombardeo aéreo de RANGOON. El 22 de enero, la base aérea de TAVOY cae en poder de los nipones, después de lo cual las tropas japonesas se dirigen hacia el N en dirección de MOULMEIN la más grande base aérea de BIRMANIA, que es capturada el 1º de febrero. El 10 de marzo las tropas japonesas ocupan RANGOON.

Por su parte, las fuerzas navales niponas ocupan la isla de ANDAMAN (golfo de BENGALA) el 25 de marzo, siendo atacadas cerca de PORT BLAIR el día 4 de abril por un grupo de aviones americanos. El día 5 del mismo mes, la aviación embarcada japonesa ataca COLOMBO y TRINCOMALEE en CEYLAN, siendo hundidos los cruceros ingleses "DORSETSHIRE" y "CORNWALL". Los submarinos nipones se muestran activos en el INDICO.

Con la ocupación de MANDALAY el día 1º de mayo los japoneses cortan la ruta de abastecimientos a la CHINA. La campaña de BIRMANIA toca a su fin con la toma de MIRIAN el 8 de mayo.

El día 31 del mismo mes los submarinos de bolsillo japoneses averían en MADAGASCAR al acorazado "QUEEN ELIZABETH" y al crucero "ARETHUSA".

La invasión de las islas NICOBAR, el 30 de junio, marca el punto más occidental de la expansión japonesa.

Conquista de las FILIPINAS

El primer desembarco japonés en el archipiélago filipino tiene lugar por APARRI (N de LUZON) el día 10 de diciembre, simultáneamente con fuertes bombardeos aéreos sobre MANILA y CAVITE. El convoy que condujo las tropas al citado lugar partió de FORMOSA: uno de los centros de reunión, como se ha indicado.

Dos días más tarde, los nipones desembarcan por ambos lados del istmo S de LUZON en las bahías de LAMON y TA-YABA, seccionando el ferrocarril que va de MANILA a ALBAY. Nuevos desembarcos se registraron los días 19 y 22 por DAVAO (MINDANAO) y LINGAYEN (O de LUZON), respectivamente, así como por VIGAN el día 25. Las fuerzas japonesas se cierran sobre MANILA desde dos direcciones opuestas: por norte y sur, hasta que reducidos los fuertes MacKinley, Nicols Field, Stotsonburg y Santiago, MANILA —que había sido declarada ciudad abierta— es ocupada el día 3 de enero. Ese mismo día, un destacamento japonés procedente de MINDANAO ocupa la isla de JOLO (entre MINDANAO y BORNEO).

Evacuada MANILA, las tropas americano-filipinas se refugian en la península de BATAAN, apoyando su línea de resistencia en el monte NATIB. Los nipones reforzados libremente por mar ocupan el 10 de enero el puerto militar de OLOPANGO, cayendo en su poder el 12 la ciudad de GRANDE. Entre el 10 y el 17 las tropas del General Mac Arthur contratan desesperadamente logrando demorar el avance nipón. Entre el 20 y 26 llegan más refuerzos japoneses por OLOPANGO, siendo los convoyes atacados por los submarinos y torpederas americanas. Ya el 23 empieza a ceder la primera línea de defensa ante la abrumadora superioridad enemiga. Mac Arthur se hace fuerte en su segunda línea defensiva. Termina la primera quincena de marzo y los americanos continúan resistiendo aún. El General Mac Arthur, Alto Comisario americano, recibe orden de abandonar FILIPINAS y dirigirse a AUSTRALIA. Las tropas americanas abrumadas por la superioridad enemiga se niegan no obstante a contestar un ultimátum de rendición el día 23 de marzo. El 9 de abril las sorprende resistiendo todavía en la colinas MARIVELES, hasta el 13, que se refugian en la pequeña isla de CORREGIDOR. La aviación y la artillería nipona bombardean sin cesar CORREGIDOR, hasta que el día 5 de mayo, cinco meses después de haberse iniciado la invasión, se rinde porque ya era inútil toda resistencia.

Entre tanto, ZAMBOANGA y COTABATO (ambos al O de MINDANAO) eran ocupadas los días 5 y 30 de marzo, respectivamente. Con la toma de TARANG y MALABANG el 2 de mayo, los 12,000 hombres que defendían MINDANAO se rinden a los japoneses.

El 13 de marzo, la isla de CEBU se halla en poder de los nipones, los que el día 16 desembarcando por ILO ILO y CAPIZ ocupan la isla PANAY. Con la toma de la isla PALAWAN el 22 de mayo se considera terminada la campaña de las FILIPINAS.

Conquista de BORNEO BRITANICO e INDIAS HOLANDESAS

Producidos los desembarcos japoneses el 16 de diciembre de 1941 en la región N de BORNEO, avanzan los nipones ante escasa resistencia en dirección a BRUNEI, ocupándola el día 5 de enero de 1942. Al mismo tiempo, la aviación japonesa efectúa grandes ataques contra BATAVIA, algunos puntos de NUEVA GUINEA y PALAMBAG en SUMATRA.

El BORNEO HOLANDES es atacado el 11 de enero, ocupando los japoneses TARAKAN, y el mismo día desembarcan en MENADO, extremo oriental de CELEBES. Aprovechando de que las comunicaciones interiores en esas islas son difíciles, los japoneses atacan por diferentes puntos. Es así como completan sus operaciones con nuevos desembarcos: uno en BALIPAPAN (E de BORNEO) y otro en KENDARI (SE de CELEBES), el 25 de enero.

El día 26 del mismo mes un importante convoy japonés es grandemente dañado en el estrecho de MACASSAR, entre CELEBES y BORNEO. Los americanos anuncian el hundimiento por ataques aéreos de 9 transportes, 16 averiados y un portaviones probablemente hundido.

La isla de AMBOINA (una de las MOLUCAS) es ocupada por una fuerza naval japonesa compuesta de 3 cruceros y 3 destructores el 31 de enero, apoderándose del aeródromo (principal objetivo nipón) el día 2 de febrero.

En febrero los japoneses dejan traslucir sus intenciones de atacar JAVA, con los bombardeos efectuados sobre la base naval de SURABAYA y la base aérea de MALANG. El 11 desembarcan en MACASSAR (CELEBES) y BALANGNINA (SO de BORNEO). Al día siguiente las fuerzas de BALIKPAPAN ocupan BANDJERMASE en el S de BORNEO.

Tropas paracaidistas caen sobre PALEMBANG el 15 de febrero, mientras se realizan desembarcos en la isla de BANGKA y en el litoral próximo de SUMATRA. La aviación americana castiga a los japoneses pero sin lograr interrumpir los desembarcos y el día 17 es ocupada la ciudad de PALEMBANG.

Previo un fuerte ataque aéreo el día 19 de febrero, los nipones desembarcan en el TIMOR holandés por KOEPANG y en el TIMOR portugués por DILI en la madrugada del 20.

Por su parte las tropas que habían ocupado PALEMBANG progresan hacia el INDICO ocupando BENKOELEN el 27 de febrero.

El movimiento japonés en forma de pinzas se cerraba hacia JAVA. Un gran convoy proveniente de JOLO, atravesando el estrecho de MACASSAR, se reuniría a la Tercera Flota que estaba en CELEBES, y otro, proveniente de FORMOSA, se aproximaba a SUMATRA. Era obvio que el destino de ambos era JAVA.

Con el fin de impedir la invasión los aliados reúnen una flota de buques americanos, australianos, holandeses e ingleses, los que a la altura de SURABAYA libran con los japoneses el encuentro conocido como batalla del MAR de JAVA (27 y 28 de febrero de 1942) cuyo resultado fue la pérdida casi total de la flota aliada.

Parece ser que una de las razones del desastre fue la falta de unidad de comando por la diferencias de idiomas, métodos e intereses.

Consecuencias de la batalla del MAR de JAVA

La destrucción de la flota aliada dió a los japoneses el dominio absoluto del mar de JAVA, lo que les permite, en la madrugada del 1º de marzo, invadir la isla por tres puntos diferentes. Los aliados se ven obligados a rectificar su estrategia. Los EE.UU. se hacen cargo de la defensa del PACIFICO SW; el General Mac Arthur dirigirá las operaciones desde su cuartel general en AUSTRALIA. El General inglés Wavel es encargado de la defensa de la INDIA.

Seis días después de los desembarcos, JAVA se haya prácticamente en manos de los japoneses. El 6 de marzo es ocupada BATAVIA y el 7 se rinden 95,000 holandeses y 5,000 australianos.

La ocupación de SUMATRA se termina el 31 de marzo, siendo las islas próximas capturadas sin oposición: SIPOERA el 16 de abril y NIAS el 17. Los ricos yacimientos de estaño de la isla BILLITON caen en poder de los japoneses el 20 del mismo mes.

c).—Captura de posiciones estratégicas para la defensa de las áreas de recursos.

La primera y segunda parte de la primera fase del Plan Básico de Guerra japonés se había cumplido con éxito. Veamos ahora cómo fué realizada la tercera parte.

Conquista de NUEVA GUINEA y ARCHIPIELAGOS SALOMON, BISMARCK y GILBERT

Simultáneamente con el desembarco en la bahía de APARRI (FILIPINAS), el día 10 de diciembre fuerzas japonesas procedentes de las MARSHALL desembarcan en las islas MAKIN y TARA-WA del grupo de las GILBERT.

Los días 12 y 24 del mismo mes, las islas GUAM y WAKE, que habían sido atacadas desde el comienzo de las hostilidades, caen respectivamente en poder del JAPON.

Fuerzas destacadas de TARAWA capturan el 27 la isla de ABEMAMA con lo que la ocupación del archipiélago de las GILBERT queda terminada.

Las BISMARCK empiezan a ser atacadas por el aire en el mes de enero. Durante varios días la base de RABAU, en NUEVA BRETAÑA, es sometida a intensos bombardeos hasta que el día 23 una fuerza de cruceros, portaviones y destructores entra al puerto y desembarca algunos batallones que dominan la resistencia de la guarnición. A partir de este momento los japoneses convierten a RABAU en su principal base en el PACIFICO SW. A mediados de febrero la ocupación de NUEVA BRETAÑA es completada con el apoyo de un nuevo desembarco por el S.

Entre los días 9 y 10 de marzo los japoneses desembarcan en NUEVA GUINEA por SALAMAUA, LAE y FINSCHAVEN. La resistencia aliada solo se traduce en ataques aéreos contra las fuerzas de invasión.

Mientras todas estas operaciones tienen lugar se llevan a efecto grandes bombardeos contra PORT MORESBY, al S de NUEVA GUINEA, que en esta forma se va destacando como un próximo objetivo japonés.

En marzo se inician las operaciones contra el archipiélago de las SALOMON. Un desembarco japonés en el puerto de CAROLA el 24 de marzo permite la ocupación de la isla BUKA, desde donde se monta el ataque para la captura de la isla de BOUGAINVILLE, lo que se realiza pocos días después de los desembarcos efectuados en cuatro puntos distintos de la isla el 6 de abril.

Un desembarco en LORENGAU el día 8 de abril, deja en manos japonesas la isla MANUS, la más importante del grupo ALMIRANTAZGO.

En los últimos días de abril los japoneses se han extendido por la costa N de NUEVA GUINEA, habiendo ocupado MADANG, WEWAK, HOLLANDIA y MANNOKWAR.

De esta manera, pues, los japoneses habían obtenido todos los objetivos señalados en la I Fase de su Plan Básico con pérdidas insignificantes. Las ventajas logradas eran inmensas. Dominio del mar PACIFICO. Obtención de ingentes materias primas para el sostenimiento de la guerra. Millones de brazos para sus industrias de guerra. Corte de la ruta de abastecimientos a CHINA. Fortalecimiento de la moral de su pueblo.

4.—ETAPAS DEL PLANEAMIENTO AMERICANO

I.—**LA DEFENSIVA:** Protección de territorios y líneas de comunicación.

Abarca desde el ataque a PEARL HARBOR (7 Dic. 1941) hasta la batalla del MAR de CORAL (7-8 mayo 1942).

II.—**LA DEFENSIVA-OFENSIVA:** Estrategia defensiva pero con ciertas acciones ofensivas. Abarca desde la batalla del MAR de CORAL (7-8 mayo 1942) hasta la batalla de MIDWAY (3-4-5-6 Junio 1942).

III.—**LA OFENSIVA-DEFENSIVA:** Captura de una serie de posiciones y defensa de ellas. Abarca desde la batalla de MIDWAY (3-4-5-6 Junio 1942) hasta la captura de las SALOMON (entre 7 agosto 1942 y febrero de 1944).

IV.—**LA OFENSIVA:** Afianzadas las bases avanzadas, todo el poderío americano es lanzado contra el enemigo. Abarca desde la captura total de las SALOMON (febrero 1944) hasta la rendición japonesa (2 setiembre 1945).

5.—PLAN MODIFICADO JAPONES

Como ya se ha repetido varias veces, con el ataque a la flota americana que comandaba el Almirante Kimmel, el 7 de diciembre de 1941 en PEARL HARBOR, y el hundimiento frente a MALACA de los acorazados ingleses del Almirante Phillips tres días más tarde, el dominio del mar quedó absolutamente en poder de los japoneses.

INGLATERRA en realidad no podía repñner su Far Eastren Fleet hundida por los aviones japoneses, pues los peligros en EUROPA eran enormes. La Home Fleet estaba inmovilizada en aguas inglesas frente a los acorazados y cruceros alemanes. Los mezzí d'assalto italianos habían averiado en el MEDITERRANEO el 18 de diciembre al "VALIANT" y "WARSPITE", y días antes el "BARHAM" había sido torpedeado y hundido frente a TOBRUCK. El aplastamiento de la ofensiva del General Auchinlek y el avance de Rommel iniciado el 11 de enero de 1942, creaba en

el MEDITERRANEO una aguda crisis estratégica que cerraba a los ingleses toda posibilidad de reforzar el EXTREMO ORIENTE.

Del lado americano, la destrucción casi total de la flota del PACIFICO y la delicadísima situación europea, obligaba a los estrategas a obrar con prudencia, no arriesgando la otra mitad de su fuerza naval que bastante labor tenía ya en el ATLANTICO.

En cuanto a los japoneses, ante la suma facilidad con que habían logrado los objetivos de la I Fase de su Plan Básico, subestimando el poderío económico e industrial de los EE.UU., el Estado Mayor Imperial abandona la continuación de las II y III Fases y elabora un Plan Modificado. El Almirante Yamamoto, Comandante en Jefe de la Escuadra Combinada, era uno de los principales partidarios de una actitud ofensiva en reemplazo del carácter defensivo que revestía la II Fase del Plan Básico.

PLAN MODIFICADO JAPONES

- | | | |
|---|---|--|
| I.—Captura de PORT MORESBY. | } | Para fortalecer defensas de NUEVA GUINEA y el MAR de BISMARCK. |
| II.—Captura de MIDWAY | | Para fortalecer defensas del PACIFICO CENTRAL. |
| III.—Invadir el Oeste de las ALEUTIANAS | } | Para dominar las áreas del PACIFICO NORTE. |
| IV.—Captura de NUEVA CALEDONIA, FIDJI, SAMOA. | | Para cortar las comunicaciones con Australia. |
| V.—Captura de posiciones en el INDICO. | } | Para negar la extracción de materias primas y afianzar su dominio de la GRAN ASIA. |

a).—Batallas de MAR DE CORAL y MIDWAY

Como se ve, pues, el Plan Modificado abarcaba un perímetro que partiendo de las ALEUTIANAS seguía por las HAWAIIANAS, SAMOA, FIDJI, NUEVA CALEDONIA, TIMOR, CELEBES, JAVA, BORNEO, SUMATRA, MALACA, y BIRMANIA.

Indiscutiblemente que la situación estratégica japonesa era sumamente favorable para la invasión de PORT MORESBY, porque contando con numerosas bases próximas al objetivo y los aerodrómos de RABAU, TRUCK, LAE y SALAMAUA, sus fuerzas anfibas podían operar fuertemente protegidas por fuerzas de superficies y aéreas.

El 3 de mayo de 1942, una fuerte expedición japonesa proveniente de TRUCK ocupa TULAGI y sigue luego con dirección a PORT MORESBY. Esta fuerza es localizada por la aviación embarcada americana el día 7 del mismo mes, originándose así la primera batalla aero-naval de gran envergadura conocida como batalla del MAR de CORAL. Como resultado de este encuentro, los japoneses abandonan su intento de ocupar PORT MORESBY.

La importancia de esta batalla es grande para los sucesos que habían de ocurrir después, pues terminó prácticamente con las conquistas japonesas, marcando la iniciación de la etapa Defensiva-Ofensiva del esfuerzo bélico norteamericano.

El fracaso del primer objetivo de su Plan Modificado no significó, sin embargo, para los japoneses la pérdida del dominio del mar ni de su iniciativa en las operaciones. Ante ellos se abría la posibilidad de cumplir con los puntos II y III de su nuevo Plan.

Los americanos, por su parte, sabían bien que los nipones tratarían de continuar su ofensiva. Era preciso determinar a donde estaría dirigido el próximo golpe. De su apreciación de la Situación dedujeron que eran tres los posibles cursos de acción de su enemigo:

- 1.—Insistir en la captura de PORT MORESBY.
- 2.—Operar contra las HAWAIANAS para controlar el PACIFICO CENTRAL.
- 3.—Operar contra las ALEUTIANAS para controlar el PACIFICO NORTE.

De estos tres cursos de acción era preciso seleccionar el que debería lógicamente ser la Decisión. Se imponía, pues, un minucioso análisis de las aptitudes e intenciones del enemigo. Puesto que el servicio de información americano había comprobado la carencia de grandes concentraciones en las áreas del MAR de CORAL, estaba claro que por ahora no caía dentro de las *intenciones* japonesas insistir sobre PORT MORESBY. Por otro lado, en su primer intento se habían encontrado con poderosas fuerzas americanas y puesto que la defensa de AUSTRALIA era vital para la causa aliada, nada podía indicarles que los americanos desguarnecieran dicha zona. Por consiguiente, sin el dominio del aire y mar en esa reducida área, la realización de una operación anfibia (como había quedado demostrado) tampoco caía dentro de las *aptitudes* japonesas del momento. Era entonces lógico rechazar este curso de acción.

Evidentemente que nada se oponía a que los otros dos cursos de acción fuesen intentados simultáneamente. Más aún, era lógico que así fuera. Pero dentro de las aptitudes japonesas no estaba el dar el mismo peso e importancia a ambos. Uno tendría que ser el Objetivo principal y el otro el diversionista.

Examinemos el valor estratégico de las áreas abarcadas por ambos cursos de acción.

La captura de MIDWAY aumentaría las defensas del PACIFICO CENTRAL al mismo tiempo que reforzaría el perímetro defensivo inicial. Desde la captura de WAKE, los japoneses tenían que apreciar la importancia que para los americanos revestía MIDWAY, como su base más adelantada en el PACIFICO, verdadero "centinela de HAWAI" según las propias palabras del Almirante Nagumo. La inclusión de MIDWAY en el perímetro defensivo japonés permitiría combinar los reconocimientos aéreos desde esta base con los de WAKE y KISKA, cubriendo PEARL HARBOR y descubriendo a cualquier fuerza enemiga que intentase traspasar el perímetro defensivo nipón.

Era bien sabido que los japoneses creyeron en los primeros momentos que los aviones del General Doolittle, que bombardearon TOKIO, habían partido de MIDWAY. Esto, unido al hecho de que los submarinos americanos basados en MIDWAY perturbaban el tráfico marítimo japonés, era un estímulo más para intentar su captura.

En cuanto a las ALEUTIANAS, su valor principal residía en su proximidad a ALASKA, pero en cambio durante todo el año reina mal tiempo y baja visibilidad lo que dificulta enormemente las operaciones aéreas. Sin embargo, no era posible cancelar de hecho este curso de acción, sino considerar el ataque a MIDWAY como el principal y el de las ALEUTIANAS como una operación de diversión para distraer fuerzas americanas. La Decisión americana fue; Defender MIDWAY destruyendo a las fuerzas invasoras a fin de mantener libres las comunicaciones.

Hemos visto que en efecto los japoneses habían decidido cumplir los puntos II y III de su Plan Modificado. El Almirante Yamamoto consideraba que la principal tarea era obligar a la Escuadra Americana a librar una batalla decisiva antes de que fuera reforzada con nuevas unidades y de que aquellas que habían sido averiadas en PEARL HARBOR fuesen reparadas e incorporadas a la Escuadra. Contrariamente a lo opinado por la mayoría de los miembros del Estado Mayor Imperial, Yamamoto creía, muy acertadamente, que si la Escuadra Americana no era barrida del PACIFICO en 1942 la guerra estaría perdida. La única forma de obligar a los americanos, dada su inferioridad material, a presentar una batalla decisiva era amenazando un objetivo que para ellos fuera de importancia vital. Ese objetivo era indudablemente MIDWAY. No escapaba a la clara concepción del Almirante Yamamoto, que MIDWAY era tan sólo un incentivo para loar la batalla, y que si el Almirante Nimitz lograba salvar su Escuadra, MIDWAY no podría ser sostenida mucho tiempo por el JAPON.

Para el Estado Mayor del Almirante Nimitz resultaba claro que sólo había una posibilidad de victoria contra las fuerzas japonesas: batir a sus portaviones antes de que ellos pudieran lanzar su aviación para el ataque a MIDWAY. El Alto Comando americano consideraba que no se debía comprometer en la acción la fuerza de acorazados porque ello obligaría a distraer unidades en operaciones de cobertura.

Habiéndose estimado en 200 millas la distancia de ataque de los portaviones japoneses, se consideró adecuado un radio de exploración de 700 millas a fin de localizarlos con la necesaria anticipación.

El magnífico Servicio de Información americano había señalado el período comprendido entre el 3 y 5 de junio como el escogido por los japoneses para su ataque y se consideraba que la baja visibilidad reinante, si bien dificultaría la localización del enemigo, tampoco le concedía a éste seguridades para lanzar un ataque nocturno y que se vería obligado a esperar el crepúsculo matutino para rectificar su posición y lanzar sus aviones, que en esta forma alcanzarían sus objetivos alrededor de las 0600.

El planeamiento americano había asimismo contemplado el establecimiento de un cordón de submarinos al SO de MIDWAY para el ataque a los transportes japoneses.

El día 3 de junio a 0900 se realiza el primer contacto: un avión de patrulla catalina localiza al Grupo de Transportes de la Fuerza de Ocupación, más o menos a unas 700 millas al SO de MIDWAY. Se inicia así el encuentro conocido como la batalla de MIDWAY ocurrida entre los días 3, 4, 5, y 6 de junio de 1942 que termina con el retiro de las fuerzas japonesas y la pérdida de cuatro de sus mejores portaviones con lo que su poder aéreo embarcado experimentó una merma notable, que tendría gran influencia en las operaciones futuras. Esta batalla paralizó la expansión japonesa hacia el E e inició del lado americano la etapa Ofensiva-Defensiva. Los japoneses junto con las graves pérdidas experimentadas, habían aprendido que no es posible emprender una operación anfibia de vastas proporciones sin contar con el dominio del aire durante la aproximación y el desembarco.

Lo mismo que el primero, el segundo objetivo del Plan Modificado japonés había fracasado.

b.—*Conquista de las ALEUTIANAS*

La captura de las ALEUTIANAS había sido contemplada en el Plan Modificado japonés como una operación derivada de la de MIDWAY. Por consiguiente, de las fuerzas que atacarían MIDWAY se destacó una Fuerza de Tarea con destino a las ALEUTIANAS. El primer Grupo de esta fuerza ocuparía ADACK y ATTU, y el segundo, KISKA. Producida la batalla de MIDWAY,

LA GUERRA CONTRA JAPON
 EL AVANCE A TRAVES DEL PACIFICO
 Y LA
 SITUACION EL 14 DE AGOSTO 1945

ESCALA 1:30'000,000

LEYENDA

- PERIMETRO JAPONES EN AGOSTO 1945
- - - - PERIMETRO MAXIMO JAPONES Y PERIMETRO DE LAS FASES AMERICANAS



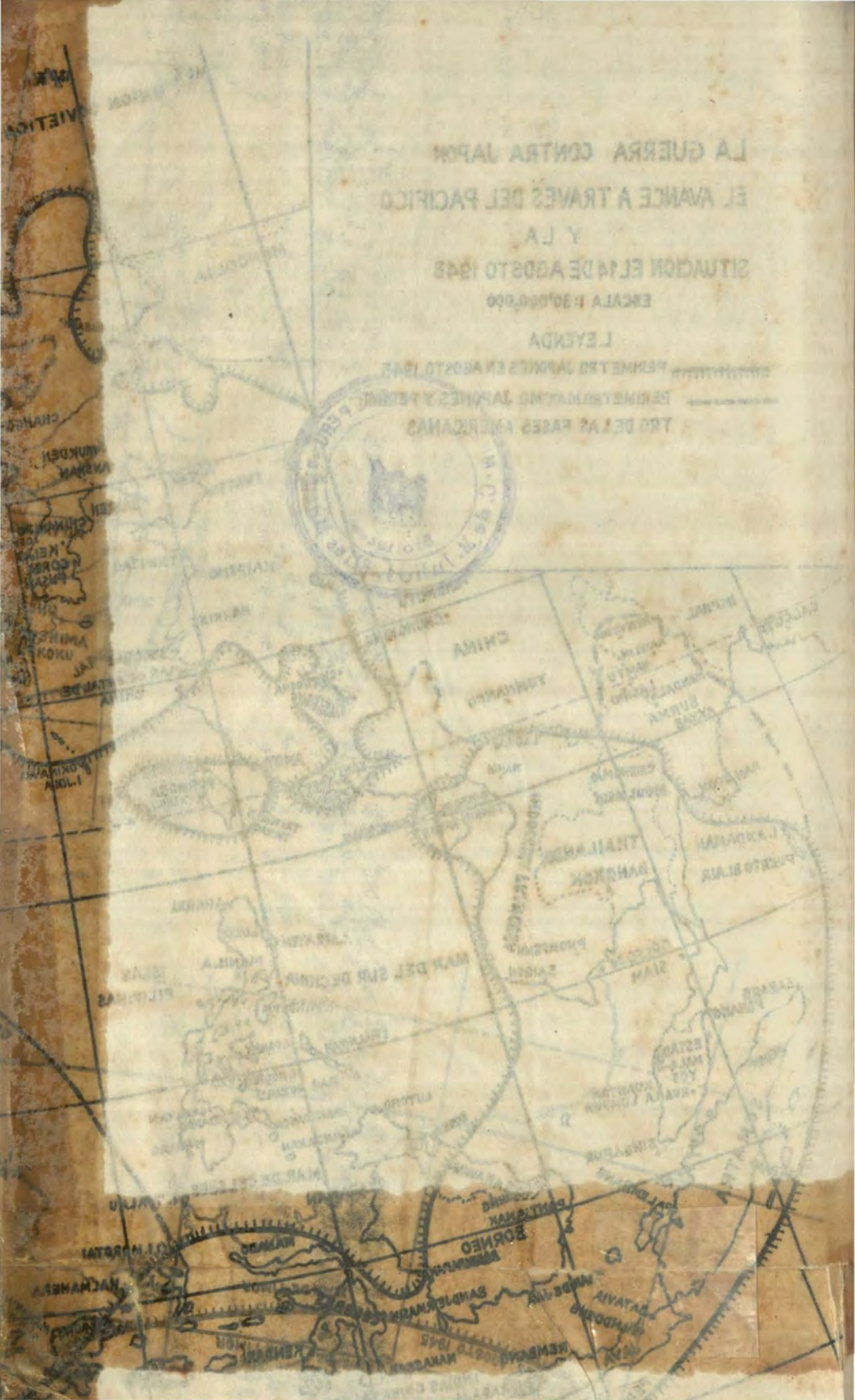
LA GUERRA CONTRA JAPÓN
EL AVANCE A TRAVÉS DEL PACÍFICO

Y LA
SITUACIÓN EL 14 DE AGOSTO 1945

ESCALA 1:300,000

LEYENDA

PERÍMETRO JAPONÉS EN AGOSTO 1945
SITUACIÓN DE LAS PASES AMERICANAS
SITUACIÓN DE JAPÓN Y TERAIS



se ordena cancelar la operación, para luego, por orden expresa del mismo Almirante Yamamoto, disponerse que se siga adelante, pero sin considerar a ADACK. KISKA y ATTU caen así en poder de los japoneses. La defensa de las ALEUTIANAS se había dejado librada a una fuerza naval al mando del Almirante Theobald.

El efecto moral de la captura de las ALEUTIANAS occidentales fue grande en los EE.UU., originándose un clamor general porque se les expulsara. Se temía por ALASKA. Además, una de las rutas de abastecimientos a RUSIA pasaba por las ALEUTIANAS y las KURILES y era imprescindible mantenerla.

Aproximadamente un año más tarde, ATTU es recuperada por los americanos. Los Japoneses evacúan voluntariamente KISKA. Desde las ALEUTIANAS, las fuerzas americanas ejercerán en adelante una gran presión contra las KURILES y mantendrán latente entre los japoneses el temor a una invasión desde esa zona.

6.—RECONQUISTA DE LAS SALOMON

Pese a los reveses sufridos y al casi total fracaso de su Plan Modificado, los japoneses intentaban dar cumplimiento al punto cuarto que estipulaba la captura de FIDJI, SAMOA y NUEVA CALEDONIA así como la conquista de AUSTRALIA. Pero para efectuar estas operaciones, que habrían de darles el control del PACIFICO SO, precisaban de bases cercanas que sirvieran de puntos de apoyo. La isla de GUADALCANAL, del archipiélago de las SALOMON, reunía por su situación estratégica, las condiciones requeridas para las operaciones proyectadas.

Como se recordará, ya los japoneses en la I Fase de su Plan Básico habían capturado BUKA y BOUNGAVILLE, de manera que podían apoyar sin gran esfuerzo una operación sobre GUADALCANAL, como en efecto lo hicieron, quedando la isla en su poder en el mes de julio de 1942.

Pero MIDWAY había iniciado la etapa Ofensiva-Defensiva de los americanos quienes habían trazado planes para la captura y defensa de una serie de posiciones que iban a servirles después como puntos de apoyo para la iniciación de su Ofensiva. Los planes contemplaban:

- 1.—Captura de GUADALCANAL, TULAGI y posiciones adyacentes.
- 2.—Reconquista de las SALOMON occidentales.
- 3.—Reconquista de NUEVA GUINEA, NUEVA BRETAÑA y NUEVA IRLANDA.

