

LA FLOTA DE ORIENTE

Por

Rafael SANTIBAÑEZ Escobar
Contraalmirante (R), Armada de Chile



HE ELEGIDO para este artículo la narración de un episodio poco conocido de la guerra naval ocurrido hace ya casi treinta años durante el desarrollo del conflicto mundial que vio su término en 1945, porque su contenido es un ejemplo que la historia nos entrega como una confirmación más del significado que tiene el dominio del mar en la guerra y más que eso, dentro de este marco, es una prueba brutal y definitiva de la influencia del factor aéreo en la conducción de las operaciones marítimas.

Esta experiencia aeronaval de hace treinta años tiene el privilegio de destacar más fuertemente los rasgos determinantes de los hechos sucedidos y por eso llamar más a la reflexión que otros ejemplos de mayor actualidad, pero menos sensibles, que pudieran existir.

Aunque la guerra naval se pronostica con otros signos diferentes a los del pasado en virtud de los adelantos materiales y científicos de las armas, la situación sigue hoy siendo condicional y el valor del binomio aeronaval subsiste como un factor real en las definiciones en el mar.

Para comprender mejor el valor de esta histórica experiencia, debemos comenzar por trazar a grandes rasgos la situación estratégica imperante en el momento en que se desarrollan los hechos.

La pérdida de dos grandes buques, el "Prince of Wales" y el "Repulse", sepultados en las aguas de Malaya por falta de apoyo aéreo, había entregado al Japón el dominio del mar en el Oriente, dejándolo con las manos libres para operar en la dirección que le fuera más conveniente, hacia el oeste, hacia el sur o hacia el este.

La defensa de las rutas hacia el sur y el este correspondía a los americanos que ya habían sentido el impacto de la guerra en Pearl Harbour; el oeste era asunto británico y hacia este frente es donde se orienta esta historia.

Con Singapur en sus manos, Japón estaba en condiciones de golpear decisivamente en el Indico, donde los intereses británicos eran de consideración. Las costas de la India (responsabilidad británica en la época) quedaban expuestas a la invasión, la captura de Ceylán dejaría vulnerables las líneas de comunicaciones al Golfo Pérsico y esto significaba interfe-

rencia en la corriente de petróleo indispensable para el esfuerzo de guerra y en los abastecimientos a Rusia que se transportaban por esta vía; las comunicaciones de la India con el mundo exterior podrían ser cortadas y hasta la larga vía de los abastecimientos para el ejército del desierto, que daba la vuelta al Africa, podía quedar a merced de los ataques japoneses.

Rommel en El Cairo, el Mediterráneo perdido, las rutas de Irak, Persia, el Canal de Suez, la India controladas por japoneses o alemanes, era un espectro que podía transformarse en realidad.

¡Catastrófico el daño si japoneses y alemanes lograban darse la mano en el Medio Oriente!

Inglaterra, comprendiendo esta grave amenaza y sacando fuerza de su debilidad, en medio del telón de fondo que significaba la pérdida del portaaviones "Ark Royal" recién hundido en el Mediterráneo, del acorazado "Barham" también hundido, del "Queen Elizabeth" y el "Valiant", averiados e inmovilizados en Alejandría y del "Prince of Wales" y el "Repulse" hundidos en Malaya, crea y organiza la flota del Indico, la flota de Oriente, reuniendo cuatro acorazados de la clase "R" ("Ramillies", "Resolution", "Revenge", "Royal Sovereign"), el "Warspite" y los portaaviones "Indomitable", "Formidable", y el pequeño portaaviones "Hermes", algunos cruceros y un número relativamente reducido de destructores.

Perdido Singapore, no había base preparada para esta flota, pero en los archivos secretos existía la mención de una base de emergencia en un atolón en medio del Indico, llamado Addu Atoll, una gran laguna rodeada de coral. Se pensaba también en Ceilán con Colombo en la costa W. y Tricomalee en la del E. como bases, pero ninguno de estos puertos estaba preparado para tal evento ni defendido, y Colombo está siempre lleno de buques mercantes; era un puerto comercial.

En medio de esta emergencia se designaron los mandos. Al almirante Sir Geoffrey Layton se le encargó preparar las bases de Ceilán y al almirante Sir James Somerville se le dio el mando de la flota, trayéndolo desde el retiro. El comandante en jefe era un hombre de ex-

periencia y de acción; el almirante Layton tenía también experiencia de guerra.

En Ceilán apenas se disponía de unos pocos aviones de exploración y de malos aeródromos. Las circunstancias exigían decisión y así es como sin orden, tomando la responsabilidad bajo su mando, el almirante Layton ordena desembarcar un grupo de cazas Hurricane que iban en el "Indomitable" con destino a Java y así comienza una febril preparación de la base.

El almirante Somerville llega el 24 de mayo de 1942 a Ceilán, reúne a los jefes responsables y se aboca de inmediato al estudio de la situación.

