

TRES HISTORIAS NAVALES

EN EL RECUERDO

Por

Rafael SANTIBAÑEZ Escobar
Contraalmirante (R), Armada de Chile



A HISTORIA militar pasa ante nuestros ojos dejando a veces en la mente trazos que se proyectan hacia el futuro, con el poder de una lección.

No se trata de volver hacia atrás en el recuerdo de grandes acontecimientos que fueron de todos conocidos, y que tuvieron en su época resonancia mundial, sino más bien de hurgar en las páginas de la pequeña historia, hechos menores, donde brillaron la concepción y la acción individual y donde quedaron, más que todo, las marcas indelebles de la audacia y el valor.

El ataque a la flota inglesa al ancla en su propia base de Scapa Flow, realizado por el submarino U-47 al mando del comandante Prien, seleccionado por el Alto Mando Naval alemán para ejecutar esta operación; el ataque a los acorazados ingleses HMS. "Valiant" y HMS. "Queen Elizabeth" en Alejandría, realizado por hombres ranas italianos capitaneados por el príncipe Borghese, y el ataque con aviones torpederos ingleses contra la flota italiana en Tarento, dirigidos por el comandante Boyd, fueron operaciones relevantes dentro de la guerra naval recién pasada, que no sólo merecen medirse por la importancia de sus consecuencias mili-

tares, que fueron muchas y decisivas, sino por su significado dentro del marco de la filosofía de la guerra, donde el débil se enfrenta al poderoso, lo desafía y alcanza el triunfo: lecciones sugerentes de la guerra naval, que es el objeto de estas líneas destacar.

En esta época de las armas más sofisticadas, significativas y mortíferas, parece que el valor y la inteligencia humana buscaran su revancha en la razón del triunfo, un triunfo que no tiene fecha en sus posibilidades de realización, ya que estos hechos pueden repetirse en cualquier época y lugar, siempre que se den la imaginación que los cree y haya un corazón que los impulse y los realice.

Los teóricos militares nos hablan de la ciencia y del arte en las concepciones y realizaciones bélicas, pero nuestra preocupación se orienta en estos momentos más hacia el artista ejecutor que a la ciencia involucrada, a la concepción audaz del golpe que vence por calidad y no por el número y potencia de las armas o de los cañones que muchas veces no alcanzan ni a disparar.

Hay en todo esto algo que toca el espíritu y que se identifica con la capacidad humana, que surge como un rayo de luz del análisis de estas historias, elegidas al azar de la pequeña historia de la guerra naval.

En estos tres casos que vamos a narrar, los rasgos que orientan su ejecución conforman una doble lección militar, ya que en su realización se enfrentan el ataque y la defensa en las bases navales, donde el débil se agiganta en el ataque y el poderoso, dentro de la seguridad y la tranquilidad de su potencia, no se preocupa más allá de lo que cree suficiente, dejando la brecha por donde penetran la audacia y el valor.

El almirante Doenitz, Comandante en Jefe del Arma Submarina alemana durante la última guerra mundial, calificó la incursión del submarino U-47, al mando del capitán de fragata Prien, a la base naval inglesa de Scapa Flow, como la operación cumbre de la guerra submarina por las circunstancias que rodearon su preparación, por la forma inteligente, atinada y audaz de su realización y por sus resultados y consecuencias derivadas.

Este jefe cuenta en sus memorias, que desde el comienzo de la guerra vivía dando vueltas en su mente la idea de la realización de este ataque, pero el recuerdo de los intentos fracasados del capitán de fragata von Henning y del teniente de navío Emsmann en la Primera Guerra Mundial y el conocimiento cabal que tenía de las dificultades que había que vencer, retenían en sus labios la orden de ejecución, hasta que llegó un día en que no pudo más y cavilando frente a la carta del golfo de Scapa Flow, se iluminó su mente y como un destello vino la decisión, y tras de ella, el triunfo.