Si bien los aliados poseían campos de aviación en ESPIRITU SANTO (NUEVAS HEBRIDAS) y en NUMEA (capita] de NUEVA CALEDONIA) éstas distaban varios cientos de millas de las SA-

LOMON occidentales y de las BISMARCK, que constituían el principal objetivo de los americanos a fin de impedir el absoluto control de las comunicaciones en el PACIFICO SO de parte del JAPON. Era pues imprescindible apoderarse de GUADALCANAL, donde los japoneses tenían en construcción un gran campo de aviación denominado después por los americanos Campo Henderson.

En fecha 8 de agosto de 1942, los americanos realizan su primera operación anfibia, desembarcando en TULAGI y GUADALCANAL con fuerzas provenientes de NUEVA ZELANDIA.

Desde BOUNGAVILLE hasta GUADALCANAL, las islas SALOMON forman un canal cuyo lado norte está constituido por las islas CHOISSEL, SANTA ISABEL y MALAYTA, y el lado sur por VELLA LAVELLA, NUEVA GEORGIA y RUSSELL. La isla de SAVO se halla al N del CABO ESPERANZA (extremidad NO de la entrada a GUADALCANAL) y las islas de FLORIDA y TULAGI (muy próximas) al NE de la entrada.

Reaccionando contra la invasión los japoneses enviaron una fuerza de superficie con la misión de destruir los transportes. Por su parte, preveniendo la intervención japonesa, los americanos tenían destacados en las afueras de SAVO dos destroyers en operaciones de vigilancia mientras que dos fuerzas de tarea defendían las entradas. Burlando la vigilancia de los destroyers la fuerza japonesa entra en contacto con la fuerza de Tarea Sur y luego con la Norte entre el 8 y 9 de agosto, librándose la batalla de la ISLA SAVO, que fue la primera de la serie de batallas por la posesión de GUADALCANAL y que terminó con la destrucción casi completa de las unidades de guerra americanas y la retirada inexplicable de la fuerza japonesa.

No nos ha sido posible hallar la razón de esta retirada japonesa cuando el logro de su objetivo se hallaba fácilmente a su alcance. Juzgamos que tal vez fue el temor a un peligro que en todo caso sólo existió en la mente del comando japonés. Los japoneses durante la batalla no habían experimentado pérdida alguna, les era, pues, posible correr algún riesgo con el fin de lograr el cumplimiento de su misión: destruir los transportes. De haberlo hecho, las pérdidas de personal y material habrían sido tales que los americanos seguramente hubieran sido derrotados fácilmente por los defensores de GUADALCANAL. Si bien la batalla de SAVO fué un triunfo táctico nipoón, desde el punto de vista estratégico fue totalmente improductiva para los japoneses.

Las fuerzas de desembarco americanas amenazaban el Campo Henderson. Si éste caía en su poder, la base de RABAUL sería fácilmente neutralizada. Por lo tanto los japoneses, para contar esa amenaza, envían una expedición que parte de RABAUL el 19 de agosto, cuya localización por la aviación americana da lugar

a la segunda batalla por la posesión de GUADALCANAL, denominada batalla de las SALOMON ESTE, entre los días 23, 24 y 25 de agosto, caracterizada por mutuos ataques de la aviación embarcada de ambos bandos y que terminó con el retiro de las fuerzas japonesas.

Después de estas dos intentonas fracasadas, los japoneses iniciaron una serie de incursiones, denominadas "Tokio Express", realizadas durante las horas de la noche, y cuyo fin era el traslado de refuerzos y el bombardeo de posiciones enemigas.

Para terminar con estas incursiones que cada momento más hacían peligrar la situación de los americanos en la isla, se destacó una fuerza de tarea en las afueras de GUADALCANAL, la que en la noche del 11-12 de octubre libró un encuentro con una fuerza japonesa, encuentro que fue el tercero por la posesión de la isla y que se conoce como batalla de CABO ESPERANZA. Como resultado de esta acción los japoneses desembarcan una fuerza de aproximadamente 15.000 hombres.

La situación de las fuerzas americanas se agravaba por momentos. Era imprescindible terminar con las infiltraciones enemigas y reforzar las tropas en tierra. Con el fin de localizar a los japoneses se emprenden exploraciones aéreas de gran profundidad. Se destacan fuerzas navales para negar el ingreso a GUADALCANAL y se envían refuerzos en convoyes que parten de NUEVAS HEBRIDAS y NUEVA CALEDONIA. No obstante las medidas adoptadas, en la noche del 25 de octubre los japoneses burlan la vigilancia americana, desembarcando tropas y atacando las posiciones terrestres.

El plan japonés para destruir a las fuerzas enemigas en tierra consistía en una doble acción: por tierra y mar. Apoyándose en los refuerzos recibidos, las tropas japonesas presionarían fuertemente a las americanas, obligándolas a abandonar el Campo Henderson y cuando esto sucediera, la fuerza naval japonesa, que mandaba el Almirante Nagumo, se aproximaría para iniciar un recio bombardeo contra los americanos para obligarlos a capitular. Sabedor el Jefe de la fuerza terrestre japonesa, que la división de Nagumo se hallaba escasa de combustible y que si la acción en tierra no progresaba rápida y favorablemente tendría que retirarse, ante las primeras ligeras ventajas obtenidas informó al Almirante japonés que el Campo Henderson había sido tomado. Durante su aproximación, la fuerza japonesa entra en contacto con unidades americanas, librándose la batalla de LA ISLA SANTA CRUZ, que fue la cuarta por la posesión de GUADALCANAL, ocurrida el 26 de octubre.

Esta batalla termina con la retirada japonesa cuando se hallaban en plena persecución de la fuerza americana. La situación en tierra había dado un vuelco inesperado. Los americanos

emprendiendo una contraofensiva habían desbaratado a las fuerzas enemigas; por consiguiente, el ataque por mar no habría tenido otro objeto que arriesgar inútilmente a las unidades navales. Esta consideración y la escasez de combustible determinaron en el ánimo del Almirante Nagumo la decisión de retirarse.

No obstante la contraofensiva americana, el ejército japonés había logrado salvar una parte de su fuerza, la que seguía resistiendo. Con el fin de apoyar a esta fuerza e intentar nuevamente la expulsión del enemigo, los japoneses envían desde BOUNGAVILLE una expedición fuertemente protegida por fuerzas navales, librándose entre los días 12, 13, 14 y 15 de noviembre la quinta batalla por la posesión de la isla, conocida con el nombre de batalla de GUADALCANAL.

La batalla de GUADALCANAL terminó con la retirada de la fuerza japonesa. Por algún tiempo, pareció que los remanentes de las tropas niponas que aún resistían en GUADALCANAL habían sido abandonados hasta su total extinción. Sin embargo, en los últimos días de noviembre la actividad japonesa en el área de las SALOMON presagiaba un nuevo intento de recuperar la isla o al menos de reforzar sus tropas en ella. En efecto, el día 30 de noviembre una fuerza naval japonesa en las proximidades de TASAFARONGA (GUADALCANAL) entra en contacto con unidades americanas, dando lugar a la sexta y última batalla por la posesión de GUADALCANAL, denominada batalla de TASAFARONGA.

Durante esta batalla, los destroyers japoneses realizaron una admirable maniobra, por lo arriesgada y correctamente ejecutada. A fin de efectuar un ataque de torpedos contra la línea americana, hicieron, de noche y a 24 nudos de velocidad, un giro simultáneo. Como resultado de su ataque, un crucero pesado americano fue hundido y otros tres quedaron seriamente dañados.

Pero GUADALCANAL y TULAGI no eran para los norteamericanos sino los puntos iniciales para la total captura de las SALOMON. Es así que continuando su avance desembarcan en las islas RUSSELL y NUEVA GEORGIA en los días 21 de febrero de 1943 y 3 de junio del mismo año, respectivamente. Como los japoneses estaban todavía en posesión de BOUNGAVILLE y BUKA, a fin de contrarrestar el avance norteamericano envían refuerzos a la isla VELLA. La fuerza naval que los conduce es enfrentada por una fuerza de patrulla norteamericana, librándose la batalla del GOLFO de VELLA el 6 de agosto de 1943, que terminó con la casi total destrucción de las unidades japonesas.

En el mismo mes de agosto, los norteamericanos desembarcan en VELLA LAVELLA. En su esfuerzo por retirar sus tropas, los japoneses tienen que librar las dos batallas de VELLA LAVE-

LLA ocurridas el 17 de agosto y 6-7 de octubre de 1943, que dieron como resultado la pérdida completa del personal que intentaban evacuar.

Capturada la isla CHOISEUL el 26 de octubre, los norteamericanos disponen de una base para el ataque a BOUNGAVI, LLE, donde desembarcan el 1º de noviembre. Los japoneses habían previsto este desembarco y trataron de impedirlo mediante el empleo de una poderosa fuerza de superficie, dando lugar a la batalla de la BAHIA EMPERATRIZ AUGUSTA el 2 de noviembre de 1943 que terminó con el retiro de la fuerza japonesa.

Después de esta batalla la situación de los japoneses en las islas SALOMON era insostenible, por lo que decidieron evacuar BUKA y BOUNGAVILLE, pero sorprendidos por fuerzas americanas en la noche del 24 y 25 de noviembre, tuvieron que librar la batalla del CABO SAN GEORGE (extremidad S de NUEVA IRLANDA) que puso fin a toda actividad japonesa en aguas de las SALOMON.

Como las operaciones de limpieza en las islas continuaron por algún tiempo, la reconquista de las SALOMON se considera terminada en febrero de 1944.

Cuando los norteamericanos invadieron GUADALCANAL, los japoneses reconociendo el fracaso de su Plan Modificado, elaborando un plan defensivo, denominado Plan "Z", que era como el Plan Básico original pero incluyendo las ALEUTIANAS. Como acabamos de ver, este Plan había también fracasado y hubo de ser substituído. La campaña de las SALOMON inicia la Etapa Ofensiva de los norteamericanos, que vamos a relatar.

7.—CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA OFENSIVA AMERICANA (4a. Fase)

Campaña en el PACIFICO SO. Junio 1943-Julio 1945. PLAN: Establecer bases en NUEVA GUINEA y proximidades para apoyar avance hacia el N.

- a).—Invasión de KIRIWINA y WOODLARK (30 junio 1943).
- b).—Invasión de NUEVA GUINEA.

- 1.—LAE y SALAMAUA (4 setiembre 1943)
- 2.—FINSCHAVEN (22 setiembre 1943)
- 3.—MADANG (2 enero 1944)
- 4.—HOLLANDIA y AITAPE (22 abril 1944)
- 5.—WARDO (17 mayo 1944)
- 6.—BLACK (27 mayo 1944)
- 7.—NOEMFOR (2 julio 1944)
- 8.—SENSAPOR (30 julio 1944)

c).—Invasión de NUEVA BRETAÑA

1).—ARAWA 15 Dic. 1943

2).—CABO GLOUCESTER (29 Dic. 1943)

d).—Invasión de las islas ALMIRANTAZGO (29 febrero 1944).

e).—Invasión de NUEVA IRLANDA (20 marzo 1944)

f).—Invasión de MOROTAI (15 setiembre 1944)

g).—Invasión de BORNEO.

1.—TARAKAN y BALIKPAPAN (10 junio, 10 julio 1945).

Campañas en el PACIFICO CENTRAL. Agosto 1943-Junio 1945. PLAN: Asegurar una base en las GILBERT y MARSHALL a fin de atacar las CAROLINAS, asegurar las comunicaciones y apoyar ulteriores operaciones.

a).—Invasión de las islas ELLICE (agosto 1943)

b).—Invasión de la isla BAKER (setiembre 1943)

c).—Invasión de MAKIN y TARAWA (20 Nov. 1943). } GILBERT

d).—Invasión de KWAJALEIN (febrero 1944). }

e).—Invasión de ENIWETOCK (19 febrero 1944). } MARSHALL

f).—Invasión de SAIPAN (15 junio 1944) }

g).—Invasión de GUAM (21 julio 1944) } MARIANAS

h).—Invasión de TINIAN (24 julio 1944) }

i).—Invasión de PELELIU (15 setiembre 1944). }

j).—Invasión de ULITHI (15 setiembre 1944). } CAROLINAS OCCIDENTALES

k).—Invasión de FILIPINAS (20 octubre 1944-Mayo 1945)

l).—Invasión de IWO JIMA (19 febrero 1945)

m).—Invasión de OKINAWA (marzo 1945-Junio 1945).

8.—CUADRO DEMOSTRATIVO DE LOS PLANES JAPONESES

1º.—Plan Inicial. Perímetro abarcado.	{ KURILES - GUAM WAKE - GILBERT TIMOR - CELEBES BORNEO - JAVA SUMATRA - MALAYA BIRMANIA }	I Fase cumplida entre Dic. 1941-Marzo 1942.
2º.—Plan Modificado. Perímetro abarcado.	{ ALEUTIANAS HAWAIIANAS - SAMOA FIDJI - NVA. CALE- DONIA. TIMOR - CELEBES - JAVA. BORNEO - SUMATRA - MALAYA - BIRMANIA }	Fracasado íntegramente.
3º.—Plan "Z" de Defensa. Perímetro abarcado.	{ Igual al Plan Inicial pero agregando las ALEUTIANAS }	Fracasado y substituído por el Plan "Kom".
4º.—Plan "Kom" Objetivo BLACK.	Principal: Negar	Cancelado y substituído por el Plan "A".
5º.—Plan "A". Perímetro abarcado.	{ KURILES - MARIA- NAS. CAROLINAS OCCI- DENTALES. MOLUCAS - TIMOR CELEBES - BORNEO JAVA - SUMATRA MALAYA - BIRMANIA. }	Fracasado y substituído por el Plan "Sho".
6º.—Plan "Sho". Perímetro abarcado.	{ KURILES - NANSEY SHOTO. FORMOSA - FILIPI- NAS - TIMOR. JAVA - SUMATRA - MALAYA. }	Fracasado y substituído por el Plan "Ten".
7º.—Plan "Ten". Perímetro abarcado.	{ Islas Metropolitanas NANSEY SHOTO, FORMOSA y Sur de CHINA. }	Fracasado y substituído por el Plan "Ketsu".
8º.—Plan "Ketsu". Perímetro abarcado.	{ Islas Metropolitanas }	Cancelado por la rendición de JAPON.

9 —COMPañA EN EL PACIFICO SUROESTE

Dentro del planeamiento norteamericano se contemplaba la necesidad de establecer bases en NUEVA GUINEA y sus proximidades para apoyar las futuras operaciones hacia el N. Con este fin, el 30 de junio de 1943 invaden las islas KIRIWINA (TROBRIAND) y WOODLARK (MURUA), y una vez consolidadas, se lanzan a la invasión de NUEVA GUINEA, desembarcando en LAE y SALAMAUA el 4 de setiembre, y el 22 del mismo mes en FINSCHAVEN, en la costa N de la península oriental de NUEVA GUINEA.

Con el fin de neutralizar la base japonesa de RABAUl y apoyar sus operaciones contra las BISMARCK, las fuerzas norteamericanas invaden NUEVA BRETAÑA por ARAWA (al sur) y cabo GLOUCESTER (al oeste); los días 15 y 29 de diciembre de 1943, respectivamente.

Ya en 1944, la campaña en NUEVA GUINEA, que había quedado detenida después de FINSCHAVEN, es reanudada con la toma de MADANG el día 2 de enero, HOLLANDIA y AITAPE el 22 de abril y WAKDE el 17 de mayo. Con el fin de disponer de campos aéreos aparentes para el empleo de sus grandes bombarderos, los norteamericanos desembarcan el 27 de mayo en la isla BLACK (al NO de NUEVA GUINEA).

Para obtener el control definitivo del mar de BISMARCK y poder lanzar sus bombardeos contra la gran base japonesa de TRUCK en las CAROLINAS, los norteamericanos desembarcan en la isla MANUS (archipiélago ALMIRANTAZGO) el 29 de febrero de 1944 e invaden NUEVA IRLANDA el 20 del mes siguiente:

Decididos a frustrar el avance aliado en NUEVA GUINEA, impidiendo de esta forma posibles ataques a las FILIPINAS y HALMAHERA (MOLUCAS), el Comando japonés elabora el Plan "Kom", que contemplaba el abastecimiento y reforzamiento de las tropas que defendían BLACK así como el bombardeo de las posiciones enemigas. Para la ejecución de este plan los japoneses tuvieron que emplear al principio destroyers, debido a su carencia de transportes, los que en la campaña de las SALOMON habían sido destruidos en su mayoría. Pero habiendo sido rechazados, los nipones alistan una fuerza naval compuesta de 2 acorazados, 4 cruceros pesados y cierto número de destroyers, superior a cualquier fuerza aliada inmediatamente disponible en esa zona. Esta fuerza no llegó a actuar debido a que por aquellos días se inició la invasión de las MARIANAS con los desembarcos en SAIPAN, y, juzgando de mayor importancia la defensa de aquellas islas, los japoneses enviaron su fuerza naval hacia el N abandonando así la ejecución del Plan "Kom", que fue substituído por el Plan "A".

Los norteamericanos capturan la isla de NOENFOR (próxima a BLACK) el 2 de julio, aprovechando así de sus facilidades aéreas; y el 30 del mismo mes desembarcan en SENSAPOR (extremidad NO de NUEVA GUINEA), de donde podían controlar las MOLUCAS y el estrecho de MAKASAR, entre CELEBES y BORNEO.

Las fuerzas del PACIFICO SO se cerraban, pues, hacia las FILIPINAS, terminando su avance con la captura de MOROTAI (MOLUCAS) el 15 de setiembre de 1944, justamente el mismo día en que, como veremos más adelante, las fuerzas del PACIFICO CENTRAL invadían PELELIU (islas PALAOS). La ofensiva aliada en forma de pinzas convergía, pues, sobre el archipiélago filipino.

Como habrá sido notado en el transcurso de presente relato, el avance aliado consistía en la captura de una serie de posiciones desde las cuales era posible neutralizar las facilidades aéreas japonesas y proporcionar apoyo y protección aérea a los desarrollos operativos de las fuerzas de superficie. Catorce meses prácticamente había durado esta costosa campaña en el PACIFICO SO, pero al finalizar, los japoneses veían cernirse la más seria amenaza de toda su historia sobre las propias islas metropolitanas. Su ejército era aún muy fuerte, pero carente de adecuadas fuerzas aéreas y navales, las que habían sido grandemente dañadas desde la campaña de las SALOMON, se encontraba inmovilizado e impedido de actuar. Ya no era posible para los japoneses el control de sus propias líneas de comunicación; la función de los abastecimientos se realizaba mediante submarinos o por los medios más primitivos. Nada ya podía salvar al JAPON de la derrota. No habiendo podido barrer del PACIFICO durante el año 1942 a la Escuadra Norteamericana, la guerra —como acertadamente lo concibiera el Almirante Yamamoto— estaba perdida.

10.—CAMPAÑA EN EL PACIFICO CENTRAL

Hemos relatado sumariamente el avance de las fuerzas aliadas bajo el mando directo del General Douglas Mac Arthur en el PACIFICO SO. Sigamos ahora las operaciones realizadas por las fuerzas del Almirante Chester Nimitz en el PACIFICO CENTRAL.

Como puede verse en el cuadro demostrativo de las operaciones concernientes a la Ofensiva Americana (4a. Fase), la concepción americana contemplaba la captura de ciertas posiciones desde las cuales se pudiera atacar las MARIANAS y la base japonesa de TRUCK en las CAROLINAS.

a).—Operaciones contra las GILBERT y MARSHALL

(Agosto de 1943 a Febrero de 1944)

El primer objetivo del Plan norteamericano era la captura de las islas GILBERT, pero para ello era preciso disponer de bases cercanas. Con este fin desembarcan en las islas ELLICE (aproximadamente 500 millas al SE de las GILBERT) y en la isla BAKER (aproximadamente 600 millas al E de las GILBERT) en agosto y setiembre de 1943, respectivamente.

Desde esas posiciones se inician contra las GILBERT las operaciones de ablandamiento, preparatorias de la invasión, que tuvo lugar el día 20 de noviembre de 1943 en las islas MAKIN y TARAWA.

Las pérdidas experimentadas por las fuerzas norteamericanas en el desembarco de TARAWA fueron cuantiosas, debido más que nada a la contingencia de un elemento que no fue debidamente tenido en cuenta. El apoyo de la artillería naval y de los bombardeos aéreos en un desembarco, es algo que tiene que ser perfectamente controlado. Si dicho apoyo es prolongado excesivamente, las lanchas bien pueden caer bajo el fuego de las armas propias. Si es suspendido demasiado temprano, las defensas enemigas tendrán tiempo de reaccionar causando innumerables bajas a las fuerzas atacantes. Esto último sucedió en TARAWA. Una fuerte corriente disminuyó notablemente la velocidad de las lanchas de desembarco, con el resultado de que muy antes de llegar a su destino había cesado el bombardeo de ablandamiento.

Para los japoneses, la captura de MAKIN y TARAWA era una indicación clara de las intenciones norteamericanas. Sabían bien que las MARSHALL estaban en peligro, pero fallaron en la selección del lugar donde se realizaría el desembarco de las fuerzas enemigas. Descartaron KWAJALEIN por ser la mejor defendida del grupo y consideraron que el ataque se produciría sobre WOTJE, JALUIT o MILI. Pero KWAJALEIN fue el objetivo de las fuerzas norteamericanas. Capturadas las GILBERT se inicia el bombardeo de las islas MAJURO así como de las ROI y NAMUR en el atol de KWAJALEIN. En la primera quincena de febrero realizan el asalto, interviniendo en la operación un total de 217 buques y 64,000 hombres, apoyados por 700 aviones basados en 12 portaviones. Las tropas provenían de las costas de los EE.UU. continentales y de HAWAI.

Mientras estas operaciones tienen lugar, una fuerte expedición americana desembarca en WAKE, recapturándola. Entre el 19 y 23 de febrero, la isla ENIWETOCK, hoy célebre por los experimentos de la bomba atómica, cae en manos de los norteamericanos.

b).—Operaciones contra las MARIANAS

(Marzo 1944-Setiembre 1944)

Capturadas las GILBERT y MARSHALL, el Estado Mayor Imperial japonés elabora un nuevo plan de defensa, denominado Plan "A", que pretendía la protección de las zonas indicadas en el cuadro demostrativo de los planes (ver dicho cuadro). Realmente TRUCK había quedado neutralizado y los americanos, mediante las capturas realizadas, habíanse extendido miles de millas hacia el O obteniendo magníficos y protegidos puertos al mismo tiempo que grandes campos (construidos o en plena y rápida construcción) para el empleo de sus grandes bombardeos.

La defensa de las MARIANAS era para el esfuerzo bélico japonés de importancia sencillamente vital. Por su situación estratégica constituían el principal obstáculo colocado en la ruta de cualquiera operación anfibia emprendida desde el este contra FILIPINAS, FORMOSA (TAIWAN), CHINA o las mismas islas metropolitanas. Las MARIANAS eran, pues, para los dirigentes japoneses de la guerra una necesidad, y su última esperanza. "Sólo existe una oportunidad para decidir quién saldrá victorioso o derrotado" había dicho el Almirante Tayoda al hacerse cargo del comando. El dilema, según ellos, tendría que resolverse ahí, en las MARIANAS, donde esperaban poder asestar un golpe contundente a las fuerzas norteamericanas.

Capturar una base enemiga es no sólo negar su empleo sino además aprovecharla como apoyo de ulteriores operaciones. Tal era el punto de vista norteamericano para el objeto de cortar las comunicaciones japonesas y asegurar las propias, facilitando su avance a través del PACIFICO hacia el corazón mismo del Imperio del Sol Naciente. Pero la captura del archipiélago de las MARSHALL exigía neutralizar lo más posible las defensas de las islas BONIS (SE del JAPON) y de TINIAN, SAIPAN y GUAM (esta última, como se recordará, había sido arrebatada a los americanos al comienzo de la guerra). Contra ellas se emprendieron, desde fines de abril, grandes bombardeos estratégicos, terminados los cuales se inicia el 15 de junio el desembarco en SAIPAN.

Como ya hemos dicho al hablar de la captura de BLACK (NUEVA GUINEA), el desembarco norteamericano en SAIPAN hizo que los japoneses abandonasen la ejecución del Plan "Kom", enviando una poderosa fuerza naval para la defensa del archipiélago. Establecido el contacto con las fuerzas norteamericanas tiene lugar la primera batalla de las FILIPINAS en los días 19-20 de junio que termina con la derrota de los japoneses. En los días 21 y 24 de julio, GUAM y TINIAN caen también en poder de las fuerzas norteamericanas.

La captura de las MARIANAS fue para los dirigentes japoneses un golpe casi mortal. La existencia misma del Imperio peligraba. El General Tojo, uno de los hombres más belicistas del JAPON, es obligado a dimitir.

c).—Operaciones contra las CAROLINAS OCCIDENTALES

(Agosto 1944-Setiembre 1944)

En el mes de agosto de 1944 la situación de las fuerzas aliadas era como sigue: en el PACIFICO SO se hallaban en su poder, capturadas después de costosas campañas, las SALOMON, las BISMARCK, NUEVA GUINEA, y MOROTAI en las MOLUCAS. En el PACIFICO CENTRAL, se habían apoderado de las GILBERT, MARSHALL y MARIANAS; TRUCK había sido neutralizada. Sólo faltaba, pues, capturar las CAROLINAS OCCIDENTALES para poder iniciar la invasión de las FILIPINAS.

En la primera quincena de setiembre lanzan los americanos grandes y repetidos bombardeos contra diversas posiciones en las FILIPINAS y las PALAOS, hasta que, alcanzado el necesario debilitamiento de las fuerzas aéreas japonesas en esas zonas, desembarcan en PELELIU y ULITHI, del grupo de las PALAOS. Vencida la resistencia opuesta por las fuerzas de la defensa, las CAROLINAS OCCIDENTALES quedan firmemente en poder de los norteamericanos.

d).—Reconquista de las FILIPINAS

(Octubre 1944-Mayo 1945)

Fracasado también el Plan "A", lo substituyen los japoneses por el Plan "Sho", que comprendía la defensa de las FILIPINAS (ver cuadro demostrativo de los planes japoneses). Indiscutiblemente que el próximo paso de los aliados estaría dirigido contra el archipiélago filipino. La invasión de FORMOSA, CHINA o de las islas metropolitanas tenía que estar superitada a la previa captura de aquellas islas. Por consiguiente, la operación fue confiada a las fuerzas del General Mac Arthur, con la cooperación de la Fuerza de Portaviones Veloces pertenecientes a las fuerzas del Almirante Nimitz.

Seleccionada la isla de LEYTE para iniciar el desembarco, se emprendieron anticipadamente una serie de tremendos bombardeos aéreos contra diversos puntos del archipiélago así como otros diversionistas contra FORMOSA, PESCADORES (al O de FORMOSA) y MARCUS (al E de las BONINS). El 20 de octubre tiene lugar el desembarco en LEYTE.

Para contrarrestar la invasión de LEYTE, que los japoneses habían supuesto que no sería efectuada hasta noviembre, el Estado Mayor Imperial puso en ejecución el plan elaborado para la defensa de las FILIPINAS. Conforme lo habían previsto los estrategas aliados, el JAPON iba a arriesgar su flota. Dos fuerzas navales, una a través del MAR de SULU, y otra a través del MAR de SIBUYAN, debían converger, pasando por los estrechos de SURIGAO y SAN BERNARDINO, hacia el golfo de LEYTE, destruyendo los transportes y sus fuerzas de escolta. Una tercera fuerza aproximándose por el N de LUZON tenía como misión atraer el mayor número posible de unidades enemigas.

Por su parte los norteamericanos, previendo la acción japonesa, disponen que una Fuerza de Tarea cierre la salida del estrecho de SAN BERNARDINO y otra el estrecho de SURIGAO, mientras que a la Fuerza de Portaviones Veloces se le asigna una posición hacia el N para apoyar a cualquiera de ambas fuerzas de tarea.

Las fuerzas japonesas fueron avistadas por submarinos y aviones norteamericanos, librándose los días 23, 24 y 25 de octubre los encuentros denominados batalla del estrecho de SURIGAO, batalla del estrecho de SAN BERNARDINO y batalla de CABO ENGAÑO (N de LUZON) el conjunto de las cuales se conoce como segunda batalla de las FILIPINAS, la que es en realidad la más grande batalla naval de todos los tiempos. Fue un tremendo duelo de artillería y aviación cuyas consecuencias fueron funestas para el JAPON, que no pudo ya en adelante ni intentar disputar a sus adversarios el control del mar.

Continuando su avance, las tropas americanas capturan ORMOCK el 7 de diciembre y MINDORO el 15 del mismo mes. LUZON, que aún se hallaba en manos japonesas, es invadida el 9 de enero de 1944 por LINGAYEN. Poco después MANILA es liberada por las tropas norteamericanas. La isla PALAWAN es asimismo capturada. El 10 de marzo desembarcan fuerzas americanas en ZAMBOANGA (al S de Mindanao); el 18 del mismo mes capturan PANAY, y el 17 de abril las fuerzas americanas caen sobre PALIMBANG en MINDANAO.

Las islas FILIPINAS están prácticamente en poder de los aliados. Sólo falta ultimar operaciones de limpieza. Las fuerzas navales aliadas tienen el libre uso del mar y las tropas se hallan apenas a 1,300 millas de las islas metropolitanas. Para los japoneses el panorama es diferente. Su aviación, duramente golpeada en las operaciones anteriores a la reconquista de las FILIPINAS, ha perdido en su fracasada defensa unos 7.000 aparatos. Su fuerza naval, enormemente mermada, se cobija en las aguas del JAPON, donde en un último y supremo esfuerzo intentará defender las islas metropolitanas si los aliados en su avance incontenible llegan

hasta ellas. Perdido el control de los mares de SULU y CELEBES, de los estrechos de LUZON y FORMOSA, los ingentes recursos de aquellas áreas del sur de CHINA le son vedados. JAPON ha perdido así todos los beneficios conquistados en sus espectaculares campañas relámpagos de comienzos de la guerra. Otro plan más había fracasado: el Plan "Sho". El Comando japonés prepara un nuevo plan de defensa: el Plan "Ten". Como puede verse en el cuadro demostrativo de los planes japoneses se iba estrechando para estos, más y más, el anillo de su propia defensa.

En los días 10 de junio y 1º de julio de 1945, TARAKAN y BALIKPAPAN, en la isla de BORNEO, son capturadas por las fuerzas aliadas aumentando así sus recursos de petróleo, sus facilidades logísticas y militares.

11.—LA CAMPAÑA DE IWO JIMA

(Setiembre 1944-Febrero 1945)

IWO JIMA, del grupo de las islas VOLCANES (al S de las BONINS) es una isla de 5 millas de largo por dos de ancho, distante 650 millas de TOKIO. Colocada en la ruta de las MARIANAS al JAPON, podía muy bien servir de base de reaprovisionamiento de los grandes bombarderos americanos al mismo tiempo que permitía el empleo de los bombarderos medianos en operaciones contra las islas metropolitanas. Era, pues, para los norteamericanos un objetivo estimable. Sin embargo, los japoneses no la consideraron dentro de su Plan "Ten" por el hecho de estar fuertemente defendida en las pocas playas aptas para un desembarco. La defensa de IWO JIMA quedó así librada al esfuerzo de su propia guarnición.