¿Los japoneses continuarían su ofensiva hacia el Este en dirección a Pearl Harbour, hacia Australia en el sur o hacia el oeste en el Indico? Esta última era sin duda la línea de acción más peligrosa para él y para el imperio y acababan de recibir las primeras noticias del comienzo de la invasión de Birmania; además los japoneses se habían apoderado de las islas Andaman en el Golfo de Bengala, dos signos inequívocos de la iniciación de una ofensiva hacia el oeste.

No habían pasado dos días desde que las apreciaciones indicaran el peligro de una aproximación japonesa a la India, cuando los hechos, con la fuerza positiva de su realidad, daban su veredicto. Colombo acababa de ser bombardeado y la aproximación de una flota japonesa había sido denunciada en forma incontrovertible.

Mientras esto sucedía, los acorazados "R" se dirigían hacia su base de Addu Atoll. El almirante Somerville decidió izar su insignia en el "Warspite" y zarpar al encuentro del enemigo con las fuerzas disponibles, haciéndose a la mar el día 26 de mayo con su buque insignia, el portaaviones "Formidable", cuatro cruceros y seis destructores. La ruta más probable de aproximación era la S.E. y en ella decidió colocarse. Al día siguiente se le unió el portaaviones "Hermes", el crucero "Emerald" y dos destructores y más tarde fueron avistados los acorazados "R" con seis destructores y el otro portaaviones. La flota tuvo que organizarse en la mar.

Esta poderosa flota reunía elementos de diversos mandos, no había sido entrenada en su conjunto, sus unidades ca-

pitales eran antiguas y su apoyo aéreo deficiente por carecer de aviones modernos; estaba por lo tanto en condiciones desfavorables para enfrentarse a un enemigo hábil y entrenado, que tomaba la ofensiva seguro y orgulloso de su poder. El destino quiso que estas flotas no se encontraran y como no se avistara al enemigo, el almirante inglés dispuso que se hicieran ejercicios en la mar y que los destructores completaran su combustible de los cruceros "Cornwall" y "Dorsetshire" y de un petrolero.

Después de cuatro días en la mar sin avistar al enemigo, se estimó que el ataque no vendría y que había llegado el momento de regresar a la base. Pero a ¿qué base? Esta flota no la tenía. Colombo era, como se había dicho, un puerto comercial; Tricomalee era muy peligroso en caso de un ataque aéreo; no quedaba otro sitio que dirigirse a Addu Atoll. Podía haberse quedado en la mar, pero los acorazados "R" construidos para el Mar del Norte, no tenían reserva de agua disponible.

Los cruceros "Cornwall" y "Dorsetshire" fueron enviados a Colombo para ciertas reparaciones y el portaaviones "Hermes" a Tricomalee con el mismo objeto.

Apenas llegada la flota a su fondeadero en el atolón, se pudo apreciar de inmediato la inconveniencia de mantenerla allí. Los buques podían ser bombardeados desde afuera por artillería y aun podían lanzarse torpedos a través de sus entradas; en cuanto a un ataque aéreo, era simplemente una ratonera. Había que zarpar lo antes posible de este sitio, apenas se completara la faena de petróleo de los acorazados, que se había iniciado de inmediato a la llegada y que demoraría varias horas.

Apenas había habido tiempo para hacer estas reflexiones, cuando el almirante recibe el aviso de Ceylán, del avistamiento desde el aire, a 350 millas al SE., de una poderosa fuerza naval japonesa. Esta fuerza se aproximaba en la misma dirección apreciada por el almirante Somerville.

Ante esta noticia, el almirante zarpa de inmediato en el "Warspite", seguido de dos portaaviones y de sus fuerzas ligeras, dividiendo su escuadra en dos gru-

pos: el A, que navegaba bajo su mando y el B compuesto por los acorazados "R" y algunas fuerzas ligeras que debían unirse lo antes posible. Al mismo tiempo dio a los cruceros enviados a Colombo y al portaaviones "Hermes" órdenes de zarpar de sus respectivos puertos a un rendez-vous.

Al día siguiente, después de una noche navegada a 19 nudos, se recibe la noticia del bombardeo de Colombo al amanecer, donde las fuerzas aéreas japonesas encontraron una fuerte resistencia a causa de los cazas Hurricane y conjuntamente con ésta, la más grave de todas, la presencia de una poderosa fuerza de acorazados y portaaviones enemigos en dirección N.

A las 14.00 horas se recibe un mensaje del "Dorsetshire" avisando la presencia en sus radares de una fuerza de aviones que se dirigían hacia ellos. No se supo más de los cruceros, hasta que los aviones de exploración comenzaron a informar sobre la presencia en el mar de muchos restos flotantes y de una gran cantidad de hombres en el agua, en la posición indicada para los buques. Ambos cruceros habían sido atacados por el total de los aviones de los portaaviones japoneses y hundidos.