Las dificultades de navegación y de maniobra para un submarino de la época en el Pentland Firth y sus aproximaciones, con corrientes que alcanzaban las diez millas, exigían una habilidad y una pericia fuera de lo común; había que vencer el imponderable de los elementos que se daban en el mar; había que sortear y sobrepasar los obstáculos que inevitablemente debían interferir los accesos, incluyendo redes, cables, minas y puntales de bloqueo y había que eludir la vigilancia exterior e interior de la principal base naval del adversario; en fin, todo un conjunto increíble de dificultades que en el momento de la decisión pesó fuertemente en la conciencia del jefe que tenía que ordenar la ejecución y sobre el cual recaía la responsabilidad del éxito o del

fracaso, el que envolvía también el prestigio de la Marina alemana y principalmente del arma submarina.

Abocado el alto mando de submarinos a la realización de esta operación y reunidos todos los antecedentes, se pidieron las últimas fotografías e informes aéreos, a través de los cuales se conoció la ubicación de los buques pesados y livianos ingleses en Scapa Flow y la posición de las defensas y obstrucciones principales existentes en las entradas, llegándose a la conclusión de que no había posibilidad de penetrar a la bahía por los accesos orientados hacia el sur, como el Hoxa Sound, Swita Sound o el Clesstrom Sound y que, en cambio, la entrada por el este, a través del Holm Sound, paso de mucho menor importancia que los anteriores, no estaba totalmente interferida. Las fotografías aéreas mostraban que este acceso estaba bloqueado por tres cascos a pique, dos atravesados a la corriente y un tercero al norte, que dejaban estrechas brechas entre sí.

La profundidad en la zona, hasta Lamb Holm en el sur, era sólo de 7 metros, observándose un paso libre de unos 17 metros de ancho aproximadamente, que conducía hasta las aguas remansadas de la bahía.

Cuando ya la ruta de penetración estaba decidida, se recibió un último y valioso informe del submarino U-16, comandante Wellmer, destacado desde hacía días en la zona, que decía que las costas de aproximación por el Holm Sound estaban deshabitadas y que la vigilancia y el patrullaje en la zona eran escasos, circunstancias que venían a confirmar la elección alcanzada. Tomada la decisión se estimó que la penetración se haría por este paso, en superficie y en una noche de calma y luna nueva.

Dejamos la explicación de lo sucedido al almirante Doenitz, alma y nervio del plan y de su ejecución:

"Así pues, me decidí a que se intentara la incursión. Recayó mi elección en el capitán de fragata Prien, comandante del U-47. A mi parecer, reunía para la empresa las cualidades militares necesarias y las aptitudes marineras que eran precisas. Le di los antecedentes del plan dejándolo en libertad de aceptar o rehusar el encargo. No quería saber su decisión

antes de que hubiesen transcurrido 48 horas. Prien aceptó después de un concienzudo estudio de los supuestos de la operación y de maduras reflexiones.

"A continuación comuniqué personalmente mi proyecto sólo al Jefe de la Marina de Guerra en Berlín, de palabra, porque la ejecución del plan, si había de tener éxito, requería que se guardase el más absoluto secreto. La época más favorable para esta empresa me pareció ser la noche del 13 al 14 de octubre, porque en dicha fecha y horas, las dos aguas remansadas quedaban en la obscuridad, desenfadas y había luna nueva. Prien zarpó de Kiel el 8 de octubre. Yo me había decidido a equipar su submarino sólo con torpedos y no con minas, porque el ataque estaba calculado para hacerse sobre objetivos seguros e inmediatos.

"El 14 de octubre a las 11.00 hrs., circuló la noticia inglesa de que el acorazado "Royal Oak" había sido hundido, al parecer por efectos del ataque de un submarino. El 17 de octubre, Prien volvió a entrar en Wilhelmshaven con el U-47. Comunicó sus impresiones: "Entrada y salida por el Holm-Sound con grandes dificultades. Muy poco espacio entre barcos hundidos, fuertes atados de cables, teniendo que remontar la corriente de 10 millas por hora. Ninguna vigilancia en el Holm Sound. De la flota, sólo el "Repulse" y el "Royal Oak" delante de Scapa.