Pero, si bien la pequeñez de la isla parecía proporcionar una ventaja a su defensa, esta ventaja era sólo ilusoria frente a un adversario que poseía el dominio del mar y del aire, usufructuándolo con grandes y poderosísimos elementos. Fué así como durante cinco meses continuos bombardeos navales y aéreos fueron oblandando las defensas, cuya concentración, dado el poco espacio disponible, facilitaba su destrucción. El día 19 de febrero de 1945, las fuerzas aliadas desembarcan en la isla, la que, una vez vencida la fiera resistencia enemiga, queda en su poder. En esta forma las áreas comprendidas dentro del anillo de defensa interior del Imperio están al alcance de las fuerzas aliadas.

12.—LA CAMPAÑA DE OKINAWA

(Marzo 1945-Junio 1945)

El Plan "Ten" elaborado por los japoneses en reemplazo del "Sho", comprendía una línea que partiendo de las KURILES pasaba por NANSHEI SHOTO; por consiguiente abarcaba también la defensa de las islas RIU-KIU, al norte de NANSHEI SHOTO.

OKINAWA es la mayor y la más densamente poblada de las islas del archipiélago de las RIU-KIU; su posesión representaba para los americanos la obtención de varios campos de aviación situados apenas a unas 350 millas de la isla KIUSHU, la más austral de las islas metropolitanas, que bien podía ser uno de los puntos de la futura invasión del JAPON. Pero su captura, aunque necesaria, estaba preñada de peligros por la cercanía al JAPON y porque las fuerzas aeronavales que aún le quedaban al Imperio podían todavía castigar duramente a las fuerzas anfibias durante la aproximación y el desembarco. Los americanos sabían que OKINAWA estaba defendida por 80,000 hombres que podían ser fácilmente reforzados desde las islas cercanas. Estudiada la adaptabilidad, posibilidad y aceptabilidad de la operación, los estrategas aliados decidieron la captura de la isla.

El comando de las fuerzas de invasión recayó en el Almirante Spruance, Jefe de la QUINTA FLOTA, habiéndosele proporcionado el apoyo de una fuerza de Portaviones ingleses bajo el mando del Vice-Almirante Rawlings. Las fuerzas destinadas a la invasión partieron de los EE.UU., HAWAI y diversas posiciones del PACIFICO CENTRAL, reuniéndose en SAIPAN, ULITHI y LEYTE.

Previa la captura de KEREMA RETTO y KEISE SHIMA, distantes 20 y 10 millas respectivamente de OKINAWA, las fuerzas aliadas desembarcan en la isla el 1º de abril por las playas de HAGUSSI, capturando los aeródromos de YONTAN y KADENA.

Las pérdidas sufridas por los aliados en personal y material fueron muy elevadas en esta campaña. Los ataques suicidas (kamikaze) de la aviación japonesa causaron muchos estragos en los buques. El saldo de la campaña representó para los aliados la pérdida de 50,000 hombres, 36 buques y 368 averiados. Los japoneses perdieron un total de 140,000 hombres y 16 buques, más algunos otros averiados, y gran cantidad de aviones.

Mientras ocurrían los desembarcos en OKINAWA, una fuerza naval japonesa zarpó de los puertos del JAPON el 5 de abril, dirigiéndose a OKINAWA, en cumplimiento del Plan "Ten", con la misión de atacar a las fuerzas invasoras. Localizada por los submarinos americanos, éstos y los aparatos de la Fuerza de Portaviones Veloces inician el ataque el día 7, obligando a los japoneses a retirarse después de experimentar pesadas pérdidas. A esta batalla se le denomina de "Yamato".

13.—LA RENDICION DEL JAPON

Terminada la captura de OKINAWA, el Estado Mayor Imperial formula el que sería su último plan de la contienda, el Plan "Ketsu", que comprendía la defensa de las islas metropoli-

tanos. Para ello contaban con un ejército numeroso y preparado, una fuerza naval prácticamente nula y un remanente de 8500 aviones de todos los tipos y edades.

La escasez de material naval y aéreo era tal, que la necesidad de guardarlo para su última defensa, les impedía realizar hasta exploraciones aéreas de mayor radio de acción, con lo que las fuerzas aliadas pudieron establecer un cómodo y estrecho bloqueo del JAPON, así como tremendos bombardeos contra TOKIO y demás lugares estratégicos.

Los días 5 y 9 de agosto de 1945 se producen las explosiones atómicas en HIROSHIMA y NAGASAKI, respectivamente. El 8 del mismo mes, RUSIA había iniciado el ataque por la MANCHURIA y COREA. Convencidos de su derrota, último y vacilante resto del que fuera orgulloso Eje ROMA-BERLIN-TOKIO, JAPON acepta la declaración de POSTDAM; y el 2 de setiembre, en la bahía de TOKIO, se firma la rendición del Imperio del JAPON, a bordo del acorazado norteamericano "MISSOURI".

La guerra había terminado. Afortunadamente para decenas de miles de vidas, los planes preparados por los estrategas aliados para la invasión del JAPON, denominados "Olimpic" y "Coronet", no necesitaban ser ejecutados.

Como ilustración indicaremos las pérdidas experimentadas por la Flota japonesa durante la guerra.

ACORAZADOS

Hundidos por la aviación embarcada	6
" por unidades de superficie	3
" por submarinos	1
	<hr/>
Total:.....	10

PORTAVIONES

Hundidos por la aviación embarcada	10
" por submarinos	8
" por submarinos y aviación embarcada	1
" por unidades de superficie	1
	<hr/>
Total:.....	20

CRUCEROS PESADOS

Hundidos por la aviación embarcada	8
" por submarinos	6
" por unidades de superficie	4
	<hr/>
Total:.....	18

CRUCEROS LIGEROS

Hundidos por submarinos	10
" por aviación embarcada	6
" por unidades de superficie	3
" por aviación con base en tierra	1
Total:	20

DESTROYERS

Hundidos por submarinos	43
" por unidades de superficie	28
" por aviación embarcada	28
" por aviación con base en tierra	14
" por baterías de costa	2
Total:	115

SUBMARINOS

Hundidos por unidades de superficie	82
" por submarinos	23
" por aviación embarcada	7
" por aviación con base en tierra	7
Total:	119

MARINA MERCANTE

Hundido por submarinos	55%	del tonelaje total.
Hundido por aviación embarcada	18%	del tonelaje total.
Hundido por unidades de superficie y otros	15%	del tonelaje total.
Total:	88%	del tonelaje total.

14.—ANALISIS ESTRATEGICO DE LA GUERRA

a).—*Situación en el PACIFICO con anterioridad a la guerra*

Aproximadamente 70 millones de japoneses vivían apiñados en un territorio estrecho, carente de materias primas e incapacitado para suministrarles los medios imprescindibles para su subsistencia. Habiendo llegado tarde al escenario de las concurrencias mundiales, el JAPON se asfixiaba encerrado dentro del pequeño perímetro de sus islas. ¿Por qué rutas podía buscar su necesaria expansión? SUR y ESTE pertenecían prácticamente a una

agrupación de potencias extranjeras que se habrían opuesto por medio de las armas a cualquier desarrollo japonés en esas áreas. No es posible dudar, en efecto, que los EE.UU., INGLATERRA, HOLANDA, AUSTRALIA y NUEVA ZELANDIA, se habrían coaligado para oponer una barrera a lo que se denominaba "el peligro amarillo". Era natural que el JAPON iniciase su movimiento hacia el oeste, sobre el continente asiático. Sobreviene así la ocupación de MANCHURIA destinada, como años atrás había estado la de COREA, a la formación del Gran Imperio.

Pero MANCHURIA, si bien satisfacía una parte de las necesidades de materias primas, no podía contribuir debidamente al desahogo de la excesiva población. La solución de tan agudo problema había que buscarla en las grandes áreas de la CHINA. Se prende entonces la chispa del largo y agotador conflicto chino-japonés con el ataque iniciado por el JAPON en 1937.

Como una consecuencia de su pobreza y estrechez territorial, JAPON se lanza a una política imperialista, arrojando el peligro de la reacción del hombre blanco. Este —afirman los dirigentes japoneses— mantiene oprimidos a los pueblos del ASIA ORIENTAL. Aplicando al continente asiático la doctrina de Monroe, proclaman que ASIA debe ser para los asiáticos; aunque no es difícil deducir que su pretensión exacta es: "ASIA para el JAPON".

b).—*Iniciación de la guerra*

El conflicto europeo desatado desde 1939 tomaba cada vez más un sesgo favorable para las huestes de Hitler. Su triunfo constituía un serio peligro para la seguridad americana. Comprendiéndolo así, los EE.UU. emprenden una política de franca ayuda para la GRAN BRETAÑA, que es casi ya un estado de beligerancia, pues abarca desde el sistema de préstamos y arriendos hasta el patrullaje ofensivo en aguas del ATLANTICO.

Entre tanto, la guerra que JAPON sostenía contra CHINA había alcanzado un punto muerto, precisamente por la falta de materiales estratégicos. En su afán de conseguirlos, los japoneses se desplazan amenazadoramente hacia los intereses británicos en el EXTREMO ORIENTE, aprovechando la comprometida situación de los ingleses. Los EE.UU., que estaban decididos a no permitir la derrota del Imperio Británico, por seguridad propia, disponen el embargo de los embarques de petróleo y demás materiales de guerra dirigidos al JAPON, advirtiéndole enérgicamente que no permitirían una expansión japonesa a costa de los intereses de la GRAN BRETAÑA. Convencidos de que no quedaba otra alternativa que la guerra y mientras sus delegados sostenían conversaciones en WASHINGTON, JAPON ataca, sin previo aviso, a la Flota Americana en PEARL HARBOR e inicia su campaña relámpago en el PACIFICO SO.

c).—*El Plan Básico de Guerra Japonés.*

Está fuera de toda discusión que la agresión japonesa constituyó una felonía repudiable. Pero lo que sí consideramos discutible es que su repentino ataque fuera un "error estratégico". La situación del JAPON era realmente desesperada. Haber aguantado a que las negociaciones alcanzaran los resultados negativos que irremediablemente tenían que alcanzar, hasta el punto de anunciar por sí mismos la inevitabilidad de la guerra, significaba negarse la posibilidad de ganarla. Un corto examen de la situación estratégica en el PACIFICO apoyará esta afirmación.

La base americana de PEARL HARBOR constituye el eslabón que une los dos grandes sistemas que defienden los intereses anglosajones en el PACIFICO. De un lado, las bases de PEARL HARBOR, BALBOA, MARE ISLAND (junto a SAN FRANCISCO) y BAHIA HOLANDESA (en ALASKA), constituyen un dispositivo perfectamente ligado que hace difícilmente practicable cualquier operación mayor proveniente del mar contra la costa de los EE. UU. en el PACIFICO ORIENTAL. Del otro lado, en el PACIFICO OCCIDENTAL, PEARL HARBOR, unido al triángulo estratégico FILIPINAS-HONG KONG-SINGAPUR, confinaban a la flota japonesa a sus propias aguas metropolitanas.

Si bien es verdad que, contrariando lo dispuesto por el tratado de VERSALLES, JAPON había instaurado bases en las CAROLINAS, MARSHALL y MARIANAS, desde las cuales podía amenazar las líneas PEARL HARBOR-GUAM y GUAM-FILIPINAS, no lo es menos que, existiendo en toda su potencia la Flota Americana, dichas bases, tan alejadas del JAPON serían neutralizadas por la acción aeronaval aliada, perdiendo así su eficacia.

Además, las islas mismas del JAPON resultaban excesivamente vulnerables a los ataques provenientes del sistema defensivo-ofensivo anglosajón. Las bases japonesas de YOKOSUKA, SASEBO, KURE y OMINATO le aseguraban el dominio de los mares AMARILLO y del JAPON, pero no podían apoyar el esfuerzo naval en operaciones lejanas.

En una guerra, pues, claramente anticipada, JAPON mantendría frente al bloque aliado una actitud obligadamente defensiva, sometido a un cerrado bloqueo, con lo cual la situación que se esforzaba por mejorar empeoraría más aún. Puesto en la imperiosa necesidad de actuar tenía que hacerlo sorpresiva y rápidamente, para anular mediante un golpe audaz todo el sistema defensivo anglo-americano. Paralizando a la flota de PEARL HARBOR, anulaba el valor estratégico de las bases aliadas, por el hecho de que *el valor de una base depende únicamente de la existencia de la fuerza que la emplea.*

Frente a las razones que hemos dejado apuntadas, el concepto de que el golpe de PEARL HARBOR destruyó el espíritu aislacionista americano y reforzó su decisión de pelear hasta el fin, carece de importancia. De no mediar otros factores imprevisibles, la guerra en el PACÍFICO debería llegar a un empantanamiento tal que a la postre se iría a una paz de la cual, de todos modos, JAPON saldría favorecido.

El hecho de que los resultados finales de la contienda no fueran tal y como acabamos de imaginarlos, no se debió a un error en el Planeamiento Básico Japonés, sino, entre otras cosas, a errores posteriores que nada tienen que ver con la verdad de que dicho Plan era el único que podía prometerle ventajas.

Tres de los principales elementos de la estrategia naval se hallaban presentes en el Plan Básico Japonés: Concentración, Bases y Dominio del Mar. Al paralizar a la Flota Americana no sólo se aseguraba la Flota Japonesa ser la más fuerte, sino también impedir que sus adversarios, por un tiempo al menos, lograsen superioridad en algún punto. Destruyendo el sistema defensivo anglo-americano gracias a la superioridad, les era posible obtener bases con ayuda de las cuales controlar el mar y consolidar sus conquistas.

d).—*El Plan Modificado Japonés*

Tres meses después del ataque a PEARL HARBOR, el JAPON había cumplido íntegramente con la primera fase de su Plan Básico. Las bases conquistadas debían, una vez afianzadas sólidamente, constituir el perímetro defensivo de aquellas áreas ricas en recursos por las que se había lanzado a la ventura de la guerra. En el lado aliado, los fulminantes golpes asestados a sus desprevenidas fuerzas con la consiguiente destrucción de su sistema defensivo del PACÍFICO OCCIDENTAL y las exigencias de la guerra en el teatro europeo, considerado como principal, imponía una actitud netamente defensiva, consistiendo su concepto estratégico en (1) librar acciones dilatorias en las INDIAS ORIENTALES, y (2) establecer una línea de defensa que partiendo de DUTCH HARBOR pasará por MIDWAY, SAMOA, NUEVA CALEDONIA, dirigiéndose hacia el OCEANO INDICO por el norte de AUSTRALIA.

No podía escapar al criterio de los estrategas japoneses que esa línea defensiva, detrás de la cual se realizaban las comunicaciones entre EE. UU., AUSTRALIA y BIRMANIA, tenía que ser defendida a toda costa por los aliados, quienes, por lo demás, estaban materialmente impedidos de emprender, por el momento, acciones ofensivas contra el perímetro japonés. Por consiguiente, se imponía pues, continuar con la ejecución de las fases II y III

del Plan Básico, antes de pensar en nuevos movimientos ofensivos, en caso que éstos fuesen necesarios para la continuación de la guerra.

No procedieron así los estrategas japoneses, y, en esta forma, perdieron de vista el principio de la Seguridad. La elaboración de su Plan Modificado; su ejecución, sin haber afianzado sus posiciones, sin haber terminado —y en muchos casos sin haber empezado— la construcción de las bases de apoyo necesarias para profundizar su ofensiva, fue el origen del descalabro japonés. La facilidad de sus primeras conquistas los llevó a menospreciar la capacidad de sus enemigos. Tal punto de vista, aceptable, si se quiere dentro del entusiasmo ignorante del pueblo, no puede tener cabida nunca en el cerebro de los militares. Es un principio inalterable el no subestimar jamás al enemigo. MAR de CORAL y MIDWAY fueron los resultados lógicos de una imprudencia funesta.

Hemos dicho que el abandono del Plan Básico Japonés y la prematura ejecución del Plan Modificado constituyeron dos enormes errores estratégicos. Veamos ahora el Plan Modificado en sí mismo, desligándolo de las servidumbres de Seguridad y Tiempo.

Dos fueron los conceptos que primaron en su confección. Líneas de comunicación y destrucción del poder ofensivo enemigo. Para destruir las comunicaciones aliadas en el PACÍFICO era preciso romper su línea de defensa. ¿Cuál debía ser el punto elegido? La Estrategia nos da la respuesta. Salvo en el caso muy raro de una aplastante superioridad que permita atacar por diferentes puntos, una línea enemiga debe ser atacada siempre por uno de sus extremos, porque ello dificulta el apoyo al sitio atacado. El centro es siempre el punto de más fácil concurrencia para la defensa. Y de ambos extremos, debe seleccionarse, en lo posible, aquel de mayor importancia para las comunicaciones enemigas. Ahora bien, el ataque a PORT MORESBY respondía a este principio, porque aquel era el flanco más importante de la línea de comunicaciones aliadas. En cuanto al segundo concepto, destrucción del poder ofensivo enemigo, era una consecuencia del primero. La seguridad japonesa exigía el dominio de las áreas marítimas en el PACÍFICO CENTRAL y OCCIDENTAL. Tal dominio se lograba ya sea destruyendo o ya sea conteniendo a las fuerzas enemigas que amenazaban el uso de esas áreas. Contener era en este caso lo menos indicado, porque no se trataba de retener esas áreas por un tiempo más o menos corto para facilitar determinadas operaciones de carácter temporal. No. Se trataba de usufructuar dichas áreas durante un tiempo suficientemente largo como para convencer al enemigo de la inutilidad de persistir en la guerra, logrando de esta forma una paz ventajosa. Si los remanentes de la flota aliada no eran definiti-

vamente destruidos, la enorme capacidad económica e industrial de los EE.UU. inclinaría a la larga la situación a su favor. La destrucción total en cambio alargaría el plazo en forma tal como para desanimar el esfuerzo bélico enemigo. La destrucción de las fuerzas navales adversarias se logra: (1) por la batalla naval decisiva; (2) por desgaste; (3) por la captura de posiciones terrestres. Las dos últimas condiciones quedaban obviamente descartadas en la situación que estamos estudiando. Sólo era aplicable la "batalla naval decisiva", la que puede ser buscada u obligada. En el caso actual era muy difícil buscar la batalla decisiva, porque la fuerza aliada, más débil, no podía exponerse a ella. Había que obligarla a combatir, amenazando algún objetivo de importancia vital para el enemigo. Estos objetivos eran: PORT MORESBY, en el flanco sur de la línea de comunicaciones aliada y MIDWAY, la base norteamericana más avanzada en el PACIFICO CENTRAL, centinela del HAWAI.

Resumiendo, pues, podemos afirmar que el Plan Modificado Japonés fué, desde el punto de vista estratégico, correctamente elaborado, pero prematuramente aplicado. En esto radicó su "talón de Aquiles". Ejecutándolo antes de tiempo, se falseaban los clásicos principios del Objetivo, Masa, Seguridad, Economía de Fuerzas, Cooperación y Simplicidad. ¡Demasiadas violaciones para que pudiera tener éxito!

Tanto en MIDWAY como en MAR de CORAL, el servicio de inteligencia prestó a la causa aliada un apoyo inestimable. Los aliados tuvieron con la necesaria anticipación un conocimiento claro de las intenciones del JAPON. Esto les permitió contrarrestarlas. Las pérdidas experimentadas por los japoneses en pilotos de primera línea, largo tiempo entrenados, tuvo para el futuro de su guerra consecuencias funestas de las que no pudo nunca resarcirse.

e).—El Planeamiento Aliado

Ya hemos indicado anteriormente que la estrategia inicial de los aliados consistió de dos fases:

- 1).—Librar acciones de desgaste en las INDIAS ORIENTALES: y
- 2).—Establecer una sólida línea defensiva, detrás de la cual pudieran efectuarse libremente las comunicaciones.

Esta estrategia de carácter defensivo, al principio, y luego defensivo-ofensivo, terminó en junio de 1942 con la batalla de MIDWAY. El apresuramiento japonés había proporcionado la oportunidad de invertir la marea. Había disminuído mucho la dis-

paridad de fuerzas, e iba a comenzar la etapa ofensiva-defensiva del esfuerzo aliado. ¿Qué debemos entender como tal? Claramente la realización de limitadas operaciones ofensivas para anticiparse a cualquier nuevo avance enemigo.

El estudio que hemos hecho acerca de la forma más conveniente de golpear sobre una línea de defensa, indicaba a todas luces que los japoneses insistirían sobre el flanco sur aliado. MIDWAY quedaba descartado, pues la disminución del poder aéreo embarcado del enemigo hacían para éste más riesgosa aún una nueva aventura.

Por lo demás, las intenciones japonesas resaltaban por el hecho de haber establecido una base de hidroaviones en TULAGI y poco después iniciado la construcción de una base aérea en GUADALCANAL. Por consiguiente, GUADALCANAL debía ser capturado antes de que los nipones pudiesen emplearla como base para sus fuerzas aéreas. Esto nos parece estrategia del mejor molde, porque negando GUADALCANAL se anulaban las posibilidades japonesas de golpear la línea de las comunicaciones aliadas; porque en esta forma los aliados no se apartaban del principio del Objetivo, al adelantarse para impedir un nuevo avance enemigo.

GUADALCANAL marca un nuevo ejemplo de la vanidad japonesa. Quien quiera seguir los detalles del esfuerzo japonés por echar de la isla a los norteamericanos se dará fácil cuenta de que una vez más subestimaron al adversario. Y en esta oportunidad ello les costó no sólo GUADALCANAL sino el archipiélago íntegro de las SALOMON y con él más del 70% de los experimentados pilotos de su aviación naval. Su Flota tuvo que retirarse del PACÍFICO CENTRAL, refugiándose tras la nueva línea de defensa trazada en el Plan "A". Pero ya era tarde. Una nueva y más poderosa QUINTA FLOTA irrumpía en el escenario del PACÍFICO. El poderío económico-industrial americano había obrado milagros.

Se inicia entonces la etapa ofensiva, una vez afianzadas las nuevas bases aliadas. Para discutir el planeamiento de esta última fase expondremos previamente la idea estratégica de los dirigentes de las fuerzas de tierra, mar y aire americanos. Para el Ejército estadounidense la guerra sólo terminaría con la invasión del suelo metropolitano japonés. Esto exigía la recaptura de las FILIPINAS, para utilizarlas como base principal, y la captura de OKINAWA, como base avanzada. Para la Marina, la clave se hallaba en ganar el absoluto dominio del mar para cortar las líneas de suministro enemiga y establecer un cerrado bloqueo que llevaría al JAPON al desgaste y rendición final. Esto exigía la captura de las MARIANAS y el control de los estrechos de LUZON y

FORMOSA, destruyendo a las fuerzas aeronavales enemigas mediante operaciones de desgaste. Para la Aviación, la victoria dependía del bombardeo estratégico del JAPON. Esto exigía la captura de las MARIANAS y OKINAWA para utilizarlas como bases de sus grandes bombarderos.

Si se revisa el relato que hemos hecho de las operaciones correspondientes a la Ofensiva aliada, es fácil darse cuenta que el concepto estratégico que prevaleció fue una combinación de los tres métodos propuestos. Las MARIANAS, FILIPINAS y OKINAWA fueron capturadas. Se estableció un cerrado bloqueo del JAPON y se efectuaron tremendos bombardeos aéreos contra el territorio metropolitano.

Puesto que cada uno de los métodos propuestos podía por sí sólo obtener la victoria y puesto que se disponía de suficiente poderío, fue una sabia estrategia combinarlos. Así surgieron las ofensivas simultáneas del PACIFICO SO y del PACIFICO CENTRAL. Como había sido previsto por la Marina y la Aviación, no fue necesario invadir las islas metropolitanas. El JAPON se rindió porque separado de sus áreas de recursos estaba incapacitado de continuar la guerra.

Es falsa la creencia de que fueron las explosiones atómicas y el ataque ruso los determinantes de la rendición japonesa. Antes de que tuvieran lugar JAPON buscaba ya la fórmula de su rendición, porque perdidas las MARIANAS y las FILIPINAS había perdido con ellas sus líneas de abastecimientos y no le era posible sostenerse por mucho tiempo más. Producido el ataque aliado a las FILIPINAS, JAPON decidió jugarse su última carta enviando su flota a la lucha, por la sencilla razón de que la defensa del Imperio tenía que hacerse allí y no en los puertos y playas de las islas metropolitanas. Sin FILIPINAS ya no había objeto en conservar la flota, como muy bien lo había afirmado su Comandante en Jefe el Almirante Tayoda. Para nada tampoco le sirvió su ejército intacto. Y es muy sugerente el hecho de que esta situación apremiante que lo obligó a rendirse se diferenciara en muy poco de aquella otra que hubiese tenido que afrontar en el caso de una guerra claramente anticipada y declarada. Por eso decíamos anteriormente que no conceptuábamos un error estratégico su ataque repentino y fulminante, entendido, por supuesto, que su situación desesperada lo obligaba a la guerra.

15.—CONSIDERACIONES FINALES

a).—Valor de la información

A través del examen de todas las campañas en el PACIFICO resalta el valor incalculable de la Información. Esto puede parecer algo demasiado trillado. Pero lo cierto es que nunca será lo

bastante ponderado. Una buena parte del fracaso del Plan Modificado Japonés se debe al altamente eficiente servicio de inteligencia americano. Información errónea o exagerada es una puerta abierta al desastre. Fueron los informes exagerados de la aviación de ataque nipona los que animaron al Comando japonés, en los preliminares de la batalla de las FILIPINAS, a emprender ataques que terminaron con los pilotos y aviones de sus portaviones. Fueron asimismo los entusiastas pero falsos informes de los pilotos americanos los que indujeron al Almirante Halsey, en la misma batalla, a asumir una actitud que casi origina el descalabro de las fuerzas de desembarco. Nunca, pues, se repetirá lo suficiente a los pilotos aéreos que su excesiva vanidad o irreflexivo entusiasmo bien pueden hacer perder una batalla o alterar el curso de una guerra.

Durante la batalla de las FILIPINAS, las fuerzas navales japonesas se movían prácticamente a ciegas. No pudiendo el Comando japonés proporcionar a sus Comandantes una vista de conjunto de la situación, éstos se hallaron incapacitados para explotar éxitos y salvarse del desastre. En las fuerzas japonesas faltó organización información, coordinación y enlace.

b).—*El peligro de la división del Comando en el teatro de operaciones*

Del lado americano hubo en la batalla de las FILIPINAS una falla de organización que bien pudo resultar fatal: la división del Comando. La 7a. Flota y la 3a. Flota obedecían a Comandos distintos: Mac Arthur y Nimitz. Esto naturalmente dió lugar durante la batalla a cierta falta de coordinación por el hecho de que las situaciones fueron interpretadas con criterios distintos.

La situación de las fuerzas japonesas en la batalla de FILIPINAS equivalió a una división del Comando, por cuanto habiendo el Comando japonés perdido el control de sus fuerzas, como hemos indicado, cada Comandante tuvo que actuar por su propia sugestión, aisladamente.

c).—*El error de una dirección única en la Defensa Nacional*

Al paso que una dirección única es imprescindible para el éxito de una determinada operación, sus consecuencias han sido siempre funestas cuando se ha tratado de la dirección general de una guerra. En el informe presentado por el Almirante King, Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos durante la Guerra Mundial II, leemos lo siguiente: "En el PACÍFICO, el poderío naval japonés estaba avasallado al ejército y los oficiales de esta marina carecían de libertad de iniciativa, tan necesaria para conquistar y conservar el dominio del mar". Dirección única equivale a concepto único de la guerra. Las palabras del dis-

tinguido Almirante Americano condensan la verdadera explicación del descalabro japonés. La guerra en el PACIFICO fue esencialmente naval, con el apoyo de las fuerzas aéreas y terrestres. ¿Cómo entonces supeditar el criterio de los estrategas navales a los del ejército? Es sorprendente como se descuida el análisis de los hechos históricos. La Historia — como muy bien dice el Almirante Giamberardino — enseña más lo que es preciso evitar que lo que es preciso hacer. Y la historia de todas las guerras modernas nos indica muy claro que aquellos países que, reunidos de una dirección o un concepto único de la guerra, se enfrentaron a otro en donde la dirección se hallaba en manos de un consejo combinado de todas las armas independientes, fueron invariablemente derrotados.

La FRANCIA de Napoleón es un notable ejemplo de un país sometido a una dirección única de la guerra. Con todo su genio militar, Napoleón no comprendía el mar; pero el mar fue a la postre la razón de su derrota. Más de un siglo después, la misma FRANCIA caía vencida desastrosamente, víctima de un concepto único de la guerra: la ilusión engañosa de su LINEA MAGINOT. Si las cuantiosas sumas de dinero gastadas en su inútil construcción se hubiesen empleado en la modernización y preparación de su glorioso ejército, no cabe duda que PARIS no habría sido hollado por las plantas invasoras alemanas.

La ALEMANIA del Kaiser Guillermo II, carecía de conciencia marítima. El ejército lo era todo. Cuando se inició la Guerra de 1914, la Armada construída casi a escondidas bajo la dirección del Almirante Von Tirpitz, que por lo mismo no había logrado aún ni su poderío ni su preparación plenos, fue relegada como algo sin importancia en los planes del orgulloso Estado Mayor Alemán. VERSALLES fue el resultado. Veinte años más tarde, la historia se repite, con el agravante de que esta vez no era sólo un concepto único el que primaba, sino también una dirección única e indiscutible: la voluntad de Hitler. Las consecuencias todas las conocemos.

Desde el siglo XV, la política militar inglesa ha sido dirigida, en un plano de igualdad, por la Oficina de Guerra y el Almirantazgo. Desde la Guerra Mundial I, los dirigentes de la Fuerza Aérea tuvieron acceso al planeamiento. Es interesante anotar que desde el siglo señalado, la GRAN BRETAÑA no ha perdido una sola guerra, exceptuando, por supuesto, la de la Independencia de los EE. UU. Sin embargo, no sería difícil demostrar que en este caso intervinieron razones de otros órdenes muy diferentes.

Los ESTADOS UNIDOS han dirigido hasta ahora su política militar por un consejo de sus fuerzas armadas, ajeno a cualquier preponderancia. Ese país nunca ha perdido una guerra.

La Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor que funcionaba en WASHINGTON, instaurada después de la campaña relámpago japonesa, y compuesta de representantes de las tres fuerzas, tanto inglesas como americanas, es una prueba indiscutible de la bondad del sistema. Bajo su dirección no se perdió una sola campaña de importancia, ITALIA quedó fuera de combate, ALEMANIA derrotada y el JAPON fue obligado a rendirse.