Poco después el almirante Somerville recibe la información de que la fuerza enemiga avistada estaba compuesta por cuatro poderosos acorazados, todos más modernos que los de su flota, acompañada por cinco portaaviones, más las fuerzas ligeras respectivas, lo que lo decide a reunirse de inmediato con su flota "B", o sea, con sus acorazados. Mientras ejecutaba esta maniobra, llega una nueva noticia: la presencia de otra fuerza japonesa acompañada de un portaaviones al N. del Golfo de Bengala.

Como la situación se lo permitía despachó al crucero "Emerald" y a dos destructores a salvar a los sobrevivientes de los cruceros hundidos, regresando éstos con 1.200 hombres recogidos en el agua.

Al caer la tarde, negros nubarrones obscurecían el sol del imperio británico en el Indico; había que tomar una decisión poco fácil; no era la suerte de un combate, era la posibilidad de una derrota de graves proporciones estratégicas y morales, derrota que podría tener un

alcance insospechado en el ya oscuro cuadro de la guerra; era el prestigio de la invencible flota británica que un día dominara orgullosa todos los mares del mundo el que estaba en juego. Se daba por descartado que se pelearía hasta el último hombre y que el coraje y determinación de vencer no faltarían; sólo faltaban los medios, la flota británica era inferior, de una inferioridad material que podía significar la derrota.

Mientras los jefes a bordo del buque insignia aceptaban con su silencio la batalla desigual dispuestos a pelear y morir honrosamente si era necesario, en Ceylán el almirante Layton, consciente de la gravedad de la situación y sin tener autoridad sobre Somerville, se decide, así como tomó la responsabilidad de retirar del "Formidable" los Hurricane que iban para Java, a tomar la responsabilidad de enviar al Almirantazgo en Londres un mensaje en el cual le dice que una poderosa fuerza japonesa busca a la escuadra del almirante Somerville y que ésta se vería abocada a una aniquilación total si combatía.

Este mensaje interceptado por el Comandante en Jefe de la Flota, lo trajo a la realidad y lo hizo pensar que su primer deber era, en estas circunstancias, salvar a su flota, es decir, rehuir el combate. Mientras esto sucedía, los japoneses rebuscaban a la flota británica en dirección al W.

El Almirantazgo, apreciando las consecuencias de una batalla en estas condiciones, dio orden al almirante Somerville de dirigirse al Africa del E.

Poco después se supo del bombardeo japonés de Tricomalee y del hundimiento del portaaviones "Hermes" en la zona próxima.

Las pérdidas nada significaban ante la huida.

Los azares de la guerra pusieron así en esta inconfortable situación a una gran flota, que debió decidir con la victoria el dominio del mar en el Indico.

Y ésta es la historia de la flota de Oriente, poderosa en cañones, valerosa y fuerte en el espíritu de sus hombres, que

en el momento de la prueba se ve obligada a retirarse dejando el mar, que era su objetivo defender, a merced del enemigo por su debilidad en el aire. Estos ejemplos decisivos del ayer tienen su ubicación dentro del concepto condicional de lo que se prevé será la guerra aeronaval del presente.

Si bien es cierto que hoy la decisión en el mar puede alcanzarse en minutos y a distancias más allá del horizonte, sin que siquiera se divisen los barcos combatientes; si bien es cierto que el ataque aéreo sobre las unidades y las flotas de superficie es más controlable de lo que fuera ayer con los medios modernos de la defensa antiaérea, la debilidad en el aire sigue siendo un factor de importancia sugestiva en el mar, sobre todo si se opera al alcance de concentraciones sustanciales del poder aéreo enemigo. De aquí la necesidad de llegar a una justa valorización del riesgo: subestimarlo podría conducirnos a un fracaso y sobreestimarlo a la negación operativa, más grave aún que la derrota, que nos llevaría a aceptar ésta sin combatir.

Es un hecho que la posibilidad de grandes concentraciones aéreas sobre objetivos navales en el mar no es un asunto que pueda inquietar a los americanos del sur, pero eso no significa que no demos al binomio aeronaval la situación destacada que le corresponde dentro del problema naval.

Si hemos de pensar en una solución, ésta podría encontrarse en el futuro en el avión de despegue y aterrizaje vertical que no necesita más allá de un casco similar al de un barco portahelicópteros. El portaaviones clásico parece haber alcanzado ya su clímax, por lo menos así lo expresan noticias procedentes de Inglaterra que aseguran que el último portaaviones al estilo clásico de la Marina inglesa será el nuevo "Ark Royal" actualmente en servicio.

El ejemplo subyugante y vivo de la flota de Oriente, a pesar de los años transcurridos, nos muestra una realidad que golpea el pensamiento y que conduce nuestra mente a reflexiones que tienen un sentido de actualidad.