"Primer lanzamiento, blanco en el "Repulse". Segundo lanzamiento, poco después (dos torpedos cortos). Tres blancos en el "Royal Oak". El barco vuela por el aire al cabo de pocos segundos. Retirada inmediata. Después de abandonar el Holm Sound, fuerte búsqueda en el golfo de Scapa (con cargas de profundidad). Por el norte un gran resplandor que sube hasta el cenit, tanto que la claridad molesta mucho".

"La misión fue cumplida por Prien con entera exactitud, sobresaliente capacidad y ejemplar prudencia.

"Después de este éxito, era claro que los ingleses examinarían concienzudamente todos los posibles caminos de acceso y los cerrarían de la manera más completa. Durante esos trabajos desalojarían Scapa y situarían la flota metropolitana en otra base. Supuse que entrarían en juego el Loch Ewe, el Firth of Forth y el Firth of

Clyde. En consecuencia, había que preparar las correspondientes operaciones submarinas contra dichos puntos. Esta vez los submarinos irían provistos de minas, porque no era seguro que pudieran llegar a distancia de tiro para lanzar sus torpedos".

La historia inglesa sobre la guerra en el mar dice al respecto lo que sigue:

"Hay que reconocer el valor y la decisión con que el capitán de fragata Prien puso en ejecución el plan ideado por Doenitz.

"Naturalmente, surgieron dudas en cuanto al camino que había seguido para penetrar en la base. O bien había entrado por uno de los accesos, haciendo luego un rodeo en torno a la barrera de puntales de bloqueo colocada en el extremo mismo y que vigilaban las pocas embarcaciones de patrulla allí estacionadas, o bien había penetrado por uno de los caminos que todavía no estaban terminados de bloquear. Sólo una cosa era cierta: que todos los pasos estaban asegurados de la mejor forma humanamente posible, teniendo en cuenta los escasos elementos de que se disponía. Resultó bastante irónico que uno de los barcos que habían de hundirse en el camino de acceso utilizado por el U-47, llegase a Scapa al día siguiente del hundimiento del "Royal Oak".

"Después del hundimiento del "Royal Oak", declaró el Primer Lord del Almirantazgo, en una reunión de gabinete, que por el momento consideraba completamente inadecuada a Scapa Flow como base de la flota. Después de muchas consideraciones, se decidió utilizar Loch Ewe como base temporal, mientras se llevaban a cabo las obras necesarias para el mejoramiento de las defensas de Scapa. Pero el enemigo calculó acertadamente que sobrevendría este cambio y como Loch Ewe estaba incluso peor defendido que Scapa, no resultó nada asombroso que el buque insignia del almirante Forbes, el "Nelson", resultara gravemente dañado, el 4 de diciembre, por la explosión de una mina que cuatro semanas antes había sido colocada en la embocadura por un submarino. El 21 de noviembre, también el nuevo crucero "Belfast" había resultado con la quilla rota, en el Firth of Forth, por la explosión de una mina submarina. Estos acontecimientos mostraban que esta-

ban bien fundamentados los temores del almirante Forbes, de que el largo paso de acceso a Rosyth estuviera sembrado de minas.

"No antes del 14 de enero, hasta cuya fecha se produjeron 5 explosiones más, de las 18 minas colocadas en la embocadura, se consideró la situación bastante segura para poder mandar el "Nelson" a Portsmouth a ser reparado. Lo sucedido se mantuvo en riguroso secreto para que no llegase a saberlo el mando alemán, pero los acontecimientos eran lo bastante serios como para demostrar, al fin, la necesidad de cerrar durante unas semanas nuestros principales puertos y bases hasta que no se encontrara un medio de protección contra las minas magnéticas".