Hemos visto que ni aún el genio puede desligarse del medio en que se formaron sus conocimientos. Una vida entera dedicada a la perfección en un sólo sentido carece de la necesaria elasticidad para abarcar los problemas que encierran otras orientaciones. La solución no puede ser otra que una dirección sometida al consejo de un grupo de representantes de las tres fuerzas en un plano de igualdad. Que habrán muchas discusiones nadie lo niega, pero que de ellas surgirá, si no la mejor, por lo menos una buena orientación, tampoco puede discutirse. El predominio de una autoridad suprema encierra el peligro de la prevalencia de un solo concepto de la guerra, que la mayoría de las veces no será el apropiado. La Historia lo comprueba.

El período normal de una vida no basta para dominar todas las responsabilidades de una guerra. Cada uno conserva siempre el sentido del medio en que se formó. Por eso el intercambio de oficiales entre las diferentes fuerzas no soluciona el problema de la dirección única aunque sí favorece el entendimiento en un consejo combinado.

En la antigüedad la guerra naval y la terrestre no se diferenciaban sino en el medio. Tanto en tierra como en las cubiertas de las galeras el combate se resolvía con el choque directo de dos grupos de hombres. "El período de la Historia Militar-Moderna —escribe George Fielding Eliot— se puede suponer que comienza cuando la guerra en el mar llegó a ser diferente en su estrategia, su táctica y sus técnicas de la guerra en tierra". Por consiguiente, estas estrategias, tácticas y técnicas distintas sólo pueden conjugarse en un consejo directivo.

d).—*Las Fuerzas de Tarea*

Es frecuente oír decir que la Guerra Mundial II dió origen al empleo de las fuerzas de tarea. Nada nos parece menos cierto. Hasta donde sabemos, lo único nuevo fué el nombre. El concepto de fuerza de tarea comprende la formación de una fuerza naval con los elementos apropiados para el cumplimiento de una tarea específica. La magnitud de la tarea o de la fuerza no hacen cambiar el nombre. Las tareas asignadas variarán desde la menor que se pueda concebir hasta la muy amplia del dominio de una extensa área marítima; y la magnitud de la fuerza de tarea va des-

de una sola y pequeña unidad hasta la totalidad de la flota actuando en conjunto. El concepto es tan viejo como la guerra naval. Lo único cierto al respecto es que fué durante la Guerra Mundial II que el empleo de las fuerzas de tarea alcanzó su grado máximo por la vastedad de las áreas marítimas y la multiplicidad de las tareas que se cumplían a un tiempo. Por lo demás, el empleo de una fuerza naval constituida en la medida necesaria y suficiente para la ejecución de una determinada tarea no es sino una correcta aplicación del principio de la Economía de Fuerzas.

e). —Las Operaciones Anfibias

Si bien las operaciones anfibias han existido desde la antigüedad, ellas jugaron en la última guerra, por su empleo y magnitud, un rol que no tiene paralelo en la historia. Es más, los medios modernos de hacer la guerra las dotaron de características que no habían sido debidamente previstas. Su adecuada preparación y planeamiento fueron el resultado de costosas y amargas experiencias surgidas de la lucha misma al impacto de la realidad. En ninguna otra fase de la guerra es más necesaria la coordinación entre el ejército, marina y aviación que en las operaciones anfibias, dependiendo en gran medida su éxito o fracaso de la efectividad de tal entendimiento. Constituyen, pues, el más serio compromiso de una guerra, cuyas complicaciones empiezan en las oficinas del planeamiento y continúan aún después de terminados los desembarcos. El rol de la marina en una operación anfibia presenta las cuatro fases siguientes: Transporte, Desembarco, Apoyo y Abastecimientos.

f). —Las Bases Navales

La Guerra Mundial II destacó aún más la importancia de las bases navales, como uno de los elementos indispensables en el dominio del mar. *Una base naval puede ser definida como una localidad organizada y equipada para suministrar apoyo a las fuerzas de combate.* De acuerdo con Mahan, los requisitos indispensables de toda base naval son: posición, recursos y fortaleza. Modernamente la aviación ha disminuído enormemente su seguridad, pero su valor sigue siendo un factor importantísimo en la guerra naval.

Cualquiera que sea su situación geográfica, las bases navales se dividen en Principales y Secundarias. Las primeras son aquellas que disponen de todas las facilidades para apoyar a cualquier tipo de fuerza naval en cualquier operación. Las segundas, disponen de facilidades limitadas y, en general, proporcionan apoyo sólo a determinados tipos de fuerzas. Ejemplo: una Base de Submarinos.

En la última guerra la enormidad de las áreas en conflicto multiplicó la necesidad y empleo de las bases avanzadas. Logísticamente, *el soporte de una operación varía con el cubo de su distancia a la base de apoyo*. En esto radica la importancia de las bases avanzadas, las que sólo existen por la necesidad de apoyar a las fuerzas operativas. Conforme las fuerzas van profundizando su avance las bases dejadas atrás se desmantelan, trasladando sus facilidades a los nuevos frentes de combate.

Pero el hecho novedoso y resaltante al respecto, fué que la campaña del PACIFICO demostró que el carácter estático no era una condición imprescindible en una base naval. Las "Fuerzas de Servicios" americanas constituían en realidad *bases navales móviles* organizadas y equipadas para el apoyo logístico de las fuerzas operativas. Eran organizaciones impuestas por las necesidades de la lucha y la extensión de los frentes de combate. Ellas permitieron a las fuerzas navales actuar a 7000 millas de sus bases continentales y a enormes distancias de sus centros de recursos.

Tanto del lado japonés como del aliado, la lucha en el PACIFICO se caracterizó —como se desprende del relato que hemos hecho— como una lucha por la obtención de bases de apoyo para futuras operaciones.

g). —El Poder Naval

¿Qué se entiende por Poder Naval? Contestaremos la pregunta con las siguientes palabras del Almirante King: "El Poder Naval no es un término limitado, incluye muchas armas y muchas técnicas. Poder Naval significa no sólo buques y aviones de combate, fuerzas anfibia y marina mercante; comprende también facilidades portuarias, bases y las fuentes principales de suministros; aún más, el Poder Naval no está limitado a materiales y equipo. Incluye la Organización Funcional que dirige su empleo en la guerra; y, para terminar, diremos que significa emplearlo en lugar y tiempo necesarios a fin de hacer el mayor daño al enemigo".

¿Qué objeto tiene la existencia del Poder Naval? La respuesta es simple: *el de poder emplear el mar*. El mar es una vía de comunicación universal, es la ruta de nuestros abastecimientos y comercio exterior. Durante la guerra el empleo del mar se logra mediante su dominio por el Poder Naval, a fin de incrementar el empleo propio del transporte marítimo y disminuir o suprimir el del enemigo.

La Guerra Mundial II, pese al vasto empleo de la aviación, de las armas e inventos modernos, de los ataques kamikase (viento divino), etc., nos trajo *la gran afirmación del Poder Naval*.

Nada hasta ahora hace vislumbrar que en el futuro disminuya su capital importancia. El Poder Naval subsistirá mientras la *humanidad no cree un medio capaz de reemplazar con ventaja al transporte marítimo*. En un discurso acerca del futuro valor del Poder Naval, el Almirante W.H.P. Blandy cita lo siguiente: "Con fines ilustrativos, nuestro Sub-Secretario de Guerra por Aire, Robert Lovett, se propuso analizar en 1943 el problema de transportar 100,000 toneladas inglesas de abastecimiento al mes desde SAN FRANCISCO hasta AUSTRALIA, distante 6500 millas. Encontró que se necesitaba:

"44 buques de superficie tipo F-C, dotados por 3200 hombres y consumiendo 165,000 barriles de combustible al mes, o 100,000 aviones de carga, cuatrimotores tipo C-54, dotados por 120,000 hombres especialmente entrenados. Puesto que los aviones no podían llevar combustible para el viaje de regreso, sería necesario transportar por mar 5,000,000 de barriles de gasolina para mantenerlos en vuelo. Esta tarea requería 85 petroleros grandes: *casi el doble de los 44 buques que se necesitan para hacer toda la tarea por mar*". Estos datos son concluyentes por sí solos.

Los depredadores del Poder Naval arguyen que las armas atómicas, los proyectiles autopropulsados y teledirigidos terminarán con sus actividades en una próxima guerra. Este argumento es pobre y carece de validez. Por ahora la principal defensa contra la bomba atómica radica en *espacio y profundidad*. No siendo posible que todas las actividades de la humanidad se realicen bajo tierra, la mejor defensa depende del elemento espacio. Pero este exige *movilidad*. Desde este punto de vista mucho más vulnerables serán las ciudades, los centros vitales y las defensas terrestres. Por consiguiente, aceptar ese argumento equivaldría a proclamar la total extinción de la guerra.

Estando la estrategia regida en gran medida por la geografía, los conceptos estratégicos han mantenido su importancia en la última guerra y seguramente habrán de mantenerla en el futuro. No ha sucedido lo mismo en el campo de la táctica naval. La técnica ha evolucionado y seguirá evolucionando indudablemente. Esta evolución se refleja en las nuevas armas, las que, a su vez, modifican notablemente el campo de la táctica.

Antes de la guerra era general la opinión de que el portaviones estaba destinado a la protección del acorazado. Hoy los términos se ha invertido, es el acorazado quien protege al portaviones. La unidad táctica ha sido ampliada y sus formaciones están afectadas por los elementos *movilidad, elasticidad y dispersión*. La distancia de combate diurna ha saltado de los 20,000 metros

a más de 500,000 con el empleo de la aviación, y la nocturna, del alcance de los proyectores a los 25,000 o 30,000 metros, con la ayuda del radar.

La táctica naval ha cambiado, pero el Poder Naval afirma su importancia.

BIBLIOGRAFIA

- | | |
|--|--|
| S. Elliot Morison | "History of United States Naval Operations in World War II". |
| C. de F. César A. Espinoza M. | "Resumen de la Campaña del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial (1947). |
| Revista General de Marina (España). | "La Guerra Naval en el Pacífico". |
| Almirante King. | "Las enseñanzas de la guerra" (Revista de Marina, Marzo y Abril 1947). |
| Almirante R. de Belot. | "La guerre aeronavale en Pacifique" (1948). |
| Capitán de Fragata Z.C. De Aripe Macedo. | "A Batalla de Midway (Revista Marítima Brasileira, Abril, Mayo e Junho de 1950). |
| E.S.G.N. | Batallas Navales. |
| C. Bigliardi. | "Problemas del Pacífico" (Revista Marítima 1933). |
| E.B. Potter. | "La Guerra de la Marina contra el Japón" (Revista de Marina del Perú, Noviembre y Diciembre 1950). |

- Almirante W.H.P. Blandy. El Futuro Valor del Poder Naval (Revista de Marina, Enero y Febrero 1948).
- C. de N. C.A. Garzoni. "Algunos Aspectos de la Guerra Naval (Revista de Marina del Perú, Noviembre y Diciembre 1950).
- G. Fielding Eliot. "Cómo perder una Guerra" (Revista de Marina del Perú, Setiembre y Octubre 1950).
- C. de N. Pedro Insussarry. "La Guerra Naval Moderna" (Revista de Marina, Marzo y Abril 1949).

El Crucero del "Schiff 45"

Por Antony E. SOKOL

Entre los beneficios obtenidos por la Alemania Nazi de su pacto con Rusia Soviética en Agosto 1939, que tuvo un efecto directo sobre la guerra naval, se encuentra el empleo de Murmansk y otros puertos en el Mar de Barents como bases para la guerra de corso en el Atlántico y la posibilidad de usar la ruta marítima norte, a lo largo de la costa de Rusia y Siberia, como el medio más seguro de llegar al Pacífico.

Tan al comienzo como el 17 de Setiembre de 1939, los buques alemanes de aprovisionamiento llegaron a Murmansk para servir como depósitos para los cruceros auxiliares Alemanes que estaban operando desde dicho puerto. A principios de Octubre, el embajador Alemán en Moscú informó que, en respuesta a una solicitud Alemana concerniente al establecimiento de facilidades de reparación en el Mar Artico, el Sr. Molotov, Comisario Soviético de Relaciones Exteriores, había declarado que el Gobierno Soviético consideraba que Murmansk no era lo suficientemente aislado para ese propósito y había indicado el puerto de Teriberka, al este de Murmansk, como más adaptado, especialmente desde que ningún buque extranjero hacía escala en él.

El 8 de Octubre de 1939, el Agregado Naval Alemán en Moscú, Capitán de Navío von Baumbach, llamó la atención por primera vez hacia la posibilidad de emplear la ruta marítima norte para el regreso de los buques Alemanes desde el Pacífico. De acuerdo a él unos 35 buques que estaban en Asia Oriental y en las Indias Orientales Holandesas, podían tomar a lo largo de dicha ruta durante los meses de Julio y Agosto de 1940.

Tres días después él recibió la orden de determinar hasta que punto la Bahía de Teriberka podía realmente ser empleada como base para los buques de superficies y submarinos Alemanes. El 17 de Octubre informó a Berlín que en su opi-

nión el deseo del Comando Naval Alemán para usar las facilidades de Murmansk y Vladivostok para reparaciones de los buques de guerra Alemanes, o equipamiento y suministros de cruceros auxiliares, no era factible. Para sustentar su opinión, dió las siguientes razones: 1) No sería posible mantener en secreto tales trabajos debido a la presencia de buques extranjeros; 2) los Rusos estaban listos a cumplir con los deseos Alemanes tanto como fuese posible, pero deseando aparentar neutralidad; 3) el trabajo que efectuaban los astilleros Rusos no era comparable en ninguna forma al de los talleres Alemanes. El Agregado también expresaba sus dudas acerca de que se pudiesen efectuar extensas reparaciones con el personal Ruso.

Una nueva propuesta Rusa ofreció a los Alemanes la Bahía de Zapadnaya-Liza, al oeste de Murmansk, en donde prácticamente podían hacer cualquier cosa que quisiesen y en donde podían ser admitidos cualquier tipo de buque Alemán. Esta proposición fué jubilosamente aceptada por los Alemanes, pero luego se vió que su valor práctico era limitado. A pesar de eso, se tomo en consideración el inmediato equipamiento y envío de buques de reparaciones, reaprovisionamiento y nodrizas para el establecimiento de una flotante *Basis Nord*. Al mismo tiempo se le dió instrucciones al Agregado para que investigase la posibilidad de obtener una concesión similar en una de las bahías o radas de Siberia Oriental.

El 5 de Enero de 1940, el Comando Naval Alemán ordenó al Capitán de Navío von Baumbach obtuviese mayores informes concernientes a la ruta marítima norte y que sondease la actitud del Gobierno Soviético respecto al empleo de dicha ruta por los buques Alemanes. Una semana después el Comando Naval Alemán también informó al Ministerio de Relaciones Exteriores Alemán acerca de su interés en dicha ruta y la posibilidad de enviar un raidista Alemán al Pacífico, así como la utilización de dicha ruta para el tránsito de los buques mercantes Alemanes hacia y desde esa área. Al mismo tiempo se ordenó que a varios de los cruceros auxiliares en potencia se les reforzase sus cascos para navegar por las aguas del Artico.

El 6 de Febrero, el Agregado Naval remitió otro informe concerniente a la ruta norte, que abrió nuevos panoramas al Comando Naval Alemán. Consideraba no sólo el pasaje, sino

aún un viaje de regreso, como muy posible durante una misma temporada, si es que se efectuaban preparativos muy cuidadosos, ciñéndose estrictamente al itinerario, y evitando todo retraso innecesario. Para sustentar su opinión, citaba el ejemplo que en 1939 el programa Ruso de navegación a lo largo de la ruta norte se había cumplido en un 120%; pues los Rusos habían sacado muy buenas enseñanzas de las comparativas fallas de 1937 y 1938, causadas por factores humanos. Hasta esa fecha sólo buques de menos de 4,000 toneladas habían hecho el pasaje; dependiendo las condiciones de navegación principalmente del viento; algunos de los buques habían hecho el viaje aún sin la ayuda de un rompe-hielos. Pero era esencial tener la ayuda y consejos de la Administración Rusa de la Ruta Marítima Norte, incluyendo reconocimientos aéreos de las condiciones del hielo; pronósticos meteorológicos y el servicio de los rompe-hielos. Como un resultado de este informe, el Comando Naval Alemán inmediatamente comenzó los preparativos para el pasaje de un radista Alemán hacia el Pacífico.

La informada presencia de buques de guerra Ingleses en las aguas del norte, a fines de Febrero de 1940, pareció indicar que las noticias de una alegada base Alemana en Murmansk había causado alarma en Inglaterra. Por consiguiente fueron necesarios tomar especiales precauciones y reconocimientos antes de que el proyecto fuese llevado a la práctica. Por otra parte, los Rusos comenzaron a poner dificultades con respecto a la *Basis Nord* Alemana, y mostraban signos de nerviosidad acerca de la futura actitud de Gran Bretaña y Francia hacia la U.R.S.S., conforme indicaba un informe del Agregado Naval Alemán fechado el 5 de Abril de 1940. Estaban muy ansiosos de evitar cualquier acción que pudiese ser considerada no neutral y ofreciese a esos países el pretexto de iniciar hostilidades contra Rusia. Estas aprehensiones Rusas naturalmente reducirían en gran parte la utilidad de la *Basis Nord* Alemana. De acuerdo al Agregado, esto no significaba el completo y definitivo abandono del plan; ya que tan pronto como la situación política se aclarase a los ojos de los Rusos, la base podía ser reactivada.

Pero a despecho de este retroceso, el Comando Naval Alemán siguió adelante con el plan de usar la ruta de Siberia y seleccionó al "Schiff 45" (Komet) como especialmente adap-

tado a dicho objetivo. Al mismo tiempo el agregado naval Japonés en Berlín, Almirante Yendo, también urgió a los Alemanes para aprovechar la ventaja de la amistad Japonesa, particularmente para la operación de raidistas en las áreas de Asia Oriental y del Océano Indico.

La conquista Alemana de Noruega y la caída de Francia y de los Países Bajos finalmente llevó a Rusia a aprobar el plan Alemán, y se ordenó que el "Schiff 45" estuviese listo para llevar a cabo su misión. Las instrucciones del buque especificaban que el campo principal de operaciones sería Asia Oriental, Australia y áreas del Océano Indico; pasaje a lo largo de la ruta de Siberia, y reunión con los Rusos (en la Bahía de Varneck) en las afueras de las Islas Vaigatch el 15 de Julio; si todo marchaba de acuerdo con el plan, el buque llegaría al Pacífico a mediados de Setiembre.

Sin embargo, a comienzos de Julio las autoridades Soviéticas informaron acerca de la presencia de condiciones anormales de los hielos en ese año lo que impediría pasar más allá de la Bahía de Varneck antes de Agosto. Proponían que el buque Alemán esperase en Murmansk. El agregado naval Alemán escribió que en su opinión esta proposición era sincera y que no constituía un intento de sabotaje.

En el entretanto los preparativos del crucero auxiliar "Schiff 45", la antigua motonave "Ems" del Lloyd Alemán del Norte, habían continuado rápidamente. De sólo 3,287 toneladas brutas de desplazamiento y una velocidad máxima de 14 nudos, llevaba un armamento de seis cañones de 6", varias piezas anti-aéreas y ametralladoras y cinco tubos lanza-torpedos. Además, estaba equipado con un avión y llevaba 400 minas para ser usadas en las aguas de Africa del Sur y Australia. Con una capacidad de petróleo de algo más de 2,000 toneladas, tenía un radio de acción de 50,000 millas náuticas cuando navegaba con un sólo motor a una velocidad de nueve nudos, o aún 70,000 millas si no se evaporaba agua. Su tripulación era de 270 hombres; el Capitán de Navío Robert Eyssen tenía gran experiencia en la navegación Artica, pues había sido 2º Comandante y después Comandante del buque Alemán de investigaciones "Meteor", que en la década de 1930 había estado trabajando en las aguas de Groenlandia é Islandia. El "Schiff 45" era el sexto buque de la primera

oleada de raidistas comerciales Alemanes (la siguiente oleada comenzó con la partida del "Schiff 41" (Kormoran), en Diciembre de 1940), y se le bautizó con el "tradicional" nombre de "Komet".

El "Schiff 45" zarpó de Gontenhafen —el ex-puerto Gydnia de Polonia— el 3 de Julio, pasando unos cuantos días en Bergen, Noruega, y luego continuó viaje al Mar de Barents, camuflado como el buque mercante Ruso "Deynev" y enarbolando la bandera de U.R.S.S. Iba a ser seguido por el buque tanque "Esso", llevando petróleo y agua para rellenarlo en el Pacífico y traer desde allá aceite de ballena. Sin embargo, debido a las averías sufridas en su ruta norte, el "Esso" tuvo que permanecer en Noruega. Mientras se encontraba en ruta, se cambiaron las órdenes, en base a los informes del agregado naval Alemán en Moscú que indicaban severas condiciones del hielo, y el "Schiff 45" recibió órdenes de esperar en el Mar de Barents hasta que se pudiese fijar una nueva fecha para la reunión con los Rusos, durante cuatro semanas, desde el 15 de Julio hasta el 13 de Agosto, permaneció el buque anclado en varios puntos meridionales de los Mares de Barents y Pechora, la región entre las islas de Novaya Zemlya, Vaigatch y Kolguyev para disminuir la oportunidad de ser detectado por los buques enemigos. Desde esta posición tanto las Islas Vaigatch como los pasajes al este—Matochkin Shar (Estrecho Matthew), los Estrechos de Kara y Yugor eran rápidamente accesibles. El largo período de espera proporcionó una oportunidad de entrenar a la tripulación más cuidadosamente para el venidero pasaje, que lo que había sido posible durante el ocupado período del equipamiento en Alemania. Aunque no habían científicos a bordo para efectuar sistemáticas observaciones, el Comandante Eyssen también empleó el tiempo en corregir las inexactitudes de sus cartas de dichas áreas.

Finalmente el 13 de Agosto fué recibido el tan largamente esperado despacho del Comando Naval Alemán: "Los Rusos piden que el buque vaya directamente hacia Matochkin Shar en donde está esperando el rompe-hielos "Lenín" con instrucciones y equipo de navegación. La situación no es desfavorable, pero es esencial velocidad". A 15.00 horas del mismo día levó anclas el "Schiff 45" navegando hacia el punto de reunión, a donde llegó a la mañana siguiente. En la entrada

occidental del Estrecho se encontraban dos pilotos Rusos, desembarcados en dicho lugar por el "Lenín" para esperar al buque Alemán, los que fueron tomados a bordo. El mismo día fué pasado el Estrecho de Matochkin, libre de hielos, prevaleciendo buen tiempo. Condiciones similares fueron encontradas en la parte occidental del Mar de Kara, de manera que el comandante decidió continuar navegando hacia el este para ganar lo más que pudiese por el tiempo perdido durante la espera. Pero al día siguiente, después de haber navegado unas 160 millas, el crucero —prevenido por despachos recibidos desde el "Lenín"— se encontró con una barrera de hielo que no podía traspasarse sin la ayuda de un rompe-hielos. Esta situación fué informada por uno de los pilotos Rusos a Shevelov, el director de la sección occidental de la Administración Rusa de la Ruta Marítima Norte, que se encontraba a bordo del rompe-hielos "Stalin". De donde se recibieron instrucciones de regresar al Estrecho de Matochkin y esperar el aviso para hacer otro intento, puesto que el "Lenín" estaba ocupado en la parte oriental del Mar de Kara y también tenía que tomar petróleo antes de venir en ayuda del "Schiff 45". No hubo nada que hacer sinó que regresar; el 16 de Agosto el buque ancló en una bahía en la entrada oriental del Estrecho de Matochkin.

Tres días después recibió de Shevelov las siguientes instrucciones: "Desde Matochkin navegue hacia el este. Si se encuentra con hielo antes de llegar a la Isla Byelyi (Blanca), trate de rodearlo. No trate de penetrar en el hielo grueso. Pida ayuda al "Lenín" con el que estará en constante comunicación. Si encuentra hielo entre Byelyi y Dickson, orilléelo por el sur, tan lejos como lo permita la profundidad del mar. Poco antes de llegar a Dickson, cambie el rumbo poniendo proa hacia Scott—Hansen—Estrecho Matisen. Esa sección probablemente no encontrará hielo, excepto algunos sueltos. Se le enviará instrucciones suplementarias. Recomiendo que, para evitar equivocaciones debido a informaciones inexactas, no preste atención a informes individuales concernientes a la situación del hielo, sinó obténgalos directamente de mí". Firmado, Shevelov.

En base a estas instrucciones el raidista volvió a zarpar. Al siguiente día se avistó nuevamente la barrera de hielo, y pronto el buque estuvo completamente rodeado por él. Pero

esta vez estaba tan rajado y suave que no fué un fuerte obstáculo para el avance; después de sólo dos horas se alcanzó mar libre de hielos pudiendo mantenerse una buena velocidad. En el transcurso del día se intercambiaron varios despachos con el "Lenín", que indicaban que el rompehielos se mantenía listo para venir en ayuda del raidista tan pronto lo solicitase. El 22 de Agosto se recibieron nuevas instrucciones de navegación desde el "Stalin", indicando que la Isla Turtova del Archipiélago de Nordenshiold era completamente diferente a lo mostrado en las cartas. Siguiendo estas instrucciones, el "Schiff 45", después de pasar por el Estrecho Matisen, ancló frente a Turtova. Pero la baja y chata isla, ofrecía poca protección, y el buque estaba dando muy fuertes tirones a las cadenas de las anclas. Habiendo informado de su llegada, recibió instrucciones de ponerse en contacto con el rompe-hielos "Lenín", que estaba zarpando de Dickson para guiar al "Schiff 45" a través del Estrecho Vilkitsky hacia el Cabo Chelyushkin. Esta no sólo era la parte más septentrional, sino se suponía también la más difícil de la Ruta Marítima Norte. Al día siguiente llegó el "Lenín", y en su estela el buque Alemán inició "un viaje maravilloso a través del Estrecho Vilkitsky, que estaba reputado como ser peligrosísimo por los hielos. Cielo azul, media luna, sol de medianoche — había de todo excepto hielo". El Cabo Chelyushkin fué pasado poco después de la medianoche del 26 de Agosto, siendo luego avistado el "Stalin". Los dos buques Rusos se abarloadon y el Comandante del raidista Alemán fué invitado a visitar al "Stalin". A la conferencia de los tres capitanes, no se hizo presente el Director de la Expedición, Shevelov, habiéndose excusado por enfermedad. Al comienzo, se discutieron problemas generales, tales como la condición que se esperaba encontrar con el hielo. El campo de hielo que pronto se cruzaría tenía una extensión de 200 millas y navegable para todos los buques excepto con una disminución del 20% de la velocidad. El "Stalin" acompañaría al "Schiff 45" a través de la barrera. De acuerdo con la costumbre Rusa, la conferencia fué seguida por refrescos, incluyendo considerables cantidades de Vodka que, a la 0600 de la mañana, fué una experiencia poco común para el comandante Alemán.

A las 1000 de la misma mañana, zarparon los dos buques, al principio navegando a lo largo del borde de hielo, hasta llegar a un punto en latitud 77°54' N. y longitud 108° E.

“Luego el “Stalin” viró penetrando directamente en el hielo, manteniendo su rumbo a través de él y sacando ventaja de todo punto débil. Es altamente interesante e instructivo ver la seguridad y habilidad con que los rompe-hielos detectan los puntos favorables. Los reconocen por el color del hielo. Como se había previsto, el hielo se concentró hasta el punto de ser pasable sólo con la ayuda del rompe-hielos. Al comienzo estuvimos navegando bastante bien. Pero después de las 1800 el tiempo se hizo neblinoso y luego el pasaje se puso difícil y cansado. La posición del rompe-hielos sólo podía usualmente determinarse mediante sus señales de niebla, pero fué de gran ayuda para nosotros que el buque Ruso estuviese continuamente achicando el petróleo de sus sentinas y en esta forma la traza de petróleo dejada podía ser fácilmente vista en el calmo mar. Sólo una vez estuvimos realmente confundidos”. En la mañana del 27 de Agosto aclaró el tiempo y el hielo comenzó a disminuir. Temprano en la noche siguiente fué pasada la barrera, y el “Stalin” considerando terminada su tarea, viró en redondo deseando “bon voyage” al “Schiff 45”.

Las instrucciones que dió Shevelov para la siguiente parte del viaje pueden ser de interés: “Es posible que encuentre hielo en la zona de la Isla Byelkovsky. Si encuentra una capa gruesa, manténgase al sur de ella. De acuerdo con los informes enviados por el rompe-hielos “Malygin”, el Estrecho Sannikov está libre de hielos. En el Mar de Siberia Oriental puede encontrar algunas franjas de hielo. Tanto como lo permita la profundidad del mar, vaya navegando alrededor de ellas por el lado sur. Conforme se aproxime a las Islas Medvedyi (Oso), la barrera de hielo corre paralela a la costa continental; cerca de la costa el mar está libre de hielo. Ud. recibirá información más detallada de Meleshov...” Meleshov era el director de navegación de la parte oriental de la Ruta Marítima Norte y Capitán del rompe-hielos Kaganovich, que estaba listo para zarpar en ayuda del buque Alemán al este de las islas Oslo.

El 28 de Agosto el crucero continuó navegando a 14 nudos de velocidad a través de aguas libres de hielo hasta llegar al Estrecho Sannikov, en donde se reunió con el “Malygin”. Pero como parecía haber poco peligro de encontrar hielo

grosso, y desde que el rompe-hielos sólo podía dar 10 nudos de velocidad, Eyssen decidió continuar viaje sin la ayuda de él, desarrollando su máxima velocidad. Habiendo pasado por la tarde el Estrecho Sannikov, el "Schiff 45" entró al Mar de Siberia Oriental. En este mar poco profundo y casi inexplorado se hizo necesario navegar con toda precaución. Pero como el buque tenía una buena posición de partida, como los sondadores de eco trabajan bien, y no había peligro de encontrarse con otro buque, Eyssen continuó navegando a 14 nudos rumbo a las Islas Oso, a pesar de la neblina. Alrededor de medianoche se avistaron los primeros hielos sueltos. Hacia las 0600 del 29 de Agosto el buque navegó por campos de hielo reduciendo su velocidad en un 20%. Al siguiente día se pasó el Estrecho Medvedyi —entre dos de las Islas Oso— a través de regular hielo. En la tarde fué avistado el "Kaganovich" y el viaje continuó en su estela. Durante la noche y en la mañana del 31 de Agosto, la situación se puso muy difícil, pareciendo que la operación se hacía imposible. Rodeado por una espesa capa de hielo, soplando una fuerte galerna de nieve, y con una fuerte deriva, el raidista constantemente se quedaba encerrado por el hielo y tenía que ser liberado por el rompe-hielos en largas y tediosas maniobras, complicadas por la oscuridad y la necesidad de usar los proyectores. Finalmente hasta se rompió el timón del buque y pasaron muchas horas antes que fuese localizada y reparada la avería. A veces el "Schiff 45" era tan rápidamente encerrado, que aún repetidas corridas del rompe-hielos no podían libertarlo. Pero a la mañana siguiente los dos buques navegaban otra vez despacio, aunque todavía eran frecuentemente detenidos por el hielo. Ese día sólo se navegó 61 millas. A estribor, hacia el continente, se avistó mar libre de hielo, pero el agua no tenía suficiente profundidad. En opinión del jefe de navegación, buques de más de 20 pies de calado no podían aproximarse a menos de 20 millas de la costa.

En la noche siguiente las condiciones fueron algo más fáciles y los dos buques hicieron mejores progresos. Pero el 1º de Setiembre trajo una desagradable sorpresa: en agua comparativamente libre de hielo, el Kaganovich arrió un bote en el que Meleshov pasó al raidista Alemán. El le informó al comandante Eyssen que había recibido instrucciones desde Moscú para que el "Schiff 45" regresase otra vez hacia el

Oeste, puesto que el Estrecho de Bering estaba sometido a la vigilancia de buques hostiles, submarinos y buques de superficie Americanos habían sido avistados en dicha zona. En ese momento la peor parte del viaje quedaba atrás; las 400 millas que faltaban para llegar hasta el Estrecho de Bering estaban en su mayoría libres de hielo. Por consiguiente Eysen rehusó regresar y declaró que continuaría su viaje sin ayuda, si es que era necesario.

Su firme actitud no dejó de impresionar a los Rusos; y por lo tanto decidieron llevar al "Schiff 45" hasta Aion-Sheleangski, en donde ambos buques podían fondear y esperar mayores instrucciones desde Moscú. Este compromiso fué aceptado por el Comandante Alemán porque para esa difícil parte de la ruta todavía podía ser muy valiosa la ayuda del rompe-hielos. Eysen pensó que todo el asunto no era sino evidentemente una retirada diplomática; los Rusos sabían perfectamente que, de acuerdo con los informes disponibles acerca del hielo, el "Schiff 45" podía muy bien continuar sin su ayuda, navegando hacia el este desde Aion. Y ahora querían lavarse las manos tan pronto como fuese posible. "Por lo tanto", añadió, "para mi todo está bien, pues ahora sé qué es lo que puedo esperar de mi buque. He pasado la peor parte y no tengo ninguna duda acerca de continuar el viaje sólo".

Acercándose a Aion (en donde Amundsen fué obligado a invernar en 1920), el hielo se fué adelgazando y espaciando y los dos buques hicieron buenos progresos. A la mañana siguiente tuvo lugar otra conferencia a bordo del "Schiff 45". Al terminar, Eysen entregó al comandante Ruso la siguiente carta:

"Al Director del Sector Oriental de la Ruta del Artico, Capitán de Navío, A. P. Meleshov:

"I. R. Eysen, Capitán de Navío de la Armada Alemana, Comandante del buque Alemán que, en base al acuerdo llevado a cabo con el Gobierno Soviético, ha sido acompañado a lo largo de la Ruta Marítima Norte, desde el oeste hasta el este, durante la temporada navegable de 1940, declara:

"(1) Las instrucciones del Sr. Papanin para acompañar a mi buque de regreso hacia el oeste, debido a la presencia

de buques de guerra extranjeros en el Estrecho de Bering, los que permanecen en mi espera, me las ha transmitido Ud. verbalmente.

"(2) He recibido de Ud. la información acerca de la presencia de una flota de buques balleneros Japoneses en la región del Cabo Serdze-Kamen, y también de buques de guerra que se encuentran en la región de la Isla Wrangel.

"(3) Toda esta información me es conocida, pero los buques antes mencionados no representan peligro para mí, puesto que estoy en posesión de todos los medios necesarios para salir sin ser visto de las aguas territoriales del Soviet.

"(4) Habiendo sido autorizado por Berlín para actuar de acuerdo a mi mejor juicio, sobre la base de las condiciones locales, a pesar de cualquier orden de Berlín o Moscú, continuaré navegando al este hasta 2300 horas de Moscú, del día 2 de Setiembre de este año, asumiendo plena responsabilidad de todas las consecuencias.

"(5) Pese a sus protestas, declino categóricamente esperar cualquier discusión posterior y demando que los capitanes Sergievsky y Karelsky (cuya tarea considero terminada) sean retirados del buque; pues de lo contrario los desembarcaré en algún punto de su selección.

"(6) No tengo queja de ninguna clase respecto a haber convoyado a mi buque hasta su presente posición, 70° 09' N., 169° 53' E. Por el contrario, en todo momento han cumplido con mis solicitudes y llevado a cabo la tarea de ayudar a mi buque en la forma más leal, por lo cual expreso mi gratitud y aprecio.

Bahía Chauna, 2 de Setiembre de 1940

firmado, Eyssen".

A 0600 horas de la mañana siguiente los dos pilotos Rusos abandonaron el buque, y tres horas después el "Schiff 45" continuó su viaje, siendo acompañado durante su corto trecho por el "Kaganovich", antes de que virase de regreso. Manteniéndose pegado a la costa el buque Alemán continuó su navegación a 14 nudos, aunque se encontró un pedazo de

hielo grueso que tomó más de una hora para atravesarlo. De ahí en adelante el viaje continuó rápidamente por aguas libres de hielos. El Estrecho Largo y el Cabo Schmidt, en donde, de acuerdo con las direcciones para la navegación siempre se encontraba hielo, fueron pasados sin encontrar trazas de él. (Al día siguiente que el crucero pasó por el Estrecho Shelagsky un fuerte viento del oeste causó una enorme compresión de hielo, que sólo podría haber sido traspasado con la ayuda de un rompe-hielos). El Estrecho Chukchi famoso por estar siempre con neblina y pésima visibilidad, ofreció un cielo azul y sol brillante. Durante la noche del 5 de Setiembre, fué cruzado el Círculo Artico rumbo al sur, y poco después el buque pasaba por el Estrecho de Bering manteniéndose pegado a la oscura costa de rocas de la tierra firme Asiática. Después de pasar la Isla St. Lawrence, entró al Golfo de Anadyr, en donde fondeó ese mismo día.

De este modo, después de la espera inicial en el Mar de Barents, el pasaje a lo largo de la ruta Siberiana había sido efectuado con todo éxito, sorprendentemente bien y rápido. Incluyendo el abortado pasaje a través del Estrecho Matochkin el 13 de Agosto, el raidista había cubierto la distancia de 3,300 millas hasta el Estrecho de Bering en el tiempo record de 23 días, de los cuales 8 ó 9 fueron perdidos por detenciones o fondeado. A pesar de un año de desfavorables condiciones de los hielos, el buque había encontrado extraordinarias buenas condiciones locales: todos los pasajes estrechos fueron pasados sin encontrar ni rastros de hielo y en total sólo se cruzó 720 millas de hielo. A este respecto el Comando Naval Alemán hizo el siguiente comentario: "Esta hazaña fué sólo posible debido al excelente trabajo preliminar del Agregado Naval en Moscú, Kapitan zur See Baumbach, quien tuvo todo éxito en sus propios cuidadosos preparativos y a través de las magníficas negociaciones con los Rusos, que a menudo fueron difíciles de manejar, para cubrir los pre-requisitos del viaje. La prontitud de las autoridades Soviéticas para cooperar antes y durante el pasaje, y la rápida ayuda dada por ellos al buque, deben ser especialmente indicados. (Los soviéticos cobraron el precio más alto, 950,000 marcos o sea 240,000 dólares, por los datos e informes sobre los hielos y la tarifa de pilotaje). El pasaje con todo éxito de un buque de guerra por la ruta norte como parte de una operación naval es un su-

ceso único en la historia naval. Después de un fracasado intento similar que se realizó durante la Guerra Ruso-Japonesa, la Marina Alemana ha efectuado por primera vez el pasaje de la ruta norte para objetivos navales".

Durante su estadía en la Bahía de Anadyr el raidista que había estado disfrazado como el mercante Alemán "Donau", fué metamorfoseado nuevamente como el buque Ruso "Deynev" de Leningrado. Todavía disponía de unas 1,700 toneladas de petróleo lo que lo capacitaba para mantenerse fácilmente navegando durante ocho meses más. Zarpando de la Bahía de Anadyr el 6 de Setiembre y pasando por el extremo occidental de las Aleutinas, entró al Océano Pacífico el 10 de Setiembre, en donde fué recibido por una violenta tormenta del noroeste. Posteriormente, en su viaje al sur, por la latitud de Hokkaido, fué azotado por un violento tifón, pero nuevamente el buque puso de manifiesto sus excelentes cualidades marineras y salió de su sorpresivo crucero sin ninguna avería.

Después de pasar las Marianas, el raidista llegó a las Islas Carolinas el 30 de Setiembre, sin ningún incidente notable. Los únicos buques encontrados fueron cargueros Japoneses y buques de pesca. El 2 de Octubre el avión que llevaba a bordo se estrelló y de ahí en adelante el "Schiff 45" se quedó sin tener la ayuda de la exploración aérea.

De acuerdo con el plan original del Comando Naval Alemán, el raidista debía encontrarse con el "Schiff 36" (Pinguin), otro crucero auxiliar, entre el 15 y el 20 de Octubre en el punto de reunión de Ailinglapalap, Cadena Ralik de las Is'as Marshall, con el objeto de coordinar sus planes de operación. Esa orden fué ahora modificada, debiendo ambos buques navegar hacia la Isla Lamotrek en las Carolinas para reunirse con el buque de aprovisionamiento "Kulmerland", que había sido enviado a dicho punto desde el Japón. Este cambio había sido necesario debido a que el otro buque de aprovisionamiento, "Weser", que debía reunirse con los raidistas, había sido capturado por el crucero auxiliar Británico "Prince Robert", poco después de zarpar de Manzanillo, (México). Hasta ese momento no se había encontrado ningún buque enemigo, aún cuando el "Schiff 45" había estado navegando muy cerca de las rutas regulares de navegación.

A la mañana siguiente se tomaron a bordo provisiones y combustible, de manera que el raidista quedó nuevamente equipado y listo para continuar operando hasta Julio de 1941. El 18 de Octubre, llegaron el "Schiff 36" y otro buque de aprovisionamiento, el "Regensburg". La reunión de los 4 buques permitió una redistribución de los suministros y una redistribución de los prisioneros tomados previamente por el "Schiff 36". Se planearon operaciones para las próximas cuatro semanas, para llevarlas a cabo juntos por los dos raidistas y el "Kulmerland", mientras que el "Regensburg" regresaba al Japón.

Después de zarpar de Lamotrek el 20 de Octubre, con el "Schiff 45" camuflado como el mercante Japonés "Manyo Maru", y el "Kulmerland" actuando como explorador, la fuerza tomó rumbo a un punto al sur de la Isla Nauru, en la suposición de que en dicho punto encontrarían buques que hacían viajes entre dicha isla y Australia. En esa época, Eysen escribió en su diario: "... es una gran tentación efectuar un ataque sorpresivo contra esa isla, pero primero tengo que pensarlo cuidadosamente, discutirlo con Weyher (el comandante del "Schiff 36") y postergarlo para nuestro viaje de regreso". Un despacho radial recibido del Comando Naval Alemán, en el que se ordenaba que bajo ninguna circunstancia se enviaran prisioneros al Japón, y que se estaba considerando el envío de un buque prisión Alemán para aliviar a los raidistas de sus prisioneros, reforzó la intención de Eysen para atacar Nauru, con el objeto de depositar ahí sus cautivos.

El 3 de Noviembre, después de pasar las Nuevas Hébridas y Nueva Caledonia, la fuerza de tarea finalmente avistó su primer buque. Resultó ser la motonave Americana "City of Elwood" que tuvo que ser puesto en libertad. "Tenemos ya cinco meses de servicio y todavía sin éxito" escribía Eysen pocos días después. "Es muy desalentador que hasta ahora no tenga ningún éxito. A pesar de eso, la moral y la confianza son excelentes a bordo". Naturalmente la necesidad de soltar al primer buque no le agradó. "No es un comienzo halagador..." puso en el diario de bitácora.

El campo real de operaciones fué alcanzado cuatro días después, cuando la fuerza de tarea cruzó las rutas comerciales entre Nueva Zelandia—Tahiti—Panamá. Los Alemanes suponían que encontrándose a una distancia de más de 400

millas a la base aérea más cercana en Nueva Zelandia estarían fuera del alcance del reconocimiento aéreo. Por consiguiente su rumbo de exploración fué mantenido cruzando de ida y vuelta las rutas mercantes, pero siempre a más de 400 millas de cualquier base aérea. Pero cuando después de dos semanas no fué avistado ningún buque, el área de operaciones fué llevado varios cientos de millas más al sur, puesto que parecía que el tráfico se mantenía al sur de la Isla Chatham. Cuando no se cumplieron sus esperanzas, el grupo volvió nuevamente al norte el 24 de Noviembre. El plan era ahora llegar a Nauru el 7 de Diciembre y realizar el ataque a la isla al amanecer siguiente.

Finalmente el 25 de Noviembre se avistó un pequeño mercante; era el "Holmwood" (de 546 toneladas de desplazamiento) de Nueva Zelandia, en ruta desde la Isla Chatham a Lyttleton (Christ—church), Nueva Zelandia. Eysen consideró que el mercante estaba bien adaptado para convertirlo en posa—minas, pero finalmente cambió de opinión, por lo que posteriormente fué criticado por el Comando Naval Alemán. Después de tomar a la tripulación y pasajeros, los raidistas hundieron a cañonazos al mercante. Dos días después el buque frigorífico y de pasajeros Británico "Rangitane" (de 16,170 toneladas) fué a caer dentro de la fuerza Alemana, pero tuvo tiempo de enviar el despacho "'Rangitane" atacado", y dió su posición antes de que los Alemanes tuviesen éxito para detenerlo y hundirlo, de manera que la Oficina Naval de Nueva Zelandia poco después pasaba despachos de alarma a todos los buques Británicos. También se aumentó el reconocimiento aéreo; esa misma tarde un avión voló bajo a una distancia de 15,000 yardas de los buques Alemanes, aparentemente sin verlos, puesto que no fueron perseguidos. En ese momento se encontraban a 450 millas de la base aérea más cercana.

Ningún suceso importante fué registrado en el viaje a Nauru, hasta el 5 de Diciembre, cuando el comandante Eysen puso en su diario: "No debe ser subestimado el raid a Nauru. Por una razón, la aparición de fuerzas navales Alemanas en dicha región, por otra, el daño económico debido a la pérdida de fertilizantes para la próxima cosecha de Nueva Zelandia y Australia. Nauru exporta de 700,000 á 800,000 toneladas de fosfatos al año a Nueva Zelandia y Australia.

Yo intento, por supuesto, destruir toda la planta en forma tal que con seguridad quede inutilizada durante los próximos años".

Cuando el grupo se había aproximado hasta un punto a una distancia de un día de navegación a Nauru, se avistó una nube de humo a una distancia de 34 millas. La cacería duró desde la mañana hasta la tarde de ese día, hasta que finalmente el buque fué obligado a detenerse; era el buque Australiano de transporte de fosfatos "Triona" (de 4,413 toneladas); después que los pasajeros y la tripulación fueron transbordados, el buque fué hundido por un torpedo.

Regresando a Nauru, los raidistas vieron varios buques anclados en las afueras de la isla, todos los cuales fueron hundidos durante las sub-siguientes operaciones. Eran, la motonave Noruega "Vinni" (5,181 toneladas); la motonave de Nueva Zelanda "Komata" (3,900 toneladas); la motonave Australiana "Triaster" (6,032 toneladas) y el vapor Australiano "Triadic" (6,378 tons.). En el trascurso de 2 días los raidistas habían tenido éxito al enviar al fondo del mar cinco buques, totalizando 26,000 toneladas. Se tomaron 675 prisioneros los que fueron distribuidos entre las unidades de la fuerza de tarea. La señal de SOS enviada por el "Komata" mientras estaba siendo cañoneado fué interferida tan efectivamente por el "Schiff 45" que ninguna de las vecinas estaciones costeras de radio pudo recibirla. Las estaciones de radio de Nauru y la Isla Océano sospecharon que el "Komata" estaba siendo atacado, pero el oficial de comunicaciones del "Schiff 45" tuvo gran éxito mediante un largo intercambio de mensajes que los burlaron haciendo desaparecer sus sospechas.

Al atardecer del 8 de Diciembre la fuerza de tarea se encontraba 20 millas afuera de Nauru, pero debido a las malas condiciones del tiempo durante los dos días siguientes el proyectado ataque tuvo que ser finalmente abandonado. En vez de ello, el grupo puso proa a la Isla Emirau al norte del Archipiélago de las Bismark, en donde fueron desembarcados unos 500 prisioneros, ya que su presencia a bordo presentaba demasiadas dificultades. Al día siguiente, 22 de Diciembre, se disolvió la fuerza de tarea, el "Schiff 45" zarpó a Rabaul, el "Schiff 36" puso proa a Lamotrek con objeto de someterse a

un necesario recorrido de sus máquinas, y el "Kulmerland" fué despachado a Kobe, Japón. Además de las pérdidas ocasionadas por los cruceros auxiliares Alemanes, su aparición en esa región había causado un considerable efecto indirecto. Se tuvo que poner en vigencia numerosas medidas de seguridad a lo largo de las costas de Australia y Nueva Zelandia, tales como la extensión del reconocimiento aéreo y un enorme sistema de patrullaje, dando lugar a que una gran cantidad de poder humano y material no pudiese ser empleado en otros puntos. Por otra parte, el desembarco de los prisioneros en Emirau, reveló el tipo y apariencia general de los raidistas Alemanes antes de que tuviesen tiempo de abandonar la zona, dando información de sus operaciones previas y de las tácticas que usaban, y también dió a conocer que los Alemanes estaban en condiciones de poder descifrar el Código de la Marina Mercante. Este acto del comandante Eyssen fué posteriormente muy criticado por el Comando Naval Alemán.

Una vez que estuvo sólo, Eyssen regresó a su acariciado proyecto de atacar Nauru. Arribando a la isla al amanecer del 27 de Diciembre, el "Schiff 45" desarmó su disfraz y avisó a la estación de tierra que comenzaría el bombardeo, previéndolo de enviar mensajes de cualquier naturaleza por radio. La administración de la isla tomó nota del aviso, iniciándose el bombardeo de los almacenes, instalaciones del puerto, talleres y tanques de petróleo. Después de hora y media el bombardeo fué suspendido, zarpando el raidista. Aunque se causó considerables daños a las instalaciones de la playa, no se perdió ninguna vida de la isla.

Durante las siguientes cuatro semanas el bombardeo de Nauru fué muy discutido en la prensa, que también llamaba la atención hacia la fuerte pérdida de buques sufrida en la región durante los meses anteriores. Pero si Gran Bretaña, Australia y Nueva Zelandia estaban alarmadas, los Japoneses tampoco estuvieron contentos con el bombardeo de Nauru, puesto que también interfería con las entregas de fosfato para el mismo Japón. De hecho, los Japoneses indicaron que operaciones de esta naturaleza pondrían en peligro la cooperación Germano—Japonesa y necesariamente habría una restricción en la ayuda a los raidistas Alemanes. De acuerdo con ello, el Agregado Naval Alemán en Tokio recomendó que dichas operaciones no se realizasen en las vecindades de las

islas de mandato Japonés. El Comando Naval Alemán también se enfurrñó con Eyssen, considerando que esa operación no era tarea apropiada para un crucero auxiliar, puesto que con facilidad daría prematuro término a sus correrías.

Habiendo recibido órdenes desde Alemania para zarpar inmediatamente hacia el Océano Indico oriental, y suponiendo que las fuerzas aéreas y de superficie Americanas se habían agregado en su búsqueda, Eyssen, que había sido ascendido al grado de Contralmirante el 1º de Enero de 1941, decidió dar un gran rodeo por el Mar de Ross, navegando hacia el oeste a lo largo del borde de los hielos. Por el 10 de Febrero había llegado a los 180º de longitud y, navegando a lo largo de él hacia el sur cruzó el Círculo Antártico dos días después, habiendo considerado que esta ruta era más fácil para la navegación porque usualmente estaba libre de grandes hielos durante los meses de verano. Durante los días siguientes encontró varias factorías Japonesas de ballenas con sus flotillas de buques de pesca, pero ni un sólo ballenero Británico o Noruego, como había esperado. El 28 de Febrero el raidista había alcanzado su punto más austral en 71º 36' S. y 176º 44' W., de donde puso proa a las Islas Kerguelen a donde llegó una semana después. Su navegación por las aguas heladas había servido para limpiar de incrustaciones a la obra viva del buque, tan bien como podía haberse efectuado en el mejor dique seco. Después de fondear en Royal Sound, Isla Grave, tomó a bordo una considerable cantidad de provisiones dejadas ahí en una abandonada estación de pesca de ballenas. Comparando las condiciones de los hielos encontradas en el Artico y en el Antártico, el Almirante Eyssen dice: "Aunque el hielo es denso, no constituye el mismo peligro ú obstáculo que en el Artico. En contraste a las condiciones en el Artico, el hielo aquí no es coherente sino quebrado formando pequeñas y grandes masas. Aún más, el hielo en el Antártico es más suave y quebradizo en su composición. Pero pese a ello, puede causar considerables dificultades a cualquier buque que no esté especialmente equipado para la navegación por los hielos y siempre constituye un cierto peligro para el timón y las hélices".

Zarpando de su fondeadero el 11 de Marzo, el "Schiff 45" tomó rumbo para reunirse con los buques Alemanes "Schiff 33" y "Alstertor". (Por esa época, 4 raidistas Alema-

nes estaban operando en el Océano Indico: "Schiff 33", "Schiff 41", "Schiff 36" y "Schiff 45"). Continuó navegando en el Océano Indico oriental durante seis semanas sin avistar ni una simple columna de humo. El 8 de Mayo alcanzó el punto más septentrional en su área de operaciones en el Océano Indico, cerca de Australia; Eyssen intentó zigzaguear entre las rutas de tráfico de Australia—Estrecho de unda y Australia—Isla Cocos—Colombo. Pero al día siguiente la radio Británica anunció el hundimiento de un raidista Alemán por el crucero "Cornwall" cerca de la Isla Sokotra (al sur de Arabia); éste podía ser sólo el "Schiff 33".

El hundimiento de dicho buque dejó en libertad a su tender "Adjutant" (uno de los once pequeños pesqueros de ballena capturados en el Antártico en Enero de 1941 por el "Schiff 33"; diez de estos buques fueron enviados a Alemania, el onceavo fué rebautizado "Adjutant" y usado como tender por el raidista). Este buque se unió al "Schiff 45" y fué equipado por el raidista para sembrar minas, y enviado a Nueva Zelândia, en donde sembró algunas minas en las afueras de Lyttleton y Wellington. Aunque en el último de los puertos antes nombrados fué localizado por la luz de un proyector, pero pudo escapar mediante una cortina de niebla. Se reunió con el "Schiff 45" el 1º de Julio, pero como sus máquinas estaban malogradas, fué desmantelado y su tripulación se transbordó al raidista. Hasta donde se tiene conocimiento, las minas sembradas por el tender no causaron daños.

A mediados de Julio el "Schiff 45" se encontró con el buque de suministros "Anneliese Essberger" y se rellenó de combustible y víveres. Luego el raidista lo acompañó durante su viaje por las rutas comerciales entre Australia, Nueva Zelândia y Panamá en donde lo dejó para que continuase su viaje de regreso a Alemania, a donde llegó felizmente el 9 de Setiembre de 1941. En el entretanto el "Schiff 45" viró de regreso hacia las Islas Galápagos. El 14 de Agosto fué avisado un mercante —el primer buque enemigo visto en 227 días—. Cuando después de dos disparos de alarma efectuados por el raidista el buque comenzó a enviar despachos por radio y a tripular su cañón de popa, el "Schiff 45" abrió fuego sobre él, en vista de lo cual el buque (la motonave Británica "Australind" de 5,020 toneladas) se detuvo y rindió.

Fué hundido con cargas explosivas. Desde que las comunicaciones por radio continuaban normales los Alemanes creyeron que el despacho de emergencia lanzado por el "Australind" no había sido recibido y por consiguiente podían continuar con su plan original. Tres días después fué detenida la motonave Holandesa "Kota Nopan" (de 7,322 toneladas); el buque llevaba una valiosa carga de caucho crudo, estaño, mineral de manganeso y harina de sago, pero sólo una cantidad limitada de petróleo. Habiendo informado al Comando Naval Alemán acerca de la captura efectuada, el raidista tomó parte de la carga, después de lo cual continuaron navegando juntos. Sólo dos días después fué interceptado otro buque; resultó ser el vapor Británico "Devon" (9,036 toneladas); como era un viejo buque a carbón y que llevaba carga sin valor, fué hundido.

Esta serie de éxitos en el Pacífico oriental dió como resultado que se propagase una considerable alarma por toda la región, y se decía que los buques de guerra Americanos se había unido a los Británicos para dar caza al intruso.

Unos cuantos días después el Comando Naval Alemán le informó al "Schiff 45" sobre la partida desde Yokohama del buque de suministros "Munster-land". Abandonando la escena de sus recientes éxitos, el raidista puso proa al oeste y eventualmente se reunió con el buque auxiliar así como con otro raidista, el "Schiff 16" (Atlantis) en el punto reunión 29° S. y 152° W. Habiendo rellenado sus tanques con petróleo y después de camuflar su presa, el "Schiff 45" nuevamente cambió su apariencia como la del vapor Portugués "Thomé" de Lisboa, y luego los dos compañeros iniciaron su viaje a Europa. Después de pasar el Cabo de Hornos, el raidista despachó al "Kota Nopan" a Francia occidental. El 6 de Noviembre se recibió un despacho en el que se informaba que el buque Alemán "Odenwald" tratando de romper el bloqueo había sido detenido por buques de guerra Americanos y echado a pique, en un punto a sólo 180 millas del "Schiff 45". El 16 de Noviembre se recibieron noticias de la llegada con todo éxito del "Kota Nopan" a la Gironda. Al día siguiente se encontró con dos submarinos en el lugar indicado y los tres buques continuaron viaje juntos hacia España. Finalmente, el 21 de Noviembre, el raidista entró al área del reconocimiento aéreo

Alemán, y, cinco días después, a Cherburgo. En su viaje por el Canal de la Mancha el "Schiff 45", escoltado por torpederos Alemanes, fué atacado por lanchas torpederas Británicas y bombardeado por aviones Británicos, pero no sufrió averías serias.

El 30 de Noviembre de 1941, entraba a Hamburgo, completando así su misión, después de un viaje que había durado 516 días y cubierto 87,000 millas náuticas. Durante ese período, el "Schiff 45" había hundido nueve buques, con un total de 57,000 toneladas —siete de ellos en cooperación con el "Schiff 36"— y capturado uno de 7,300 toneladas, habiendo así causado un daño a la navegación Aliada (no contando las cargas) de 10 buques y unas 64,000 toneladas; también había destruído las muy vitales instalaciones de Nauru y causado una alarma general y la confusión del tráfico oceánico a lo largo de las costas de Australia y Nueva Zelandia.

Las hazañas del raidista Alemán forman un interesante capítulo en los anales de la historia naval de la Segunda Guerra Mundial. Pero su proeza al ser el primer buque de guerra en pasar por la ruta marítima norte y hacerlo en tiempo de guerra tiene una importancia más allá de un mero interés histórico. Concita la atención hacia la apertura de una nueva ruta de tráfico mercante y de guerra, que puede muy bien llevar a un cambio básico en la situación estratégica que prevalece en el Pacífico. No sólo ofrece esa ruta una posibilidad a la Unión Soviética para enviar su poderío naval desde el Atlántico al Pacífico, y viceversa, y con una seguridad mayor que la que gozan nuestros buques por el Canal de Panamá; sino que también la capacita para enviar grandes cantidades de suministros en uno y otro sentido. Si es cierto que Rusia en esta época está equipada para convoyar doscientos o trescientos buques a lo largo de la ruta marítima norte en una estación, significa que la capacidad del ferrocarril Siberiano será grandemente aumentada y que (para mencionar sólo un importante factor) la producción de petróleo de Sakalin y el continente Asiático puede ser aumentada embarcándolo por vía marítima desde el oeste, si es que se necesita. Todo esto,

especialmente si tomamos en consideración conjuntamente el rápido crecimiento de la industria en Siberia oriental, está ahora creando condiciones bajo las cuales una campaña submarina Rusa en gran escala puede llegar a ser una posibilidad en el Pacífico. Sin petróleo, con inadecuadas facilidades de reparación y con un sistema de transporte sobrecargado, una sostenida operación ofensiva de cien o más submarinos puede ser fácil en la actualidad, y por lo tanto los Estados Unidos deben tomar tal amenaza con ecuanimidad; no sería necesario concentrar una mayor parte de las defensas navales de este país en el Pacífico. Pero con una completa utilización de la ruta de Siberia el peligro se puede volver muy real, y la costa Siberiana debe ser considerada ahora como una parte integral del poderío militar Ruso así como lo es para los Estados Unidos la costa occidental de América.

Presente esta situación hace también imperativo para esta nación pensar en las formas y medios de cortar el flujo de buques a lo largo de esa ruta marítima en caso de una guerra. Naturalmente el mejor lugar para hacerlo es en el cuello de botella del Estrecho de Bering, en donde la costa Americana se aproxima más a la Asiática. Pero sólo cuidadosos preparativos capacitarán a los Estados Unidos para tomar la iniciativa en este asunto. Si todo es dejado para el último minuto, las oportunidades serán de los Rusos que se adelantarán y ocuparán la costa de Alaska opuesta a Siberia, en el mínimo tiempo posible, porque ellos se dan cuenta, así como nosotros, de la importancia de esa costa. Una vez que se atrincheren ahí, sería probablemente muy difícil dislocarlos otra vez, puesto que están más acostumbrados a, y posiblemente mejor equipados para, la guerra en el Artico que cualquier otro país.

Se espera por consiguiente que el viaje del Alemán "Schiff 45" servirá como una alarma y abrirá los ojos Americanos a las posibilidades que eran sólo un sueño hace una década.

(Traducido del U.S. Naval Institute Proceedings-Mayo 1951)

Relaciones del Comando en la Guerra Anfibia

Por el Almirante W.H.O. Blandy U.S.N.