El comandante Prien se transformó en un ídolo no sólo del Servicio de Submarinos, sino de toda Alemania; su hazaña tuvo una repercusión moral extraordinaria en la Marina y el pueblo alemán al comenzar la guerra; sin embargo, este hecho singular no alteró la vida del oficial y el "soldado franco, valiente y sencillo, que siempre estaba dispuesto a realizar nuevas hazañas", como se le describiera, continuó en su puesto de comandante del U-47 y salió como los demás al océano a combatir al enemigo, hasta que un día, después de más de un año de duro batallar, en marzo de 1940, fue hundido con su buque, perdiéndose con toda su tripulación en medio de un obstinado ataque a un convoy que se dirigía a Inglaterra y junto a él, en esa ocasión, cayeron al sur de Islandia, escoltándolo, Schepke y Kretschmer, otros dos ases indiscutidos de la guerra submarina. Este fue el epílogo del héroe de la hazaña de Scapa, cuya personalidad fuera retratada por su propio jefe como sigue: "Prien era un hombre completo, lleno de carácter y de temperamento, rebosante de fuerza vital y de alegría, totalmente dedicado a su profesión, para el cumplimiento de la cual la naturaleza le había concedido todas las dotes necesarias. Era el ejemplo y el ídolo de sus hombres...".

Hasta aquí la lección humana de esta historia que nos habla de la talla de los hombres destinados al Servicio del Arma Submarina en Alemania y más aún de la elección de los destinados a misiones especiales.

Pero esta pequeña historia tiene aún un contenido mayor para el profesional en cuanto se refiere a la seguridad de las bases navales y las posibilidades de ataque a que están expuestas.

Si la principal base naval inglesa, donde se encontraba concentrada la mayor parte de la flota, no había completado sus defensas que debían darle la seguridad necesaria, era un hecho que había que pensar en suplir estas deficiencias, mientras ellas existieran; sin embargo, al parecer, el patrullaje no fue lo suficientemente efectivo, ni el exterior, frente a cada una de las entradas, ni tampoco en el interior de la bahía misma y sus accesos interiores. De haber existido un patrullaje eficiente, el U-47 no habría podido franquear el paso, menos aún alcanzar una posición de lanzamiento para sus torpedos. Debemos tener en cuenta que aunque la penetración se hizo de noche, en circunstancias muy favorables y por el paso menos indicado, el submarino entró a la base, tomó posición, atacó y salió en superficie sin ser advertido.

Ataque de Alejandría

Estaba próxima la Navidad de 1941, la situación estratégica era crítica para las fuerzas del Eje en el Mediterráneo por el predominio naval inglés. Hacía apenas un año que un ataque con aviones torpederos a la base naval italiana del sur, Tarento, había eliminado de una plumada a tres de sus mejores acorazados; era por lo tanto necesario tomar la iniciativa en alguna forma en busca de una paridad en buques capitales y de vengar el ataque a Tarento, y en Alejandría tenían su base los acorazados ingleses HMS. "Queen Elizabeth" y HMS. "Valiant".

El grupo de los hombres-rana capitaneados por el príncipe Borghese tenía la palabra. Eran sólo seis hombres, pero capaces, valientes, decididos y experimentados en el manejo de ciertas armas especiales desarrolladas para el objeto, consistentes en verdaderos torpedos de cono desmontable, con propulsión eléctrica propia y dispositivos para navegar, sumergirse y aflorar. Estos torpedos eran llevados dentro de submarinos a las proximidades del objetivo, lanzados hacia el exterior y tomados por dos hom-

bres-rana cada uno, quienes los conducían hacia el blanco. Sus características eran: 6.50 mts. de largo y 53 cms. de diámetro, propulsión eléctrica silenciosa, velocidad de 3 a 5 kmts. por hora y radio de acción de 16 kmts. Llevaban una carga explosiva desmontable de 300 kgs. con aparato de relojería para controlar la explosión. El cono explosivo tenía que ser aplicado al casco del buque asignado; los hombres-rana (o buzos tácticos) iban montados a horcajadas sobre el artefacto, con una protección en forma de parabrisas y la navegación y aproximación se hacían sumergidas, emergiendo sobre la superficie sólo las cabezas de los conductores.

Una vez realizada la maniobra, el escape tenía que hacerse a nado, para regresar al submarino que los esperaba en determinada posición, operación difícil, por lo que siempre se consideraba que lo menos que podía esperarles a estos hombres era que fueran tomados prisioneros.

Con estas armas y estos hombres, más las informaciones sobre Alejandría, se trazó el plan de operaciones: el 18 de diciembre de 1941, los tres equipos de dos hombres cada uno, se encontraban a la expectativa del momento favorable, a bordo del submarino "Sciré" que reposaba en el fondo del mar, frente a la entrada de Alejandría, donde se encontraba Borghese dirigiendo la operación.