Una de las más importantes, y seguramente la más espectacular de las ventajas que el Comando naval otorga a su poseedor, es la facultad de emprender con éxito operaciones anfibias. Nos parece que debemos dar algunas definiciones a fin de asegurar un entendimiento claro de lo que constituye precisamente una operación anfibia.

La palabra *anfibia* proviene del griego (*amphi* que significa *doble* y *bios* que significa *vida*), según el diccionario significa "vivir tan en tierra como en el agua". Para los propósitos militares podemos prescindir del significado literal "vivir una doble vida". En lo referente a las guerras, se llama asalto anfibia, aquel en el cual las fuerzas se movilizan por mar directamente contra un enemigo que se encuentra en tierra, sin ser necesaria una oposición inmediata. Las operaciones tales como nuestro traslado amistoso de tropas a los puertos de Francia en la Primera Guerra Mundial —en 1918—, para un despliegue ulterior contra el enemigo, aunque se aproveche el comando de fuerzas navales, no pueden llamarse "operaciones anfibias". Tampoco están incluidas en esta denominación los combates terrestres apoyados por fuerzas navales sin movimiento de tropas entre estos dos elementos. Pero puede haber retiradas anfibias, así como asaltos anfibios cuando como en los Dardanelos, Dunkerque o Hungnan, las tropas se retiraron por mar desde un territorio hostil.

Durante la Segunda Guerra Mundial se acostumbró en algunos círculos militares considerar como *trifibias* operaciones anfibias en que participaban también los aeropuertos. Esta costumbre fué inadecuada por dos razones. En primer lugar yo creo que Winston Churchill considera que la palabra *trifibio* está mal dicha. Correctamente formada la palabra debería ser *tribio* (de *tri*, triple y de *bios*, vida), puesto que no existe el prefijo *trifi*. En segundo lugar la palabra *tribios* se aplicaría solamente a las operaciones en las cuales la misma fuerza de combate partiese del mar, se elevaran al aire y bajasen a tierra o pasasen por estos tres elementos en cualquier otro orden. Aún los asaltos simultáneos provenientes del aire los unos y anfibios los otros, contra el mismo objetivo no se podrán considerar tampoco como *tribios*.

Siguiendo el mismo razonamiento, las operaciones que tengan lugar en un solo elemento serán *unibias*.

No presentamos este ejercicio de estudio de las palabras como una diversión para el lector (ni tampoco para el autor), sino para precisar el punto más importante de la guerra anfibia. Esto es, que las tropas de asalto deben iniciar su avance real contra el enemigo desde un elemento que no les sea familiar y que les sea antagónico a menudo, y en lo que, sin medidas extraordinarias tomadas por otras fuerzas, sería un estado inactivo y sumamente vulnerable; y deben estar preparadas para iniciar su encuentro desde este estado de desarticulación, más bien que desde el estado de concentración siempre deseado. Por las dificultades que hay en asignar y ejercer el comando a fin de que llegué prontamente a ser efectivo, debemos solamente agregar a esta situación nada prometidora la mezcla intrincada y desacostumbrada de dos servicios o tipos de fuerzas por lo menos—, de tierra y de aire.

La historia está llena tanto de éxitos como de fracasos en la guerra anfibia. Mientras por un lado hay muchos factores que intervienen en el resultado, tales como la potencia de las fuerzas antagonistas, los tipos de armas y equipo, la preparación, la moral, la selección de la playa para el desembarco, el tiempo que haga, etc., lo principal para el éxito es una coordinación efectiva. Cuando se hubo podido disponer de fuerzas adecuadas para la ofensiva, los fracasos se han debido generalmente a falta de coordinación de los planes o de la preparación, a falta de confianza mutua entre los servicios, a la suposición de demasiada autoridad asignada a un comando y a la mala voluntad por parte de un servicio para correr algún riesgo o para alistar la ejecución de sus tareas cuando el factor velocidad era imprescindible para el éxito. Cuando se concede tiempo suficiente para coordinar los planes y la preparación, se podría haber solucionado la mayor parte de las otras dificultades mencionadas, con una organización adecuada del comando, especialmente con una verdadera unidad de comando.

Antes de proceder al estudio de las disposiciones tomadas por el comando para las operaciones anfibia modernas, sería interesante aplicar varios ejemplos de acciones sucedidas desde los primeros tiempos. Douglas Freeman en su biografía de Jorge Washington nos proporciona el siguiente relato sobre el ataque británico a Cartagena en el siglo XVIII, en el cual, el principio británico habitual de co-igualdad y de supuesta y esperada cooperación entre los Jefes más antiguos de los servicios, trajo lamentables resultados.

(Lorenzo Washington, hermano mayor de Jorge actuó como Oficial en la Milicia de Virginia. Su admiración por el Almirante Vernon hizo que le diese a su hogar el nombre de "Mount Vernon")

—“En Julio de 1739 cuando se rompieron las hostilidades entre Gran Bretaña y España, la flota del Almirante Vernon zarpó para las Antillas. En Octubre, cuando se declaró oficialmente la guerra, Vernon ya estaba en Port Royal, Jamaica listo para entrar en acción. Bajó velozmente a la costa de Panamá y asaltó audazmente las defensas de Porto Bello. Las encontró débiles, presionó su ataque y al cabo de 48 horas de su llegada a la ciudad obtuvo su completa rendición. Esta fácil victoria encendió la imaginación y avivó el orgullo de la Gran Bretaña.

“El gobierno metropolitano le ordenó entonces a Vernon que regresase al Mar de las Antillas con abrumadoras fuerzas de mar y tierra y que atacase “una de las posesiones españolas más considerables”. Drake había impuesto a Cartagena un cupo de 1585; la expedición francesa de 1697 había sacado un millón de libras esterlinas de esa plaza; Vernon decidió que cuando el Gobierno le diese libertad para escoger objetivos, el habría capturado esa rica presa.

“Las fuerzas terrestres del Almirante Vernon habían sido confiadas al Mayor General Lord Cathcart, pero éste había fallecido antes que la flota se hubiese reunido en Port Royal, Jamaica. El comando pasó entonces al más antiguo, al Brigadier Tomás Wentworth, un oficial mediocre e inexperto que estaba siempre en pugna con el vigoroso y realista Almirante Vernon. La victoria que el Almirante había obtenido en Porto Bello le había llevado al convencimiento de que a los españoles se les debía atacar en sus posiciones fijas antes de que tuviesen tiempo para prepararse para un sitio, en lo cual ellos eran tradicionalmente marcados adversarios. Por consiguiente, tan pronto como Vernon llegó a Cartagena el 3 de Marzo de 1740, instó a Wentworth para que desembarcase tropas y para que asaltase la plaza inmediatamente. Wentworth no estuvo de acuerdo respecto al sitio para el desembarco y después dudaba sobre el número de tropas de desembarco y sobre la cantidad de abastecimientos que se requeriría. Fué solamente el 9 de Marzo que se varó los primeros botes, y llegó el día 13 antes de que Wentworth hubiese tenido en tierra todos sus cañones.

“Vernon le advirtió que una demora significaría un desastre, porque la estación de las lluvias se aproximaba y que estaba seguro que esa mala época acarrearía enfermedades y muertes. Wentworth era sordo a todos los consejos, salvo a los que se referían a su propia seguridad. No abrió el fuego hasta el 23 de Marzo sobre el fuerte del Norte que defendía la entrada de la Boca Chica, al extremo Sur de la isla de Tierra Bomba. Después que este fuerte fué silenciado, la escuadra se acercó, los marineros cortaron la cadena que cerraba la entrada del puerto y los buques de guerra entraron a la bahía.

"Al día siguiente el Almirante Vernon fué de opinión de que todavía se podía capturar la ciudad, a pesar de las grandes demoras, y en sus despachos a la Metrópoli cometió el error de predecir la próxima caída de Cartagena. Por otro lado Wentworth continuaba discutiendo cuándo y cómo debería efectuarse el asalto final y no se decidió hasta que los españoles alarmados, trabajando a toda velocidad y con frenesí, hubieron reforzado grandemente sus posiciones. Cuando por último, Wentworth lanzó 6,600 hombres al ataque, se encontró con un rechazo absoluto. Sus pérdidas aterraron hasta a los veteranos que se encontraron con que tenían que pagar "una cuenta muy subida al carnicero".

"Bien pronto las lluvias llegaron para ayudar a los cañones españoles. Las enfermedades aumentaban. La fiebre amarilla hizo su espantosa aparición. Veintenas de ingleses morían misteriosamente a diario. Como el permanecer así expuesto, hubiera significado virtualmente la muerte de todos los que habían bajado a tierra, los sobrevivientes fueron reembarcados el 17 de Abril de 1740. Se dejó unos cuantos buques para completar la destrucción de los fuertes que habían sido capturados. El resto de la flota abandonó el bloqueo y zarpó con rumbo a Jamaica".

En este caso, está claro que el fracaso se debió a una serie de causas, incluyendo principalmente la de la muerte del Mayor General Lord Cathcart. Pero la organización del comando era defectuosa. Si originariamente el comando único hubiera sido conferido ya sea a Lord Cathcart o al Almirante Vernon, a la muerte de Lord Cathcart habría pasado a manos del Almirante Vernon. Realmente no hubo unidad de comando. Si el capaz y enérgico Almirante Vernon, que había obtenido victorias en combates contra los españoles, hubiese tenido el comando único, no habría tolerado las demoras que fueron la causa principal de la derrota.

En el ataque combinado británico-turco-francés contra Sebastopol en la Guerra de Crimea, tenemos un sorprendente ejemplo de triunfo a pesar de haber habido la misma disposición de cooperación entre los tres comandos superiores; en este caso se trataba de cooperación entre fuerzas de tres naciones diferentes. Esta fué una operación de magnitud muy ambiciosa para su época. Las fuerzas británicas que desembarcaron comprendían 26,000 infantes, 1,000 jinetes y 60 cañones; las francesas constaban de 30,000 infantes y 68 cañones, y las turcas estaban constituidas por 7,000 hombres de infantería. El total, incluyendo la infantería y las plazas montadas de la artillería y de los Oficiales, llegaba a no menos de 65,000 hombres, 2,000 caballos y 128 piezas de artillería. La expedición fué preparada en Varna, Bulgaria en una flota heterogénea de vapor y de vela de diversos tipos, tamaños y velocidades. Algunos tenían que re-

molcar barcazas o lanchones para desembarcar la artillería. Como a las flotas francesa y turca les faltaba trasportes, llevaron su tropa y su impedimenta en sus buques de guerra. Esta fuerza no se había repuesto todavía del todo de una grave epidemia de cólera que había azotado al campamento de Varna y que había dispersado a los buques. Había muchos hombres que aún estaban enfermos, y hubo muchas defunciones por este motivo aún después del desembarco.

Los organizadores modernos se habrían horrorizado ante la casi completa falta de conocimiento que tenían los aliados sobre la potencia de las fuerzas rusas o sobre su estado de preparación. Respecto a los puntos posibles de desembarco también se conocía muy poco. En viaje a bordo de los buques hubo conferencias para resolver esta última cuestión, pero no se llegó a la elección final, sino después que los buques ya habían fondeado en un lugar de cita provisional lejos de la costa de Crimea.

Afortunadamente la flota enemiga no intervino. En efecto, los rusos deliberadamente habían hundido algunos buques en la rada de Sebastopol como fortalezas navales. Afortunadamente también, las fuerzas terrestres rusas tampoco intervinieron. El desembarco se llevó a cabo sin perder un solo hombre, a pesar de la fuerte rompiente que había a veces y en un dos por tres ("D + 4"), toda la fuerza con sus cañones, impedimenta y abastecimientos, estuvieron en tierra. La campaña que estaba prevista como un asalto, se convirtió en un prolongado sitio que duró un año antes de que terminara. La operación permaneció articulada, sin embargo, llegó a feliz término con un gran empleo de la flota de los atacantes, tanto en acción como en logística y hasta con el empleo del personal naval que bajó a tierra para combatir. Pero no había absolutamente unidad organizada de comando sobre el total de las fuerzas aliadas.

Las fuerzas británicas operaban según su organización habitual en la cual el General y el Almirante son co-iguales y se supone y se espera que ambos se ayuden mutuamente. El General era Lord Raglan que tenía 66 años de edad cuando estalló la Guerra de Crimea; había sido un brillante Oficial de Estado Mayor agregado al Duque de Wellington durante las Guerras Napoleónicas y había perdido un brazo en Waterloo. Hacía 40 años que no tenía ni mando ni experiencia de campaña y había efectuado su servicio sobre todo en los séquitos del continente.

El almirante británico era el Vice-Almirante Dundas; estaba ordinariamente en desacuerdo, pero cumplió con todos los pedidos directos que se le hacía, inclusive con el bombardeo de las fortificaciones rusas de Sebastopol. Este fué el bombardeo de apertura el 17 Octubre de 1854, en el cual el objeto principal de

la participación de la flota fué hacer que los rusos empleasen sus baterías y que de ese modo redujesen el número de artilleros disponibles para manejar las fortificaciones que daban frente a los puntos de desembarco. El Almirante Dundas no aprobó la participación de la flota en este bombardeo, pues fué decididamente de opinión de que "no era conveniente para los muros de madera desastillarse contra los muros de piedra".

Después del bombardeo en el cual los buques británicos y franceses sufrieron mucho más que las fortalezas, tanto en material como en bajas, el Almirante Dundas escribió a Lord Raglan lo siguiente: "La acción del día 17 ha sido errónea y declino el repetirla. La acepté con disgusto y en mi calidad de Comandante General de la Escuadra estoy descontento".

El Segundo Comandante General británico Contralmirante Lyons estaba encargado directamente de los convoyes y del desembarco de la tropa; por consiguiente no estaba ni sobre ni bajo la autoridad de Lord Raglan, pero mantenía relaciones muy estrechas con él.

Los franceses dentro de sus propias fuerzas, tenían unidad de comando. El Mariscal Saint Arnaud era el Jefe de las fuerzas francesas de mar y tierra. El Vice Almirante Hamelin Comandante General de la flota francesa estaba directamente bajo las órdenes de Saint Arnaud. El contingente del ejército turco estaba agregado al ejército francés, y por consiguiente, también bajo las órdenes de Saint Arnaud.

No había unidad de comando aliado, tanto el gobierno británico como el francés habían dado instrucciones a sus respectivos comandantes para "obrar de acuerdo". Por lo general así lo hicieron.

Al final, Lord Raglan fuerte y con mucho tacto y gran habilidad natural pudo influenciar y dominar a Saint Arnaud cuando se trataba de tomar decisiones importantes. Su influencia se vió fortalecida por la mala salud de Saint Arnaud que tuvo que ser relevado diez días después de haber desembarcado en Crimea.

El éxito de la operación fué debida entonces a la fuerte y persuasiva personalidad de Lord Raglan, quien sin autoridad verdadera de comando logró dominar, tanto a sus aliados franceses como a su compañero naval británico, y hay que hacer honor al Almirante Dundas por su buena voluntad para cooperar, aún cuando la parte o la misión que se asignaba fuese una que él no creía que debiera desempeñar.

En la Segunda Guerra Mundial se reunieron fuerzas de asalto en una magnitud jamás soñada. La posición geográfica de los Estados Unidos de Norteamérica junto con los primitivos éxitos tanto de Alemania como del Japón al capturar grandes extensiones de terreno, hicieron en gran parte necesarias tales operaciones. La ingeniosidad e industria norteamericanas al desarrollar una nueva táctica y al producir nuevas clases de armas y equipos en gran escala, las hicieron posibles.

Aunque con gran dificultad a veces logramos conseguir y mantener el dominio del mar en dondequiera que lo necesitábamos, lo mismo que el dominio del aire, de modo que nos fué posible llevar la guerra hasta el terreno enemigo con gran potencia por mares muy extensos. Estas circunstancias nos presentaron arduos problemas de estrategia combinada y de táctica combinada y también importantes problemas de logística combinada igualmente difíciles. Un esfuerzo combinado tan grande requirió un altísimo grado de coordinación. El primer paso fué la creación de Jefes de Estado Mayor mixto; el segundo fué el establecimiento de un comando unificado para cada teatro de operaciones.

Aunque en todos los teatros de operaciones el Comando superior recaía en un Jefe, la primera variación se ve en la composición del Estado Mayor del Comandante en Jefe del teatro. En el Pacífico el Almirante Nimitz organizó un verdadero estado Mayor mixto, en el cual sus ayudantes Jefes de Estado Mayor, tanto del servicio de inteligencia como del servicio de logística, eran oficiales del ejército. En los puestos subalternos del Estado Mayor había muchos Oficiales de Marina y del Ejército.

Ni el General Mac Arthur ni el General Eisenhower sintieron aparentemente la necesidad de organizar Estados Mayores mixtos y sus Estados Mayores estaban compuestos exclusivamente por Oficiales del Ejército, salvo unos cuantos oficiales de enlace o ayudantes personales. El Comandante delegado de Eisenhower Mariscal del Aire Tedder tenía Oficiales de la R.A.F. en su propio Estado Mayor.

Bajo la jurisdicción del comando del teatro, hay dos puntos de vista divergentes, respecto al comando de las fuerzas destinadas al teatro.

El uno consiste en adjuntarse (exclusivamente a la estructura del comando orgánico por la cual en operación unibia o combinada, las unidades compuestas siempre permanecen en sus servicios respectivos bajo la cadena jerárquica establecida del comando) a los Comandante que componen todas las escalas jerárquicas que están bajo las órdenes del superior y que cooperan como sea necesario en dichas operaciones, tal como la requiere el esfuerzo combinado.



El otro sistema para el comando de las operaciones combinadas bajo la jurisdicción del teatro emplea el principio de "fuerzas de tarea". En este sistema, toda la fuerza necesaria para la operación está organizada de tal manera que haya un comando unificado, no solamente en el comando del teatro, sino también en el comando de las fuerzas de tarea, y aún en los grados inferiores en ciertas circunstancias en que las unidades de los diferentes servicios de la fuerza de tarea ejecuten una tarea combinada.

Por lo general, los británicos prefieren el comando orgánico o sistema componente. Así lo hacen nuestras fuerzas aéreas, aunque ellas tienen la tendencia de establecer fuerzas de tarea combinada, con tal que el comandante de fuerza de tarea o de cualquier servicio no mande directamente una fuerza componente de su propio servicio y con tal que no haya confusiones en la estructura del comando orgánico que está bajo la jurisdicción del comandante de la fuerza de tarea.

Nuestro ejército se inclina también a seguir este punto de vista, pero ha aceptado el establecimiento de un comando unificado temporal en las escalas jerárquicas inferiores en las grandes fuerzas combinadas.

La Marina es partidaria del sistema de "fuerzas de tarea", y lo ha empleado en su servicio antes de la Segunda Guerra Mundial, así lo hicieron las fuerzas operantes de naturaleza compuesta y de menor tamaño que una escuadra, que han actuado frecuentemente en líneas de comando que temporalmente no se sujetaron a la estructura del comando administrativo. Durante la guerra este principio fué aplicado al máximo por las fuerzas navales de los Estados Unidos de Norteamérica. Los Comandantes navales de Administración ni siquiera estaban en el frente.

En general, en los desembarcos de Argel, Orán, Sicilia, Salerno, y Normandía se siguió el sistema de comando componente; y en los desembarcos de Casablanca, Guadalcanal, Tarawa, Kwajalein, Las Marianas, Palau, Iwo-Jima, Okinawa, Leyte, Lingayen y en el proyecto de desembarcos de Kiushu se siguió el sistema de "fuerzas de tarea".

Sin embargo, aún cuando se empleaba el sistema de comando componente, el Comandante naval componente generalmente mandaba las fuerzas combinadas navales y terrestres durante la fase anfibia de la operación. Pero la Fuerza aérea del Ejército y la R. A. F. componentes en las operaciones que se ejecutaban bajo el sistema de comando componente, funcionaban generalmente por separado, estando su Comandante subordinado tan sólo al Comandante del teatro.

En Sicilia, las fuerzas llevadas por el aire operaron también así, con un desastroso resultado. Las fuerzas navales terrestres ni siquiera sabían la ruta que debía seguir esa fuerza, ni el horario para el ataque. En la oscuridad creyeron que algunos de nuestros portadores de tropas eran enemigos, dispararon contra ellos y los abatieron.

En vista de la vital importancia del apoyo aéreo en un asalto anfibio y de la necesidad de su coordinación íntima con el fuego de los cañones navales y con el movimiento de las tropas y de la artillería, hay un sólo lugar adecuado para ese apoyo en la organización del comando y ese lugar es el que está directamente bajo las órdenes del Comandante de la fuerza de tarea de asalto anfibio combinado.

Sin embargo, para que la autoridad de este Comandante ejerza un control completo de las operaciones o de la táctica aérea dentro del área del objetivo, éste no extiende su control sobre estos aviones cuando ellos están fuera del área, ni extiende su comando sobre las bases, ni sobre los portaviones, ni sobre las dependencias de las cuales ellos proceden.

El Comandante de la fuerza de tarea de asalto combinada debe controlar también todas las demás unidades aéreas que se encuentran en el área del objetivo, a saber: patrullas aéreas de combate, patrullas antisubmarinas, aviones de patrulla de gran radio de acción en la mar, aviones de tránsito y aviones spotters no pertenecientes a buques ni a unidades terrestres de artillería. De tiempo en tiempo destacará aviones spotters con sus bases en portaviones, para spottear el tiro de los buques que sirven de apoyo, y puede asianar algunos aviones de combate a los buques que están haciendo la vigilancia exterior, para la dirección de combate, o como se le llama ahora "control de combate". Pero a fin de aprovechar en mayor grado la flexibilidad de la potencia aérea, evitará diseminar entre los diversos comandos subordinados de una base fija los aviones de apoyo aéreo disponibles.

En las operaciones anfibia del Pacífico, el Almirante Turner ideó el sistema que acabamos de describir. Todos los que se familiarizaron con este sistema, estuvieron generalmente de acuerdo en que esa era la mejor organización posible para obtener el control de apoyo aéreo táctico en una gran guerra anfibia, cualquiera que fuese el origen de los aviones de apoyo, ya sea de los pequeños "portaviones de escolta", o de la fuerza de tarea de portaviones ligeros del Almirante Mitscher, cuando estaban bajo el control táctico del Almirante Turner, Comandante de la "Unidad de Control de Apoyo Aéreo".

Ultimamente un aviador naval con un pequeño grupo de oficiales y hombres preparados, con las comunicaciones y el equipo necesarios, fueron embarcados en el buque insignia del Almirante Turner en íntimo contacto con el mismo Almirante, con el Oficial de control de tiro, con el Oficial de control de artillería y con el Comandante G-3 de las tropas. Si los aviones de apoyo eran provenientes de la fuerza de tarea 58 del Almirante Mitscher, ellos debían dar parte al "CASCU" del Almirante Turner en cuanto llegasen a un punto determinado del área-objetivo; y después desde que salieron del área para regresar a sus portaviones permanecerían bajo el control táctico del "CASCU" del Almirante Turner. Estaban asignados generalmente como "grupos de choque" para apoyos terrestres, o al blanco "Patrulla Aérea de Combate" para la defensa aérea. Estos aviones eran relevados en la estación por otros, de manera que el apoyo estaba disponible constante e inmediatamente en todo el período diurno. Sus "llamadas de choque" eran atendidas rápidamente y estaban íntimamente coordinadas con el apoyo de la artillería terrestres y naval y con el movimiento de las tropas.

Las fuerzas anfibia y los Comandantes de grupo del Almirante Turner estaban también provistos de estas unidades de control de ayuda aérea, de manera que podían disponer de apoyo aéreo en las operaciones independientes, en los desembarcos auxiliares en lugar alqo lejanos del punto de ataque principal, o cuando en caso de emergencia asumían toda la tarea.

Desde luego, este sistema de control de apoyo aéreo determinaba anticipadamente la composición de las unidades aéreas, debía designar su itinerario de llegada a la estación y su partida, las rutas que se debería seguir, el armamento etc. Pero también disponía la flexibilidad necesaria cuando se requiriese con relación a las asignaciones de tareas en el área del objetivo.

Después de la guerra, cuando el Ejército estuvo recomponiendo sus propias doctrinas de táctica, hubo algunos militares que creyeron que la Marina había tenido una preponderancia de sumo grado en las operaciones anfibia. Estos objetantes admitieron que un Oficial de Marina podía lógicamente tomar el comando en una campaña naval, cuando una operación anfibia tenía por objeto la captura de una base aislada. Pero con respecto a la fase inicial de una campaña prolongada para la captura de una gran extensión de terreno, ellos sostenían que un asalto anfibia era solamente "la prolongación de una campaña terrestre hacia el mar" y que por consiguiente debería estar comandada por un Oficial del Ejército.

Nos parece que la respuesta es bastante sencilla. Si el asalto anfibia forma parte de una campaña terrestre prolongada, el Comandante de toda la operación de invasión y todas las fuerzas que tomen parte en ella deben estar bajo las órdenes de un Ofi-

cial de Ejército. Pero la *fase anfibia* precisamente por ser una "prolongación de la campaña hacia el mar" debería estar comandada por un Oficial de Marina, quien desde luego, deberá estar bajo las órdenes del Jefe de Ejército Comandante de la invasión o del teatro de operaciones. Una fuerza de tarea de asalto anfibio combinada debe estar bajo el mando de este Oficial de Marina. Después de la terminación de fase anfibia, se disuelve la fuerza de tarea combinada y se da órdenes para disponer de todas las unidades. Esta era la práctica que sirvió de modelo en la Segunda Guerra Mundial.

Por ejemplo, el General Eisenhower fué el Comandante General en la invasión de Normandía y en todo el teatro europeo de operaciones. Pero obsérvese el siguiente extracto del plan de operaciones del Almirante Ramsay R.N. Comandante componente naval de Eisenhower, de fecha 10 de Abril de 1944: "El comando de todas las fuerzas navales de tarea y de asalto de las formaciones militares será ejercido por los Comandantes navales (respectivos) hasta que el ejército esté firmemente establecido en tierra".

Aún antes de haber aparecido las instrucciones dadas por el Almirante Ramsay, se redactó el siguiente acuerdo entre el Teniente General Omar Bradley y el Contralmirante Kirk, con fecha 10 de Febrero de 1944:

"A menos que el Comandante supremo de las fuerzas expedicionarias aliadas lo disponga de otro modo, el comando de las fuerzas del Ejército y de la Armada de la Fuerza de Tarea Occidental, después de embarcarse quedarán formando parte de la fuerza de tarea occidental del Comandante Naval, según el principio de unidad de comando, hasta el momento en que el Comandante General de la Primera Unidad de los Estados Unidos General Bradley desembarque y asuma el comando".

No hay cuestión acerca de la misión de la operación de asalto anfibio. Excepto en el caso de una mera expedición de asalto, la operación de asalto anfibio tiene por objeto establecer firmemente en tierra a las fuerzas de desembarco. La misión de una fuerza de desembarco en sí, puede ser capturar una cabeza de playa o una isla; o puede ser capturar y ocupar una extensa área de tierra. Particularmente en este último caso, es fácil probar que la fuerza de desembarco tiene un "interés dominante" eventual en la operación. Y en todo caso el Comandante de la fuerza combinada debe dar la mayor consideración al plan táctico del Comandante de la fuerza de desembarco accediendo en el mayor grado posible a sus deseos respecto al punto o puntos de desembarco, a la formación de los diversos grupos de embarcaciones, a su frecuencia y horario, al orden de prioridad en la destrucción

de las posiciones enemigas y a la prioridad de la impedimenta por desembarcar, la cual a su vez será la que rija el plan de carga para los trasportes y buques de carga.

Pero no se debe permitir que el interés dominante de un servicio designe a un oficial de ese servicio para comandar el esfuerzo combinado, cuando las fuerzas de combate activas y móviles provengan de otro servicio durante las fases más críticas de la operación. Si en las salas de operaciones de un hospital se siguiera ese principio, sería el paciente y no el cirujano el que dirigiese la operación quirúrgica.

Es muy natural que un Oficial de Marina deba comandar durante todas las fases preliminares tales como barrido de minas, reconocimiento, y demolición de defensas submarinas enemigas, destrucción por bombardeo naval o aéreo de defensas costaneras u otras instalaciones enemigas que amenacen o que impidan el desembarco y el avance subsecuente de las tropas, el movimiento de ellas por mar hacia el objetivo, la protección de la fuerza combinada en marcha o que protejan el objetivo contra ataques aéreos, submarinos o de superficie, puesto que, excepto en los casos de ayuda de las fuerzas aéreas, *las fuerzas navales son las únicas que se encuentran en estado para moverse y para combatir*. Subsisten las mismas circunstancias durante el movimiento de aproximación de los buques. Durante todas estas actividades, las fuerzas de desembarco están en un verdadero estado de pasajeros o de carga inertes.

Cuando llega a la playa el primer grupo de embarcaciones, las fuerzas de desembarco entran en acción en su propio terreno y allí aparece un argumento para el Comandante de las fuerzas de desembarco que manda sus tropas desde su centro de operaciones a bordo, para quedar libre del comando naval. Pero estamos seguros de que cualquiera que haya pensado en lo que es una operación anfibia en la guerra, estará de acuerdo con nosotros en que éste es el momento más precario para cambiar el mando. Las embarcaciones de desembarco están pasando sobre la rompiente y encuentran los obstáculos naturales y los puestos por el enemigo, incluyendo quizás bajos y minas en la playa que tal vez han sido recogidas solamente en parte. Probablemente la artillería y los morteros enemigos colocados anticipadamente en la playa den molestias. Las unidades atacantes no están todavía bien concentradas ni coordinadas. Todavía no están establecidas en tierra las comunicaciones. Las armas pesadas no han entrado aún en acción. Todavía es necesario que la mayor parte de las fuerzas de asalto (tiro de la artillería naval y ataque aéreo) estén bajo los órdenes del Comandante (naval) de la fuerza de tarea de asalto combinada. En estas circunstancias no se debe pensar en hacer cesar el comando combinado.

El procedimiento norteamericano, fruto de la experiencia, aceptado en todos los teatros al final de la Segunda Guerra Mundial fué el mismo que el anotado más arriba, para la invasión a Normandía. Fué empleado primero por el Contralmirante Turner y por el Mayor General Vandegrift en el desembarco de la Primera División de Marina en Guadalcanal. El comando permaneció unificado bajo el Comandante Naval hasta que el Comandante de las fuerzas de desembarco hubo desembarcado y avisado que había asumido el comando en tierra.