El teniente de navío Durand de la Penne con el contraamaestre Emilio Bianchi tendrían al HMS. "Valiant" como objetivo; el teniente de navío Antonio Margaglia y el suboficial Spartaco Schergat el HMS. "Queen Elizabeth"; los tenientes de navío Vincenzo Martelletta y Mario Marino, tenían por misión atacar a un petrolero de 16.000 tons. surto en la bahía y sembrar sus alrededores de bombas incendiarias flotantes para encender el petróleo derramado al producirse la explosión. Terminado su trabajo, cada equipo debía ganar a nado la orilla y tratar de huir en algún bote pescador para alcanzar el submarino el día 24 en las afueras de la bahía.

Poco antes de las 9 de la noche, los buzos tácticos estaban listos y los torpedos fueron lanzados uno después de otro y tomados por sus tripulantes, que los aproaron rumbo al faro Ras el Tin que

se destacaba a 1.500 mts.; sólo se divisaban en la superficie las cabezas de los conductores.

Según las disposiciones del plan, el petrolero debía saltar a las 5.55 hrs.; el "Valiant" a las 6.05 hrs. y el "Queen Elizabeth" a las 6.15 hrs.

Llegados al puerto, el primer obstáculo que se les presentó fue una pesada red de acero que cerraba totalmente la entrada. Aunque llevaban cizallas neumáticas para cortar, su empleo los denunciaría por el ruido, ya que estaban demasiado cerca de los buques. Además, es sabido que las redes están provistas de cargas eléctricas que funcionan al menor contacto, por lo que se estimó prudente esperar para ver con calma lo que convenía hacer.

De pronto, se iluminó el faro y parte del puerto. Algo inesperado ocurría, las redes comenzaron a ser desplazadas y muy pronto se divisaron unas sombras que se dirigían al fondeadero: eran tres destructores. Avante, ordena La Penne siguiendo la estela del último destructor. Dentro de la bahía cada grupo comienza a localizar su blanco, pero La Penne y Bianchi, al aproximarse al "Valiant" tropiezan con una nueva red protectora contra torpedos a corta distancia, que es imposible levantar, pero recorriéndola, ven que es posible pasar por encima en cierta parte, lo que hacen lentamente para no llamar la atención. Vencido este obstáculo se sumergen, pero el torpedo no avanza, la hélice se ha enredado en un alambre que usan los buzos tácticos para volver a su artefacto. La Penne trata de pedirle a su pareja que lo desenrede, pero Bianchi ha desaparecido, por lo que tiene que desmontar sólo el cono y trasladarlo a pulso, unos 30 mts., hasta que lo deja ubicado bajo la quilla del acorazado, sin adherirlo al casco soportado sobre el fondo de la bahía, que estaba sólo a 1.50 mt. del casco del buque. Son las 3.00 hrs. cuando ha terminado su faena, que demoró una hora bajo el agua.

Al aflorar para dirigirse a nado hacia una boya de amarre próxima, el pequeño ruido del agua fue suficiente para que uno de los vigías del puente lo descubriera, diera la alarma, dispararan las ametralladoras y encendieran proyectores.

Llegando a la boya se encuentra con Bianchi, el cual había tenido un desper-

fecto en su equipo de respiración. A las 3.30 hrs. estaban los dos sobre la cubierta del HMS. "Valiant" como prisioneros siendo interrogados exhaustivamente. A pesar de los apremios, no indicaron el sitio donde estaba la carga, que los ingleses la suponían adherida al casco.

La Penne fue enviado prisionero a una celda en las cubiertas inferiores, hacia proa, para que volara o se hundiera con el buque si se producía la explosión y esta ubicación coincidía precisamente con la posición del explosivo.