Cuando se trataba de asaltar diversas playas separadas, se aplicaba a veces el mismo procedimiento para cada una de las fuerzas combinadas subordinadas. Cada Comandante naval de grupo de ataque o de fuerza de ataque retenía el comando de sus fuerzas terrestres y navales combinadas hasta que el Comandante de las tropas de dicha fuerza estuviese en tierra ya listo para tomar el mando de éstas, independientemente de su compañero naval. Entonces él mandaba un parte y pasaba a ponerse bajo las órdenes del Comandante superior inmediato de las tropas, quien a su vez permanecía bajo el comando naval hasta después de haber desembarcado. Finalmente el Comandante de mayor graduación de las tropas desembarcaba y tomaba el mando de todas las tropas, quedando así eliminadas todas las jerarquías subordinadas del comando combinado. El Comandante de mayor graduación de las tropas podía después pasar a ponerse bajo el mando del Comandante del teatro de operaciones o permanecer bajo las órdenes del Comandante naval de la fuerza combinada anfibia de tarea, hasta que se hubiese conseguido el objetivo.

El principio vital en el comando unificado es *lo más necesario en el punto de contacto con el enemigo*. Los jefes estrategas tienen tiempo para estudiar y discutir; lo mismo que los comandantes del combate durante el período de organización cuando la cooperación exige consideraciones mutuas y cuando se puede someter o consultar algunos argumentos a una autoridad superior. Pero en la acción, cuando de una decisión rápida puede depender el éxito o el fracaso y cuando la estrechez del tiempo no permite consultar con el superior común, un solo Oficial y no dos, es el que debe tener autoridad para tomar decisiones.

Desde luego es axiomático, que la aplicación del principio de comando único o unificado, con la consiguiente interrupción en las líneas del comando orgánico, no se debe extender más allá, ni debe continuar por más tiempo de lo que lo exijan los requisitos esenciales de las tareas combinadas. Este principio requiere que haya un solo comandante de fuerzas combinadas en cada área de asalto. Solamente en caso de fuerzas combinadas avanzadas o de fuerzas muy separadas, las fuerzas de ataque que formen parte de un comando combinado podrán ser transferidas a cual-

quier otro comando fuera de la fuerza de tarea anfibia combinada. Aún en los casos en que se asalte varias playas de desembarco que estén adyacentes, y que requieran varias fuerzas de ataque en la organización de la tarea para facilitar el desembarco apoyo de la artillería naval y apoyo logístico, es generalmente preferible no disponer que estas fuerzas de ataque formen parte de comandos combinados. Las órdenes del Comandante de la fuerza anfibia combinada a sus respectivos comandantes de fuerza de ataque (jefes de escuadra) deben decir: "desembarque y apoye a las fuerzas de desembarco" en lugar de decir: "capture, ocupe y defienda". Es muy importante mantener a estos comandantes navales fuera de la cadena del mando de las tropas a fin de permitir que funcione correctamente el comando general de todas las tropas anfibias. Si este comando tuviese que esperar hasta que todos los Comandantes de tropas de cada fuerza de ataque trasladan sus centros de operaciones a tierra para asumir el comando de tropas bajo las órdenes de su Comandante superior, estaría colocado en una posición anómala y en una situación nada envidiable; cual es la de tomar el comando táctico de la fuerza de desembarco en un momento impreciso y en una situación imprevisible.

Desde luego, puede haber casos excepcionales de menor importancia, en los cuales las fuerzas de menor potencia que las de un ataque usual, o del tamaño de un grupo de ataque, estén colocadas bajo el mando combinado de un oficial naval para ejecutar una incursión, un reconocimiento o la captura de una isla exterior o de una península, simultáneamente con un asalto anfibia, principal. En estas acciones las tropas no pasarían en lo absoluto, a ponerse bajo las órdenes del Comandante de las tropas anfibias. Por consiguiente, estas operaciones menores independientes no tienen conexión con el principio general enunciado para la organización de la tarea de las fuerzas mayores.

Sobre todo, no se debe establecer un comando combinado en un nivel falto de facilidades materiales que le permitan su propio ejercicio. Por ejemplo, no se debe dar al Comandante de un grupo de trasportes ningún control sobre operaciones de combate en tierra; puesto que no tiene Estado Mayor, ni las facilidades de un buque insania que lo capaciten ni siquiera para mantenerse en contacto inteligentemente con estas operaciones. Su trabajo consiste solamente en "cargar, llevar y descargar".

El nombramiento de Oficiales de Marina para los comandos anfibios debe hacerse con el mayor cuidado y discreción. El Oficial así destinado, no solamente debe ser uno de los que se hayan distinguido por sus dotes profesionales y generales (y de preferencia con experiencia en el combate) con una preparación especializada y completa en operaciones anfibias, sino que también

su carácter y su personalidad deben ser de un grado muy alto; debe ser cooperador comprensivo y de un gran tacto, y capaz de mantener su autoridad. La peor elección sería un oficial vanidoso, pleitista, maldispuesto a ceder en nada, constantemente aferrado a su posición de comando y a su autoridad. Un oficial de esta clase no tiene cabida en las operaciones combinadas y el nombramiento de tal oficial sería un abandono del servicio por parte del Jefe superior que lo nombrase.

Aunque no hemos oído hablar de nombramientos tales en nuestra marina, fué necesario en la última guerra destacar oficiales navales con poca o ninguna experiencia en operaciones anfibias, porque había poquísimos oficiales que en tiempo de paz se hubiesen familiarizado con la guerra anfibia. La Marina en general, no había considerado atentamente el rol importante, la naturaleza compleja, ni la gran importancia que este tipo de guerra estaba destinado a alcanzar en la Segunda Guerra Mundial. El ejército tampoco. Si no hubiera sido por el impulso constante de la Infantería de Marina, el arte anfibio se habría desarrollado muy difícilmente.

Después de la Segunda Guerra Mundial hubo en algunos círculos militares un desesperanzado sentimiento con respecto a la continua necesidad de tener fuerzas anfibia. Se argumentó que la bomba atómica iba a impedir las operaciones anfibia en gran escala con sus grandes concentraciones de buques cerca de las playas de desembarco y sus grandes masas de tropas yendo a tierra en formaciones cerradas de embarcaciones, demasiado vulnerables en el futuro para ser factibles. Aún más las invasiones de tropas llevadas por el aire van a reemplazar a los asaltos efectuados desde el mar; y así se puede hacer cuando se trate de operaciones en las cuales existan bases aéreas lo suficientemente cercanas al objetivo como para permitir el transporte por el aire y la caída de tropas de asalto. Llegará un día en que la bomba atómica u otra forma revolucionaria de la energía pueda reemplazar la relativa deficiencia y el rápido consumo de combustibles químicos empleados en los aviones de hoy de manera que se pueda llevar cargas pesadas a grandes distancias con una economía razonable. Mientras tanto, hemos podido ver a las precoces o las de asalto saliendo por los aires desde los transportes que maniobraban en formaciones abiertas en la mar, y a la impedimenta más pesada y a las tropas de apoyo siguiéndolas en embarcaciones anfibia. Este procedimiento puede enrarecer suficientemente los blancos para las bombas atómicas hasta el punto de hacer que el riesgo sea aceptable cuando esté combinado con una poderosa protección aérea. Si las armas atómicas obligan a efectuar un ataque con mayor dispersión cualquiera que sea la naturaleza de los transportes, se acentuará la necesidad de disponer de un (nuevo) tipo de organización de fuerza de tarea.

Cuando ocurran simultáneamente asaltos llevados por el aire y asaltos anfibios, como partes de una misma invasión, tendrán lugar por lo general en puntos suficientemente separados para requerir tan sólo coordinación estratégica por parte del Comandante del teatro o de la invasión. Pero si estos asaltos tienen lugar en sitios próximos uno de otro, un solo Comandante de fuerza de asalto podrá mandar ambas fuerzas. Uno de estos casos fué la Operación Portex o sea la invasión combinada llevada a cabo en la isla de Vieques, Puerto Rico, en Marzo de 1950. Se supuso que Vieques era una península continental y que las operaciones de asalto inicial, las anfibias y las llevadas a cabo por el aire, teóricamente lanzaban una extensa campaña terrestre. Como Vieques en realidad es una isla pequeña, fué necesario dejar caer las tropas llevadas por el aire, solamente a corta distancia de las playas de desembarco anfibio. En estas circunstancias el Teniente General Hodge comandante de la fuerza combinada de invasión, colocó ambas operaciones bajo las órdenes del Contralmirante Wright, que era el Comandante de la fuerza combinada de asalto, para que hubiera coordinación.

Estuvo bien que a pesar de la desalentadora protección de "los lazos y las flechas" del oficial de administración Johnson y de la organización para hacer tan sólo una clase de guerra, el servicio naval haya conservado vivas sus fuerzas anfibias. Para su existencia y para la preparación continua de Oficiales capaces para el comando anfibio combinado, ha sido seguramente justificada esta conservación en la campaña de Corea.

No hay mejor sitio para repetir las operaciones anfibias que una península. (No consideramos las islas, por lo menos las pequeñas, porque allí el resultado está generalmente determinado en pequeña escala). El General Mac Arthur sacó ventaja de este hecho en el brillante asalto de Inchon con el cual flanqueó a los norcoreanos y con este ataque dió el golpe decisivo en el conflicto original. La flexibilidad y la movilidad que el comando marítimo proporciona en una campaña peninsular están demostradas en la retirada igualmente eficiente y menos satisfactoria de las fuerzas terrestres efectuada por la Marina en Hunnam.

En el asalto de Inchon, al formar la organización del comando, se siguió el mismo principio de fuerza de tarea establecido en todos los teatros de operaciones anfibias de la Segunda Guerra Mundial. El Vice Almirante Strable fué nombrado Comandante de la fuerza de tarea 7, directamente bajo las órdenes del General de Ejército Mac Arthur. Esa fuerza de tarea combinada comprendía todas las fuerzas navales, aéreas y terrestres, y las tropas del Ejército y de la Infantería de Marina. Las tropas eran: la Primera División de Infantería de Marina, la 7a. División de Infantería del Ejército, el Cuerpo de Artillería y otros elementos

del 10º Cuerpo bajo las órdenes del Mayor General Almond. Bajo el mando del Almirante Struble que constituía uno de los diversos escuadrones, estaba la fuerza de tarea 90, la fuerza de ataque que comprendía el Grupo anfibio Nº 1 de la Marina comandado por el Contraalmirante Doyle y la Primera División de Infantería de Marina comandada por el Mayor General Oliver P. Smith. Siguiendo el procedimiento usual, el Almirante Doyle también comandaba la fuerza de tarea 90. Cuando la Infantería de Marina hubo desembarcado y el General Smith hubo establecido su centro de operaciones en tierra y hubo asumido allí el comando, pasó con su división del comando del Almirante Doyle al del Mayor General Almond. Cuando el resto del 10º Cuerpo había pasado a tierra incluyendo al mismo General Almond, este último y su cuerpo dejaron el comando de Struble y pasaron directamente bajo el comando de Mac Arthur. Más tarde, después del repliegue de Hungnam, el 10º Cuerpo llegó a formar parte del 8º Ejército bajo las órdenes del Teniente General Ridway, pero el 10º Cuerpo era una fuerza separada durante la primera embestida hacia Inchon, Seúl y el Norte de Corea. La retirada de las fuerzas terrestres de las Naciones Unidas de Hungnam y su nuevo repliegue hacia Pohan y Posan fueron exactamente un asalto anfibio al revés. El contraalmirante J.H. Doyle que comandaba el Grupo anfibio Nº 1 fué nombrado Comandante de la fuerza de tarea Nº 90. Cuando comenzó la operación esa fuerza comprendía solamente unidades navales y estas unidades ejecutaban con gran eficiencia todas las tareas que se esperaba de ellas en dicha operación, a saber: bloqueo, barrido de minas, apoyo de artillería, control táctico del aire, control de los movimientos de acercamiento de los buques a la costa, embarque de tropas y carga de impedimento en los trasportes y movimientos de los trasporte en la mar hacia los puertos de desembarque. El Comandante de la 7a Flota suministró el apoyo naval y de Infantería de Marina, tal como lo solicitó el Comandante de la fuerza de tarea 90.

El Almirante Doyle coordinó sus servicios con los del Mayor General Almond. Cuando éste último deshizo su centro de operaciones en tierra, el Almirante Doyle asumió el comando de todas las fuerzas que estaban en el área de embarque.

Esta retirada por mar, mirada generalmente como una de las operaciones más difíciles de toda la guerra, aún en ausencia de impedimentos aéreos o navales, pudo solamente haberse realizado con tan completo éxito por tropas bien preparadas, con buena organización, y bajo las órdenes de Comandantes capaces y experimentados.

En su ataque favorito, nuestros críticos civiles dicen que los Generales y los Almirantes están en tiempo de paz siempre ocupados con la última guerra, en lugar de estarlo de la próxima. Po-

demos refutar este cargo no con palabras sino con hechos. Nuevas y mejores armas; es seguro que los trasportes y las comunicaciones estarán en el futuro como siempre lo estuvieron en el pasado; y debemos estar siempre listos para encargarnos de la organización, de la táctica y de los procedimientos que éstas requieran.

Pero debemos de ir muy despacio al cambiar en tiempo de paz, los métodos que repetidamente se han encontrado que son eficaces en tiempo de guerra, hasta que nuevos factores entren en el problema. Un cambio no constituye necesariamente un progreso.

Estamos tan vehementes como cualquiera por ver desarrollarse y progresar a nuestras fuerzas armadas, pero estamos mal dispuestos a ver descartar, sólo sobre bases de argumentos teóricos, los procedimientos nacidos creados y perfeccionados cuando las bombas, los grandes cañones y los proyectiles eran los que tenían la palabra.

(Del U.S.N. "Proceedings")

Revaloración de la Estrategia Europea

Por el Alférez E. J. Mc Nulty U.S.N. Reserve

INTRODUCCION

El lector podrá hacernos alguna insinuación acerca de lo que encuentre en estas líneas. Esta es una revisión de la posición de las Potencias Occidentales de Europa, especialmente de las del Cercano Oriente. Creemos que los que han hecho los planes militares y políticos no le han prestado a este asunto la atención que su importancia requiere.

Este estudio está limitado tan sólo a los problemas estratégicos. Vimos la necesidad de dicho estudio cuando hicimos una investigación respecto al análisis del desarrollo de los planes militares del Oeste europeo. No se ha publicado estudios de clase no especificada que haya estado a la disposición de los lectores del "Proceedings", sobre los problemas estratégicos del Cercano Oriente, ni sobre la mira o intenciones de las Potencias Occidentales en este campo de operaciones. (Para obtener un tratado autorizado sobre toda la región del Mediterráneo, incluyendo el aspecto de los problemas económico, cultural, demográfico y político, véase la obra de William Reitzel: "El mediterráneo y su rol en la política exterior de los Estados Unidos de Norteamérica", editado en Nueva York en 1948.

El conocido escritor militar francés Teniente Coronel E. Simon en su artículo; "Una vuelta al horizonte estratégico" aparecido en París en la "Revue de Défense National" de Agosto de 1950, dedica considerable atención al área del Mediterráneo).

Este trabajo es un intento para llenar ese vacío, y por lo menos, esperamos que las ideas aquí emitidas estimulen en el lector un mayor interés por esta área.

Nos proponemos aquí presentar tres tesis:

PRIMERO, que el Cercano Oriente es un área clave de importancia estratégica, y que de ella puede depender toda la esperanza de un éxito militar aliado o el mantenimiento de la paz.

SEGUNDO, que esta área es defendible.

TERCERO, que se debe establecer una política militar definitiva para esa área y que es urgente que se refuerce su poder militar.

I

Los Estados Unidos de Norteamérica están en la imprescindible necesidad de adoptar una política realista respecto al Mediterráneo y al Cercano Oriente en conjunto. Por falta de propósitos definidos, nuestra conducta con respecto al Mediterráneo ha carecido casi siempre de orientación.

La política exterior de los Estados Unidos de Norteamérica ha estado siempre en un estado de revisión tal, que tal vez será inevitable que la falta de orientación llegue a ser la característica de una cuestión tan importante de nuestros intereses internacionales. La buena voluntad y la aspiración que se obtuvo en 1945 no han sido plausibles en el pasado. Los cambios en nuestro punto de vista político no han sido más drásticos que las fluctuaciones en nuestros conceptos estratégicos. Revisemos brevemente las alteraciones mayores en los puntos de vista políticos y estratégicos en los últimos años.

El final de las hostilidades se caracterizó por el ferviente deseo de obtener una paz duradera. Se consideró la próxima guerra como un conflicto muy remoto. El aspecto global de la Tercera Guerra Mundial tenía una aureola de futurismo que rayaba en lo fantástico. Las armas incluían no solamente cohetes, bombas superatómicas, y mecanismos electrónicos parecidos al hombre, sino también un nuevo satélite para la tierra. La victoria aereoeléctrica estaba a la mano. Todas las armas, menos las que vuelan por el aire, parecían tan antiguas como la lanza. Desde luego, se necesitaba que el ejército y la armada ejecutasen ciertos servicios auxiliares. El Servicio de bombas estratégicas de los Estados Unidos y el empeoramiento desconcertante y rápido en las relaciones entre los Estados Unidos y las naciones del bloque soviético detuvieron a este desenfrenado futurismo.

Las condiciones actuales hacen pensar que nuestra defensa está probablemente más próxima y que se hará con armas muy semejantes a las armas secretas. En 1948 los diarios populares divirtieron al público con maravillosas vistas polares que representaban centelleantes aviones de bombardeo volando por el aire frígido y enrarecido. Este era el compendio del concepto global que tenían los discípulos del "Arma absoluta". Bombardeo intercontinental a través del Océano Ártico sobre blancos situados en Eurasia. El estudio de la estrategia estaba ilustrado con mapas polares, que representaban el mundo volteado con América hacia arriba.

Este plan fué mirado en Europa con muy poco entusiasmo. Se le llamaba *perspectiva de la Línea Maginot*. Algunos de los mejores escritores estratégicos europeos calificados lo sometieron a un ataque crítico (no siempre desapasionado). No les gustaba considerarse sacrificados.

"En tierra no debemos andar de prisa para poner de lado los sacrificios del pasado. a pesar de los equipos modernos, el ejército ruso es sobre todo un ejército de infantería. Es la antigua horda asiática con adornos y galones occidentales. Todo hace suponer que Rusia no es capaz de hacer contra los Estados Unidos una próxima guerra de tal clase, como lo dicen los comentaristas norteamericanos alarmando al país. La que ellos preven es una guerra hecha principalmente por aviones de bombardeo y en que el objetivo de los ataques rusos sería los principales centros poblados de los Estados Unidos.

La posibilidad de la defensa de los Estados Unidos de Norteamérica contra un ataque intercontinental en un futuro previsible parece evidente. Las fuerzas aéreas del Soviet ya no practican el bombardeo estratégico. Parece que el radio de acción de los aviones de bombardeo Tupolev (que es una copia rusa del B-29), ha alcanzado al presente de 4.000 a 5.000 millas. Esto permite un viaje sin regreso. Esto es sin considerar las dificultades técnicas de los vuelos traspolares.

Los escritores europeos han solicitado que empleemos bases estratégicas de bombardeo más cercanas al blanco. ¿Por qué se van a entablar los Estados Unidos lanzando su ofensiva área estratégica desde bases situadas en su propio territorio, lanzándola a través del Océano Artico? ¿Qué de malo tendría una base en Inglaterra? Si se considera vulnerable la parte oriental de Inglaterra ¿Por qué no solarla en el Ulster? ¿Qué necesidad hay de hacer del concepto poner la base de la política estratégica, la cual puede ser una alternativa evidente?

Es verdad que el B-36 puede llevar 10.000 libras de bombas a 10.000 millas de distancia: pero el B-36 tiene una capacidad de más de 84.000 libras para transportes más cortos. Parece que el propósito es conseguir que el peso de la carga de bombas se acerque lo más posible a esta última cifra.

A fines de 1948 y en 1949 este concepto futurista de la guerra caía cada vez más en desaprobación. La idea de que no se debe permitir al ejército soviético esclavizar a los pueblos del Continente Occidental, se ha hecho casi universal en la América militar y en los círculos políticos. El abandono del Oeste sería considerado no solamente como inmoral en sumo grado, sino también como fatal desde el punto de vista estratégico.

Nos parece que no sería suficiente someter a Rusia después que ésta hubiera invadido el Oeste. Debemos controlar y anular su política en el Oeste. La Unión del Atlántico Norte ha tomado la defensa del Oeste como su objetivo principal. Se ha logrado a este respecto la unanimidad de propósitos.

Sin embargo, no se ha llegado a un acuerdo unánime en lo referente a los medios para conseguirlo. Las declaraciones de los Jefes militares y de los estadistas varían desde el optimismo cruento hasta el fatalismo balsámico. El tono de los escritores varía tanto, que uno se puede preguntar si todos esos expertos están tratando del mismo asunto.

Se ha hablado mucho de mantener a Rusia detrás de su histórica "línea de encierro" - desde el Mar Báltico hasta el Mar Negro; pero como lo indica Mr. Churchill la frontera de Rusia debe ser el río Elba. Uno de los más estimados escritores militares británicos ha llegado a decir que el propósito de las Potencias Occidentales debe ser contener a los ejércitos soviéticos en el Rin, desde Suiza hasta el Mar del Norte. En 1949 se calculó que para esto serían necesarias 50 divisiones motorizadas y 10 divisiones blindadas. Este año el mismo escritor planteó la tesis de que cualquier avance hasta más al Oeste del Rin sería en sí un suicidio para las tropas rojas. Esto es por lo menos un consuelo.

Los Oficiales del fenecido Estado Mayor alemán que han estudiado este punto se han desilusionado en su opinión respecto al ejército ruso, e insisten en decir que con 30 divisiones se podría contener a los rusos. Hablando sobre el mismo asunto, los Oficiales franceses están más impresionados por lo peligroso de la situación. Se ha llegado a declarar en el seno de la Asamblea Nacional de París que en la actualidad nada podría impedir llegar a los rusos hasta las playas del Atlántico en unos pocos días. Los Oficiales franceses predicen una nueva guerra relámpago abierta simultáneamente desde varios frentes y que avance inconteniblemente hasta las barreras marítimas del continente. El General Charles Mast antiguo Director de la Escuela Superior de Guerra está convencido de que las Potencias del Atlántico Norte deberían movilizar 120 divisiones incluyendo 50 divisiones francesas y 30 divisiones alemanas. Todos los Oficiales franceses y alemanes están de acuerdo en que uno de los golpes más importantes, pero no el más fuerte, sería dado a través del frente de Irán, Irak y Turquía. La lectura cuidadosa de los escritos y de las declaraciones de calificados jefes militares durante los dos últimos años, revela que hay un acuerdo casi completo acerca de la absoluta necesidad de conservar el Norte de Africa y las Islas Británicas y de mantener en un grado razonable de seguridad la línea de los Pirineos, los Balcanes y el Cáucaso.

Hemos revisado la evolución de los propósitos militares desde los compromisos insulares hasta los continentales. Este tratado de las operaciones militares se basará en la premisa de que no

será desagradable a los lectores del Proceedings. Esto es, que desde el principio de las hostilidades las fuerzas navales anglo-norteamericanas deberán obtener y conservar el dominio de los mares que bañan Europa, incluyendo todo el Mediterráneo.

El sostenimiento de la posición occidental en Turquía y en el Irán es la llave de la defensa, no solamente en el Cercano Oriente, sino también una de las mejores seguridades para el mantenimiento de la paz.

Somos de opinión de que las fuerzas occidentales militar, naval y aérea en Turquía deben constituir una amenaza para la metrópoli soviética que la disuada de cualquiera expansión a través de Francia. Sin embargo, parece que este principio no ocupa mucho la atención en los Estados Unidos del Norte ni en ningún otro círculo que determine la política en el Oeste.

Turquía está separada de Rusia por montañas y por barreras de agua. Rusia ha demostrado tener una gran fuerza defensiva contra la invasión, pero históricamente sus derrotas han estado siempre al alcance de las potencias navales, como son Gran Bretaña y el Japón. La idea de entablar un gran conflicto terrestre contra el abrumador número de las tropas rusas con su defensa profunda en el gran continente de Eurasia, no es menos aterradora para los militares profesionales que para los profanos. Pero nosotros (los norteamericanos) somos una grandiosa potencia naval y podremos movilizarnos rápida y libremente en los mares y en el Mar Mediterráneo a lo largo del continente que es un gran camino que conduce al mismo centro de la industria rusa.

Volviendo al mapa físico, vemos la proximidad de la Turquía Asiática al centro de Rusia. También se puede ver la estrechez del continente entre el Mar Báltico y el Mar Negro; que es algo mayor de 700 millas. En una guerra de objetivos limitados algunas fuerzas potentes anfibas en tierra y en las playas de Letonia y del Mar Negro podrían ser fatales para Rusia con sus ejércitos situados en el Oeste. Moscow se da perfecta cuenta del amenazador peligro que hay en estas áreas y de la posibilidad de ser derrotada otra vez por su histórico Némesis, el poder naval. Hay una actividad febril en el Mar Báltico y en el Mar Negro para reconstruir sus defensas navales. Las noticias suecas y las turcas nos han informado acerca de la actividad naval de Rusia. Fuentes fidedignas han informado que Rusia tiene de 3 a 5 acorazados, 13 cruceros, 75 destroyers y 360 submarinos. No es imposible que algún día las grandiosas fuerzas navales norteamericanas salgan del Bósforo para ejercer dominio sobre las tropas rusas de mar y tierra.

El mapa muestra también la proximidad de las bases aéreas del Cercano Oriente a los lugares industriales vulnerables del Soviet. La mayor parte del Continente Europeo está a corta distancia de vuelo de la Turquía central. Muchos centros soviéticos de producción y la mayoría de las líneas de ferrocarril están a muy corta distancia de las playas del Mar Negro. Si nos guiamos por la ofensiva con bombas sobre Alemania, veremos que los ataques sobre el transporte de petróleo rinden resultados más inmediatos que si se practican sobre centros poblados. A pesar de la gran extensión de la Rusia europea, su producción industrial está muy concentrada en unos veinte lugares. Casi toda su producción de carros blindados está situada en el grupo Ural de Sverdlovsk, Magnitogorsk, Chelvabinsk, Chacolov y Uralsk. El setentaicinco por ciento de la producción rusa de aviones está localizada en el área del Volga (Saratov, Koubichev, Astrakan, Uliahovsk y Ufa). Más del cincuenta por ciento de toda la producción del petróleo soviético está en el área de Baku.

El área en sí, es de grandiosa importancia para las naciones occidentales. Turquía se encuentra en un constante temor a una incursión rusa en el Cercano Oriente; y teme que la Unión soviética le tome lo que nunca pudo tomarle ningún Czar. Las mayores reservas mundiales de petróleo se encuentran en esta área. La producción anual de petróleo en el Cercano Oriente es la siguiente:

16.000.000 de toneladas en el año 1938
100.000.000 de toneladas en el año 1950

y para el año de 1960 se calcula que serán 900.000.000 de toneladas.

Un experto ha escrito lo siguiente: "El petróleo del Cercano Oriente es el mayor factor simple estratégico-económico del mundo. Sin él, toda la economía del oeste europeo sería un caos. En 1951 las cuatro quintas partes del petróleo de Europa vendrán desde el área del Golfo Pérsico".

El interés norteamericano en el Oriente Medio es principalmente económico, en contraste con las necesidades estratégica inmediata. De todos modos, la supresión de las importaciones de petróleo desde el área del Golfo Pérsico llevaría muy a su pesar a los Estados Unidos al agotamiento de sus reservas. La estrategia estadounidense y sus propósitos militares están en coincidencia.

A pesar de que la suerte y la importancia estratégica capital del Cercano Oriente no son causas primordiales de interés en Fontainebleau ni en Washington, no sucede lo mismo en Moscow.

La USSR hizo un intento de actuar en este sentido al término de las hostilidades de la Segunda Guerra mundial. En Octubre de 1945 la tropas británicas se movilizaron rápidamente hacia Azerbaijany y pretendieron establecer allí un estado "autónomo" bajo la hegemonía soviética. Es natural que una determinada demostración de fuerza haya desterrado rápidamente las ambiciones rusas.

Dediquemos un momento a la desagradable consideración de las consecuencias de la pérdida de terreno. Se perdería casi todo el suministro de petróleo para el oeste de Europa con el gran capital norteamericano invertido en los campos petroleros del Irán y de Arabia que pasarían al poder del enemigo. El Hemisferio Occidental tendría que suministrar todo el petróleo para el esfuerzo de guerra aliado: este petróleo saldría de una reserva que bien pronto se vería agotada (debemos recordar que desde hace pocos años los Estados Unidos de Norteamérica se han convertido en una nación importadora de petróleo crudo). Rusia tendría salida al Mediterráneo, y nuestros embarques occidentales y unidades navales estarían sometidos a los ataques de los submarinos soviéticos. Con el Levante en manos de los comunistas, las reforzadas fuerzas rusas tendrían un camino libre hacia el Oeste. Quedaría cerrado el camino del Canal de Suez y las comunicaciones con el Extremo Oriente quedarían reducidas al estado en que se encontraban el siglo XIX. Bien pronto todo el norte del África quedaría ocupado. Los esfuerzos occidentales para volver a tomar la ofensiva tendrían que estar dirigidos contra los baluartes históricos de la defensa rusa, que son las grandes áreas y sus grandes masas de tropas. Si queremos ganar, tendremos que mantener una posición que nos capacite a emplear *nuestras* armas.

II

El Cercano Oriente es una posición estratégica mucho mejor que el Continente Occidental. De todos modos, según esto, Turquía, Irán y el Levante no resistirían por mucho tiempo un avance comunista. Esta es la creencia de los militares de mayor graduación de los Estados Mayores de Europa. Un experto ha dicho: "¿En ésta área qué podrá detener a Rusia que tiene una frontera común con Turquía y con el Irán? ¿Unos 100.000 soldados británicos acantonados en Egipto, seis bases aéreas británicas y una variada colección de gobiernos en su mayor parte maniatados y corrompidos?" El General Mast cree que los rusos están listos para emplear cuarenta o sesenta divisiones para invadir Turquía y el Irán. Los oficiales del Estado Mayor francés tienen muy pocas esperanzas, si en un futuro próximo Rusia lanza un ataque que podría evitarse ocupando el Golfo Pérsico y el Mediterráneo.

Sin embargo, en este análisis hay consideraciones referentes a nuestra ventaja; tales como la de que las Potencias Occidentales tendrían a su favor el ejército israelí que es de primera clase; sus oficiales han sido formados a la europea y son de gran valor; su moral es muy elevada; toda su fuerza está organizada a base de unidades motorizadas y está entrenada para cubrir rápidamente grandes distancias. Los oficiales del gobierno israelí dicen que ellos son capaces de presentar 200.000 hombres en un caso de emergencia y de agregar todavía más gente después. Todo lo que ésta excelente fuerza necesita es dotarla de armas modernas.

El ataque a la Turquía europea será sumamente difícil. La Turquía septentrional tiene para su defensa no solamente al ejército turco bien entrenado y disciplinado, sino también como aliados, a los griegos y probablemente a los Yugoslavos. El flanco derecho de los invasores estaría abierto para ataques aéreos desde el Mar Egeo. Aún más, todo ese frente estrecho estaría bajo el fuego de los aviones provenientes de los portaviones. En el peor caso, derrotadas las fuerzas turcas en la Turquía europea, sería sumamente difícil para los rusos y para sus aliados los búlgaros negociar el Helesponto (los Dárdanelos). El ejército turco está compuesto ahora de 25 divisiones con unos 350.000 hombres. Este es un buen motivo para que los aliados se muestren optimistas respecto a este sector.

Los puntos probables de ataque, estarían en el frente septentrional y simultáneamente por Trascaucasia hacia los campos petroleros y hacia el Oeste. (Esta es la opinión del General Mast, del Coronel Simon, del Coronel Chandler y de la mayor parte de las autoridades en la materia. Un tal ataque parece haber sido dictado por la geografía. El Coronel Chandler supone ataques anfibios rusos por la costa Norte de Turquía. Sin embargo, la supremacía naval aliada reduce las probabilidades de éxito de dicho asalto a un grado muy bajo). Pero éste es un asunto de tal naturaleza que ningún jefe militar podría predecirlo.

He aquí un territorio en el cual las operaciones defensivas son extremadamente difíciles. El abastecimiento se efectúa por líneas angostas que se adelgazan en los pasos estrechos a cada lado de la cadena de montañas del Cáucaso. Aquí no habrá asalto sorpresivo, puesto que la Rusia trascaucasiana está constantemente vigilada por parte de Turquía y es aquí donde se debe concentrar el ejército para la invasión. A medida que las fuerzas ofensivas se movilizan hacia el oeste, sus líneas de abastecimiento alcanzarán bien pronto la longitud de los llamados "cambios decrecientes". El trabajo de mantenerlas sería casi prohibitivo. Las tropas soviéticas se vanaglorian de su gran habilidad de saber "vivir del país ocupado". No se puede vivir de este país.

Las fuerzas ofensivas se verían no solamente ante nuestras tropas, sino también ante el terreno más inhospitalario del mundo. Los jefes que conocen este teatro de operaciones describen esta inhospitalidad en sus memorias. Si se dispone de fuerzas aliadas suficientes para impedir una penetración rápida en Turquía, las fuerzas rusas se encontrarían bien pronto en la misma situación en que se encontraron las tropas británicas en 1914, como lo dijo Sir William Robertson: "Nos habíamos dedicado a expediciones en gran escala y en teatros de operaciones que eran estratégicamente inadecuados, y que nunca habían sido debidamente estudiados. La orientación errónea dada así a nuestra estrategia puso en peligro las probabilidades de éxitos ulteriores, o por lo menos estaba destinada a atarnos una piedra al cuello para todo el resto de la guerra".

Los puntos citados más arriba no son opiniones, sino conclusiones que son el resultado de cualquier operación regular e inteligente. Todos ellos constituyen un argumento poderoso para la defensa del área.

III

La política de los Estados Unidos de Norteamérica en el Cercano Oriente requiere una revaloración inmediata. Esta política se ha caracterizado hasta la fecha por su confusión y por su falta de orientación y de propósito. El Almirante Mahan dice que "la política es la hermana gemela de la estrategia", luego se deduce que es un deber de los políticos obtener una posición estable para sus colegas. Entre los políticos norteamericanos hay ahora la espantosa tendencia de considerar separadamente los propósitos políticos y los propósitos militares. Parece que los diplomáticos desdeñan el asociar sus propósitos con los objetivos militares. ¡Cuán a menudo en los acontecimientos recientes, cuando la contienda ha traspasado los límites entre el campo diplomático o la presión económica y el conflicto armado, se ha puesto a los jefes militares en condiciones sumamente desventajosas!

Aún cuando la contienda haya sido solucionada, esos jefes militares quedan algunas veces sin conocer los propósitos políticos, por eso nos parece que el soldado es menos culpable en su falta de apreciación de las finalidades de la política y de la estrategia. Aún más, los jefes militares no son políticos, ni aún aquellos que a menudo codician ese rol.

Los escritos de nuestros jefes militares parecen reflejar una escrupulosidad de los dictados del Almirante Mahan. Los análisis militares han estudiado la calidad de los principios. Los llamados *inmutables*, los principios clásicos de la estrategia son muy recomendables por su simplicidad. Además tienen la aprobación del tiempo; han servido bien. Esta es la clase de principios



que deberían tener presente los políticos. En un campo que se ha vuelto complicado, altamente reservado y a menudo oscurecido por el idealismo y por pareceres anhelosos, no es desacertado recurrir ocasionalmente a máximas tan sencillas. La actitud norteamericana con respecto al Cercano Oriente es un buen ejemplo de ello. No hay un área en que nuestras decisiones políticas hayan estado más empantanadas sobre factores que son superfluos y superficiales y que están fuera de nuestra capacidad de control. Los estudiantes profesionales de la política internacional han enturbiado mucho las aguas indebidamente. La política (si tal pudiera llamarse) que se ha llevado a cabo ha sido fría y apologetica. Uno de los aspectos de nuestra política de hoy en el Mediterráneo es el de que los principios clásicos de la estrategia han sido constantemente violados; es decir: "la selección y el sostenimiento del propósito". Mr. Churchill nos ha dicho: "Se obtiene ventaja en la guerra y también en la política exterior y en otras cosas, seleccionando el punto dominante entre varias alternativas ya sean atractivos o desagradables". - Evidentemente ésta debería ser la regla, y cualquier otro gran asunto se debe subordinar al punto dominante. La falta de adhesión a esta regla sencilla produce confusión y futilidad de acción y casi siempre hace que las cosas sean mucho peores más tarde". Ya no es defendible el empleo "negativo y defensivo" del Mediterráneo que era recomendado con ahinco como una política inmediata en 1947.

La claridad de concepto que ahora caracteriza felizmente nuestro frente septentrional, no está en evidencia en nuestra política sobre el Cercano Oriente. Turquía pidió en Lake Success el 27 de Julio de 1950 que se estableciese en el Mediterráneo un "Pacto del Atlántico Norte". Hasta hoy no se ha llevado a cabo ninguna acción positiva al respecto. En esta fecha se indicó la siguiente acción:

1º.—Promover una "Alianza del Mediterráneo" entre Turquía, Grecia, y aquellas otras naciones que estén decididas a oponerse al Soviét. Dar a estas naciones equipo militar, abastecimientos y consejeros en la máxima extensión que lo permitan nuestros compromisos en el Norte de Europa.

2º.—Volver a poner en servicio los aeródromos de la R. A. F. en Egipto, Israel, Irán, Irak y Libia. Establecer nuevos campos de aviación en la planicie de Anatolia y en el Irán capaces de recibir a nuestros mayores aviones de bombardeo. Formular planes logísticos detallados para el sostenimiento de estas bases.

3º.—Dar a Turquía todos los buques de guerra que pueda emplear para ayudar a las fuerzas navales de los Estados Unidos de Norteamérica en el Mediterráneo y en el Mar Negro. Formular planes detallados para las bases de operaciones avanzadas y anfibas en las aguas turcas.

SUMARIO

La planicie de Anatolia en Turquía central es una base ideal para las operaciones aéreas cortas contra la industria y el petróleo soviéticos. Turquía es un bastión defendible que flanquea cualquier movimiento hacia el Oeste que hagan los rusos. En Moscow hay mucha intranquilidad por la gran vulnerabilidad de su poder naval. El poder naval de los Estados Unidos de Norteamérica no solamente conservará intactas las rutas marítimas de abastecimiento hacia los puertos del Cercano Oriente, sino que también será una arma esencial para la defensa de Turquía y para las operaciones ofensivas contra la Unión Soviética. Pero el tiempo pasa, y si se va a cuidar al Oriente Medio, Gran Bretaña y los Estados Unidos de Norteamérica deben actuar prontamente. Las democracias tienen una ventaja potencial muy grande en el Oriente Medio. Si se aprovecha esta ventaja en tiempo de paz, Rusia lo pensará dos veces antes de emprender una conquista que puede no tener éxito y que dejaría un camino abierto para la destrucción de todos sus campos petroleros cercanos de los cuales dependen sus ejércitos que estén en el Oeste.

Una fuerza occidental en el Oriente Medio puede ser lo que mejor evite la Tercera Guerra Mundial.

(Del U.S.N. "Proceedings")

Hechos Sobre el Petr6leo

¿SABIA UD. QUE...

La lucha antituberculosa que afrontan en el Per6 los organismos oficiales correspondientes, ha sido secundada por la International Petroleum Company, que vienen realizando en Talara una labor amplia y con resultados muy satisfactorios.

Sentando las bases para una obra nacionalista y humanitaria, la I.P.C. tuvo en cuenta que las principales causas de la tuberculosis consisten en debilidad org6nica y falta de nutrici3n, conglomeraci3n de muchas personas en habitaciones inadecuadas, etc. Y de ah6 que empez3, conforme a los 6ltimos planes de urbanizaci3n, la reedificaci3n de la Nueva Ciudad de Talara, de la cual ya han entrado al servicio la Iglesia, el amplio Estadio, c3modas Escuelas, el moderno Policl6nico y las modernas casas para sus empleados y trabajadores.

Luego el Departamento M6dico acometi3 la gran tarea de hacer un nuevo examen de la poblaci3n trabajadora y su familia, con el fin de exterminar hasta donde sea posible el contagio tuberculoso. Se emple3 en esta labor tuberculina y revisi3n radiogr6fica, comprendiendo individuos desde pocos meses hasta 89 a6os. El promedio de 181 investigados di3 resultados positivos de Julio a Setiembre de 1948.

De acuerdo con informes de la Oficina de Minas de EE. UU., la explotaci3n en grande escala de lutita petrol6fera del Brasil solucionar6 parcialmente la escasez de combustibles de que actualmente carece el pa6s. Del petr6leo de lutitas ("oilshale") se extraen combustibles l6quidos, cera, parafina y otros derivados.

El Petr6leo contribuye a una mejor vida



Notas Profesionales

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA

SUBMARINOS DE 1951

En un énfasis para mejorar los submarinos, la Marina de Estados Unidos en éste verano probará dos nuevos tipos de buques submarinos —de ataque y el matador— y continuará experimentando con sus planes para el primer submarino con propulsión atómica.

Los dos nuevos tipos de submarinos están muy lejos del primer submarino de hace medio siglo. En 1900 la Marina tuvo su primer submarino —un bote torpedero sumergible de 74 toneladas y 53 pies de eslora, que llevaba el nombre de su inventor Philip Holland. Este submarino podía navegar sólo 40 millas bajo la superficie del mar y a una velocidad menor de una ligera brisa cuatro millas por hora.

Contrariamente al procedimiento naval establecido, los submarinos matadores —designados para cazar otros submarinos— no tendrán nombres. Ordinariamente los submarinos llevan nombres de la fauna marina. Los matadores serán designados como SSK-1, 2 y 3. Serán de 195 pies de eslora y un desplazamiento de 175 toneladas, y llevarán una dotación de cuatro oficiales y 35 tripulantes. Están diseñados para ser producidos en masa en tiempo de guerra.

Llevarán tubos snorkel para la respiración, bajo el agua, de sus motores diesel. Además contarán con un tipo avanzado de radar, otros instrumentos electrónicos e instrumentos de sonar para la detección bajo el agua de submarinos enemigos.

Los submarinos de ataque tendrán una velocidad en inmersión de 18 a 21 nudos. Se han planeado seis, los que serán bau-

tizados "Trigger", "Tang", "Wahoo", "Trout", "Gudgeon" y "Harder".

Estos estarán equipados con varias mejoras desarrolladas durante la guerra. Son de eslora menor que el tipo corriente de submarinos de flota que tienen 311 pies de eslora, pero tendrán el mismo desplazamiento, alrededor de 2,000 toneladas.

La marina está experimentando con máquinas de peróxido de hidrógeno para los submarinos de esta clase, que los capacitará para operar bajo el agua sin salir a superficie por aire o sin usar el tubo snorkel.

Esta máquina fué originalmente diseñada por los Alemanes. Quema petróleo diesel con oxígeno liberado del peróxido, evitando así la necesidad de frecuentes salidas a superficie para tomar oxígeno o aspirarlo por el snorkel.

La marina ha construído un tanque para almacenamiento de peróxido altamente concentrado, a un costo de 60,000 dólares. Los experimentos de la máquina de peróxido de hidrógeno son conducidos en la base de submarinos de New London.

Los experimentos con máquinas atómicas, que pueden revolucionar la guerra naval son efectuados en el laboratorio nacional de la comisión de energía atómica en Argonne cerca de Chicago, y en la división de energía atómica de la Westinghouse cerca de Pittsburgh. Al mismo tiempo se están llevando a cabo experimentos en motores atómicos para aviones.

Otras fases del desarrollo de las defensas contra los submarinos enemigos incluyen aviones de patrullaje de gran radio de acción, los dispositivos de escucha sónico-boyas para detectar submarinos, un nuevo dirigible anti-submarino, aviones de ataque contra submarinos, un crucero ligero de 6,000 toneladas matador de submarinos, cinco pequeños portaviones diseñados para operaciones contra submarinos, destroyers para usarlos contra los submarinos, torpedos diseñados para hundir submarinos y proyectiles cohete anti-submarinos.

Las defensas contra los submarinos fueron colocados en primer lugar en la lista de prioridades por el Almirante Forrest P. Sherman, jefe de operaciones navales. El personalmente obtuvo una signación de 78 millones de dólares para la guerra anti-submarina.

RED DE RADAR

Este año quedará terminada la red de radar mínima para prevenir contra posibles ataques aéreos enemigos a los Estados Unidos, ha informado el Secretario de Aviación Thomas K. Finletter.

Sin embargo, puntualizó que esta red no se puede considerar en ninguna forma como un adecuado sistema de alarma en la defensa aérea. La Fuerza Aérea la considera como sólo una red mínima.

El año pasado el Congreso autorizó la inversión de 100 millones de dólares para la construcción de un sistema que proporcionase una vigilancia para la Costa Oeste, la frontera norte de Estados Unidos y la Costa Este. Estos fondos también se emplearon para establecer una red en Alaska que quedará terminada este año.

Las autoridades del gobierno del Canadá también están tratando de instalar una red a través de las llanuras del norte del Canadá que miran a Groenlandia y bajando hacia la costa de Maine. Se entiende que algo de ayuda para dicho proyecto ha sido proporcionado como participación de Estados Unidos en el Programa de Asistencia y Ayuda Mutua.

Oficiales de la Marina y de la Fuerza Aérea están de acuerdo que un "adecuado" sistema de alarma de radar sería excesivamente costoso y virtualmente imposible de construir. Según los informes, el presupuesto de una red completa sería de 5 mil millones de dólares.

Los oficiales de la Fuerza Aérea indican la necesidad más urgente de desarrollar un avión interceptor para todo tiempo y de gran altura de vuelo que se enfrente a la amenaza de los atacantes, en vez de terminar la proyectada red.

COHETE CON ALCANCE DE 500 MILLAS

La Marina tiene ahora un proyectil cohete que puede llevar una carga atómica hasta un blanco a 500 millas o más, con un alto grado de exactitud. Tal cohete puede ser usado contra las bases de submarinos enemigos y radas, así como otros blancos vitales.

Este nuevo cohete, superior al Alemán V-2 usado contra Inglaterra durante la II Guerra Mundial, está en producción experimental bajo la dirección de K. T. Keller, presidente de la Chrysler Corporation, que es el director del departamento de defensa de proyectiles dirigidos.

Este proyectil es la consecuencia de las investigaciones de los proyectiles cohete llevados a cabo por la marina, especialmente del cohete Viking empleado para las investigaciones de los rayos cósmicos y otros fenómenos de la estratosfera. El Viking es el mayor cohete producido en América, y en él se han logrado mayores progresos que en cualquier otro cohete Americano.

La marina está planeando disparar un cohete Viking, el séptimo de la serie de diez, en White Sands, N.M. y será el mayor cohete disparado en Estados Unidos.

El N° 7 es de 45 pulgadas de diámetro, comparado con las 32 pulgadas de sus predecesores. Será capaz de llevar una carga de 2,500 libras (más que el Alemán V-2) en vez de las 1,500 libras de los anteriores Vikings.

Su mayor diámetro dará al N° 7 más capacidad para el combustible de oxígeno líquido y alcohol etílico - capacitándolo así para llevar más carga o tener mayor alcance. Igual que sus predecesores, el N° 7 tendrá 48 pies de largo.

Los expertos en proyectiles cohetes dicen que si el N° 7 es disparado horizontalmente en vez de dirigirlo hacia la atmósfera superior, puede tener un alcance de 500 o más millas. Sin embargo, el N° 7 será disparado verticalmente y su vuelo detenido de 40 a 110 millas del campo de pruebas de Nuevo México. Los disparos horizontales pueden efectuarse en el campo de pruebas de la Fuerza Aérea en el río Banana cerca del Cabo Cañavera] en la Florida.

El Viking N° 5 disparado el 21 de Noviembre del año próximo pasado en White Sands, alcanzó una altura record de 107 millas. Completamente cargado pesaba 5.½ toneladas y alcanzó una velocidad de una milla por segundo.

FRANCIA

El 9 de Marzo de 1951 fué publicada la ley autorizando un nuevo programa de rearmamento y gastos para la defensa nacional para el presente año.

Dos días después, el Ministro de Marina, Monsieur André-Francois Monteil, firmó las órdenes para iniciar las construcciones autorizadas por la ley. Luego el Ministro en una conferencia de prensa mostró los modelos de estas nuevas unidades, así como el del "De Grasse" y el de un crucero ex-Italiano, el "Guichen".

Durante la conferencia, Monsieur Monteil anunció que el portaviones "Langley" cedido por la Marina Norteamericana de acuerdo a lo estipulado en el Pacto del Atlántico, llevaría el glorioso nombre de "Lafayette".

El programa para 1951 comprende:

- a) Construcción de 15,600 toneladas de buques ligeros:
 - 4 buques escolta anti-aéreos de 2,700 toneladas.
 - 16 barreminas de 300 toneladas.
- b) Terminación del Crucero "De Gasse".
- c) La transformación de los cruceros ligeros "Guichen" y "Chateaurenault" en buques anti-submarinos.

Este programa costará cerca de 34 mil millones de francos durante un período de 3 años. El 18% de esta suma será gastada en 1951.

Los buques escolta anti-aéreos serán idénticos a aquellos del programa anterior que fueron ordenados el año pasado al Astillero de Lorient, junto con los buques escolta anti-submarinos. Sus características son las siguientes:

Desplazamiento Washington: 2,700 toneladas
Desplazamiento a plena carga: 3,700 toneladas
Eslora total: 128 metros
Máxima manga: 12.70 metros
Potencia: 60,000 hp
Máxima velocidad: 32 nudos (a plena carga)
Capacidad de petróleo: alrededor de 800 toneladas.

Armamento:

- 6/126 AA en 3 torretas dobles
- 6/57 AA en 3 montajes dobles
- 6/20 AA
- 4T/550 (una plataforma cuádruple de torpedos).
- nuevos tipos de armamento anti-submarino.

Se verá que estas unidades son muy parecidas a pequeños cruceros, siendo su silueta similar a la del destroye "Mogador" de 1,800 toneladas, construido antes de la guerra.

Los barreminas serán pequeñas unidades de 300 toneladas construidas de acero y madera.

El crucero "De Grasse" será terminado de acuerdo a nuevos planes, estando ya bien avanzado. Comenzó su construcción en Lorient en Noviembre de 1938, y su casco fué lanzado el 11 de Agosto de 1946, para desocupar el dique seco en donde estaba siendo construido. En Indret se ha terminado de construir el 80% de sus maquinarias. El armamento original de 9/152 AA, 12/100 AA, 28/40 AA ha sido abandonado. En su lugar, llevará 16 piezas de 127 AA en 8 torretas dobles y 8 montajes dobles de 57 AA idénticos a aquellos de los buques escolta de 2,700 toneladas de este programa. Algunos se pueden sorprender al ver la adopción de cañones de 127 para el "De Grasse", cuando los cruceros Suecos y Holandeses, por mencionar algunos, llevarán de 152. Sin embargo, el desarrollo de cañones de ese calibre verdaderamente AA, robustos y de fuego rápido, presenta un problema que no puede resolverse fácilmente. Se verá que ha sido postergada la terminación de los cruceros Británicos "Blake", "Defense" y "Tiger" hasta que dicho armamento quede perfeccionado. En el "De Grasse" la relativa debilidad del calibre será compensado por el mayor número de piezas y un mayor régimen de fuego.

El programa de rearmamento de 1951 servirá para mantener y poner en servicio 40 unidades que ahora están en la reserva o a punto de ser colocados en la lista de inactivos, pero que pueden regresar al servicio mejorando sus medios de detección, transmisión y defensa anti-aérea. Igualmente se ha provisto fondos para el mantenimiento del protaviones "Arromanches".

También se ha proporcionado fondos para poner en servicio remolcadores y otros pequeños buques auxiliares.

La Aviación Naval recibirá 80 aviones de la industria Francesa, como saldo del programa 1944-46. Durante 1951 entrarán en servicio 18 hidroaviones "Nord-1400" y 35 "Nord-1002". Además, la Marina recibirá de Gran Bretaña 73 "Sunderlands" y "Lancasters" que están completos excepto los equipos electrónicos. Estos aviones están destinados a la guerra anti-submarina.

Los puertos que en la actualidad están faltos de equipos de detección, transmisión, obstrucción y defensa anti-aérea recibirán el equipo necesario durante 1952-53.

Se mejorarán las bases de Mers-el Kébir, Brest y Bizerta. En una de estas bases se construirá una fábrica de torpedos y almacenamiento para combustibles.

Las bases aero-navales serán puestas en condiciones de recibir aviones modernos.

Para fines de 1951 el personal será aumentado en 260 oficiales, 6,000 oficiales de mar y marineros, 2,000 de los cuales serán obtenidos extendiendo el período actual de servicios y los otros 4,000 acelerando progresivamente el reclutamiento.

RUSIA

LA BOMBA ATOMICA RUSA

En un artículo del periódico Paris-Pressé se describe la forma en que los Rusos han resuelto el problema de la bomba atómica, que difiere sustancialmente de la técnica Americana. A grosso modo, la bomba Soviética tiene las siguientes características: una determinada masa activa conteniendo los elementos destinados a reaccionar unos con otros (por ejemplo, hidrógeno y litio), un poderoso electro-imán, y un generador eléctrico capaz de suministrar la corriente de excitación.

RECONOCIMIENTO SUBMARINO

El verano pasado los submarinos Rusos han terminado de efectuar un cuidadoso reconocimiento de la costa oriental del Canadá, penetrando bien dentro del límite de tres millas, de acuerdo a un artículo aparecido en la revista "MacLean".

El autor, Gerald Anglin, dice que a él le permitieron leer partes de un archivo secreto de la marina, en el que se encuentran los informes de las investigaciones llevadas a cabo acerca del reconocimiento de los submarinos efectuado el año pasado en la costa este.

Dice el Sr. Anglin que, "Por razones políticas y diplomáticas, la marina todavía rehusa informar oficialmente acerca de lo que está convencida".

De acuerdo con el artículo, de 25 o más informes se ha confirmado la presencia de submarinos en 8 ocasiones. El Sr. Anglin dice que los Rusos están construyendo submarinos capaces de lanzar proyectiles dirigidos llevando cargas atómicas, hasta una distancia de 80 a 100 millas dentro de tierra firme.

En Ottawa, un vocero de la marina dijo que "había buenas razones para creer" que en el verano pasado se habían avistado dos submarinos extranjeros en aguas del Canadá.

Uno de ellos penetró al Golfo de San Lorenzo y el otro a la Bahía de Fundy.

Crónica Nacional

Nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú 1951-1952.

De acuerdo al escrutinio realizado durante la Asamblea Ordinaria reunida al efecto, ha quedado constituida la Junta Directiva en la siguiente forma:

- Presidente.—Contralmirante Ernesto Rodríguez V.
Vice-Presidente.—Capitán de Navío Luis Edgardo Llosa G.P.
Tesorero.—Capitán de Fragata Alfredo Lino Z.
Pro-Tesorero.—Capitán de Corbeta Manuel Fernández
Bibliotecario.—Teniente Primero Alberto Jiménez de L.
Pro-Bibliotecario.—Teniente Segundo Manuel Vidaurre.

V O C A L E S

- Capitán de Fragata.—Eduardo Villa
Capitán de Fragata SN.—Juan Otero
Capitán de Corbeta.—Fernando Morey
Capitán de Corbeta.—Miguel Rotalde
Teniente Primero.—Ramón Arróspide
Teniente Primero.—Luis Villena
Teniente Segundo.—Juan Egúsqiza
Teniente Segundo Antonio Forcelledo.

V O C A L E S CIVILES

- Señor.—Edwin White
Señor.—Eduardo Ronald.

JUNTA REVISORA DE CUENTAS

- Capitán de Fragata.—Miguel Chávez Goytizolo
Capitán de Fragata.—Julio Giannotti
Capitán de Fragata.—Carlos Lindley.

Celebración del 130º Aniversario de la Independencia Nacional.

Como es de costumbre, las Fuerzas de la Marina de Guerra del Perú se hicieron presentes en los actos conmemorativos celebrando el 130º Aniversario de la Independencia Nacional.

Al Te-Deum celebrado en la Iglesia Metropolitana el 28 de Julio concurren los Jefes y Oficiales francos, así como la Compañía de Cadetes y Aspirantes de la Escuela Naval, con Pabellón y Banda de Músicos.

Al desfile de las Fuerzas Armadas y las del Ministerio de Gobierno y Policía realizado en el Campo de Marte el día 29 de Julio, ante la presencia del Jefe de Estado, General Manuel A. Odría, Ministros de Estado, Miembros del Poder Legislativo y Judicial, Cuerpo Diplomático y miles de personas concurrentes al acto, desfilaron las Fuerzas de Desembarco de la Marina de Guerra, haciéndose acreedoras del caluroso aplauso de toda la concurrencia por la magnífica demostración militar de su personal y material.

Visita a Iquitos de Unidades de la Armada del Brasil.

Desde el 27 al 31 de Julio han permanecido en el puerto fluvial de Iquitos, las unidades de la Armada del Brasil, corbeta "Cananea" y el buque tanque "García D'Avila", que tiene la insignia del Contralmirante Olavo de Araujo.

Estas unidades que forman parte de la Flotilla del Amazonas, de la república hermana, han estado en nuestro primero puerto fluvial sumándose a los actos conmemorativos del 130º Aniversario de la Independencia Nacional.

La representación de la Marina Brasileira, estuvo presidida por el Contralmirante Olavo de Araujo, Comandante del IV Distrito Naval, con sede en Belem do Pará, e integrada por el Capitán de Fragata José Luis Belart, Comandante de la Flotilla; por el Capitán de Corbeta Antonio Carlos de Rosario de Oliveira, Comandante de la Corbeta "Cananea" y por el Capitán Teniente Aecio Pereyra de Souza, Comandante del buque tanque "García D'Avila".

Con el objeto de representar al Contralmirante Ministro de Marina, viajó especialmente a Iquitos el Inspector General de Marina, Contralmirante Manuel R. Nieto, quien en compañía de los Jefes y Oficiales de la Fuerza Fluvial del Amazonas, recibió a su llegada a los Marineros Brasileños.

Luego que fueron recibidos los distintos visitantes, se les ofreció una recepción en la Municipalidad de Maynas en la que fueron declarados Huéspedes Ilustres de la ciudad. Al día siguiente, 28 de Julio, el Contralmirante Araujo depositó una ofrenda floral ante el Monumento al Almirante Grau. El 29 la Plana Menor de la Fuerza Fluvial del Amazonas agasajó con un almuerzo a sus camaradas brasileños, y en la noche el 30, el Contralmirante Nieto ofreció una recepción a nombre de la Marina de Guerra del Perú, en honor del Almirante y Oficiales visitantes.

Sexta Comida Anual de Camaradería.

En la noche del 4 de Agosto se realizó en los salones del Centro Naval del Perú, de acuerdo a la ya establecida tradición, la Sexta Comida Anual de Camaradería de los miembros de nuestro Centro Social.

Concurrieron a éste ágape, que trascurrió en un ambiente de gran cordialidad y alegría, la mayoría de los socios marinos y civiles de la institución.

A los postres hizo uso de la palabra el Presidente del Centro Naval, Contralmirante Ernesto Rodríguez V., quien se refirió al estrecho vínculo de confraternidad existente entre los socios de la institución, Jefes y Oficiales de la Marina y Socios Civiles. Al terminar su discurso fué muy aplaudido el Contralmirante Rodríguez

Viaje de las Cañoneras B. A. P. "Ucayali" y "Marañón".

Las cañoneras "Ucayali" y "Marañón", escoltadas por el buque auxiliar de la Armada, "Cabo Blanco", zarparon de Southampton, Inglaterra a las 1000 horas del día 15 de Agosto último, efectuando su primera escala en el puerto de El Ferrol del Caudillo, España, al que arribaron a las 1100 horas del 18 de Agosto.

Las nuevas unidades fueron recibidas por las autoridades navales de dicho puerto. El Domingo 19 fueron visitadas por el Embajador del Perú en España, Mariscal Eloy G. Ureta.

La oficialidad fué invitada por el Alcalde de La Coruña, siendo agasajada con un almuerzo. Posteriormente visitaron Santiago de Compostela. El Miércoles 23, los jefes y oficiales de las unidades peruanas ofrecieron una recepción a bordo, retribuyendo atenciones.

El Viernes 24 de Agosto zarparon para Lisboa, puerto al que arribaron a las 1100 horas del Domingo 26, permaneciendo hasta el día 28, fecha en que zarparon para Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, al que llegaron el 1º de Setiembre a las 0740 horas.

El 5 de Setiembre a 1000 horas zarparon para Puerto Grande, en las Islas de Cabo Verde, al que llegaron a las 1300 horas del Domingo 9 de Setiembre, en donde deberán continuar directamente a Belem do Pará, puerto al que se espera lleguen el 18 de Setiembre, para luego continuar hasta Iquitos.

DIQUE FLOTANTE

El Dique Flotante zarpó de Southampton el 17 de Agosto remolcado por el Remolcador Británico "Merchantman", en viaje directo a Belem do Pará, puerto al que se espera llegue a fines del mes de Setiembre, para desde allí continuar a remolque, hasta Iquitos.

DRAGA "GAVIOTA"

La Draga y barcazas construídas en Holanda para operaciones portuarias en nuestro litoral, zarparon de Rotterdam el 22 de Agosto, remolcadas por el Remolcador Holandés "TYNE", en viaje al Callao; hasta el momento de escribir estas líneas se sabe que efectúan una travesía sin novedad.