Justo en la hora programada hizo explosión la carga colocada en el petrolero, volando totalmente la popa del barco, averiando un destructor que se encontraba abarloado y extendiendo petróleo en la bahía, pero las bombas incendiarias no funcionaron. La segunda explosión debía producirse a las 6.05 hrs. en el "Valiant", por cuyo motivo La Penne golpeó insistentemente la puerta de su encierro pidiendo urgente ser llevado a presencia del comandante, capitán de navío Sr. Charles Morgan, lo que fue concedido. Una vez en su presencia le advirtió que la explosión debía producirse en sólo 10 minutos más, por lo que le pedía, para evitar víctimas innecesarias, que hiciera subir al personal del buque a cubierta, pero se negó a indicar dónde estaba el explosivo, por lo que fue conducido de nuevo a su cuarto prisión y cuando llegaba a él escuchó el llamado a todo el personal para subir a cubierta.

A las 6.06 hrs. se produjo la explosión, la conmoción del barco lo lanzó contra los mamparos de su celda, pero el sacudón rompió a la vez la puerta y La Penne, maltrecho por el golpe, logró salir a cubierta para presenciar a los pocos minutos de estar en ella, la explosión en el "Queen Elizabeth". La carga en este buque había sido colocada directamente bajo el departamento de máquinas y el impacto fue verdaderamente horrible, el petróleo salió por la chimenea rociando el buque, la bahía y alcanzando al "Valiant".

La misión había sido cumplida exitosamente, el petrolero inmovilizado con su popa hundida, y los dos acorazados, gravemente averiados, reposando sus cascos en el fondo de la bahía y con numerosos compartimientos inundados, situación que se trató de ocultar por todos los medios,

para que el alto mando naval italiano no estuviera jamás seguro de que estos barcos no estaban en condiciones de navegar, ya que su apariencia exterior era normal y la rutina de a bordo se mantenía como de costumbre.

Los seis buzos tácticos fueron hechos prisioneros. De La Penne fue enviado a El Cairo, después a Palestina y finalmente a la India. En dos ocasiones trató de huir pero fue nuevamente encarcelado, hasta 1943, fecha en que fuera liberado, después del armisticio de Italia.

Las reparaciones de estos barcos demoraron casi un año, en circunstancias en que Inglaterra estuvo más urgida que nunca de unidades capitales.

Cuando se llevó a efecto el ataque a Alejandría, descrito en las líneas precedentes, ya era extenso el prontuario de los buzos tácticos del príncipe Borghese, que tenían a su haber la voladura de dos petroleros ingleses y uno noruego y el hundimiento de 7 buques mercantes aliados en el puerto de Gibraltar, trabajando la mayor parte de las veces desde una base secreta instalada en las bodegas del barco mercante "Olterra".

No sólo estos ataques de este tipo se realizaron durante la guerra recién pasada, sino muchos otros, de los cuales, uno de los más importantes por sus consecuencias, fue el realizado por submarinos enanos ingleses, sobre el gran acorazado alemán "Tirpitz" en el fiordo noruego de Tromsøe, que inmovilizó por más de seis meses a esta poderosa e importante unidad de la flota alemana, cuando más se la necesitaba y más imperiosa era su presencia en el océano.

Ataque a la Base Naval Italiana de Tarento

Es éste un ataque más, exitoso y decisivo por sus consecuencias, a una base naval, distinto a los anteriores, pero no por eso menos espectacular y aleccionador. No vamos a entrar en los detalles de su realización, pero sí nos referiremos a las características principales que delinearon su ejecución.

El ataque se realizó en una noche de luna, con buen tiempo, entre las 22.00 y las 23.00 hrs., el 11 de noviembre de 1940, participando 20 aviones que despegaron del portaaviones HMS. "Illus-

trious", distante 170 millas de Tarento. Sólo 11 aviones iban provistos de torpedos, los demás, dos indicaban el camino lanzando bengalas y el resto iba equipado con bombas corrientes. Las pérdidas fueron sólo de dos aviones, y el resultado, un acorazado clase "Littorio" de los dos en la bahía, gravemente averiado y dos clase "Cavour" que fue necesario vararlos, lo que puede considerarse un éxito extraordinario.

Los torpedos fueron lanzados a distancias entre 1.000 y 400 yardas de los blancos, lo que hace ver que la ubicación de las redes antitorpedos, si existían, permitió los lanzamientos a estas distancias. El puerto estaba bien defendido en cuanto a las redes que lo cerraban, tenían barreras de globos y una poderosa defensa AA, reforzada por los cañones de los buques, pero la sorpresa fue total.

Hubo dos ataques sucesivos, realizados por los aviones divididos en dos grupos, de 11 y 9 aviones respectivamente; la aproximación se hizo a una altura de 3.000 y 4.000 yds., descendiendo para el ataque mismo, en las inmediaciones de la bahía.

El planeamiento de la operación fue detallado y completo, desde la observación preliminar de la ubicación de los buques y defensas, hasta el movimiento de las unidades de la flota que se hizo coincidir con la rutina del paso de un convoy hacia el oriente, todo lo que produjo la sensación de vivir una situación normal para los italianos, sin que se sospechara la inminencia del ataque que se planeaba para esa noche.

La base no contaba con defensa aérea inmediata, ni había habido exploración aérea lejana en la tarde anterior; además, no hubo reacción desde el aire durante el ataque ni inmediatamente después de él, circunstancias que son del caso anotar como una debilidad palpable en la defensa.

Al considerar el éxito obtenido en estos tres ataques realizados, cada uno en diferente forma, sobre las bases navales de Scapa Flow, Alejandría y Tarento, la reflexión mueve el pensamiento hacia las posibilidades de ataque y defensa integral en las bases navales, donde se enfrentan la posición mental predominantemente activa del atacante, con la posi-

ción decididamente pasiva y casi estática del defensor. Vemos cómo la influencia que se deriva de la seguridad y el poder de una base, tiende a inmovilizar la reacción y a generar rutina, haciendo menos efectiva la defensa.

Estos ataques muestran todos una característica común en cuanto a la forma de su realización, y todos dejan la impresión de que pudieron evitarse con un comportamiento más efectivo y más activo de la defensa.

De aquí la deducción, como una experiencia lógica, de que la defensa de una base naval debe ser predominantemente activa, especialmente en lo que concierne al patrullaje externo inmediato y de la zona, e interno de la bahía misma, a realizarse invariablemente de día y de noche, en la superficie, en el aire y antisubmarino, dedicando a él todos los medios disponibles.

Ante la inseguridad, se tendrá siempre el mar como solución; la inmovilidad y la pasividad traerán siempre aparejada la derrota. Ambas posiciones merecen destacarse para iluminar el pensamiento de los hombres responsables, porque en ellos hay una inequívoca lección que recoger.

Si hemos de preocuparnos de otros aspectos derivados de estos acontecimientos que acaban de narrarse, podemos analizar las reacciones del alto mando naval alemán a fines de la guerra, que, aunque influenciadas por una situación estratégica particular, algo importante nos dicen en cuanto a la valorización de esta forma especial de guerra naval dirigida contra objetivos determinados y realizada por grupos pequeños de personal especialmente elegido y altamente entrenado para determinadas misiones. El alto mando alemán designó a uno de sus mejores y más activos almirantes, el contraalmirante Heye, para tomar a su cargo la organización de lo que en un principio se denominó "Grupo de alistamiento para pequeños combates". Una organización única en su género, destinada a formar un grupo de combate totalmente nuevo, con nuevos métodos y medios de lucha. Para ello se le dio toda clase de ayuda material, financiera y de personal; se puso a su disposición a todos los buzos tácticos, a torpedistas y submarinistas, seleccionán-

dose el personal más apto, capaz y decidido, llevando a voluntarios de todo rango, oficiales, suboficiales y tropa. Se crearon departamentos técnicos con especialistas en explosivos, constructores navales de la Armada y científicos, con el fin de aportar sus conocimientos en la creación de nuevas armas en base a los "torpedos humanos", "lanchas explosivas", "submarinos unipersonales", "submarinos de bolsillo", etc., con miras a un empleo masivo de estos medios contra unidades navales en aguas estrechas o en ataques a los puertos y bases de aprovisionamiento del enemigo, dirigidos desde una amplia zona, unidades que por su pequeñez,

sus características y su número, escapaban a la reacción aérea y atacaban por sorpresa.

Esta organización no alcanzó a desarrollarse en su capacidad, pero desde un principio dio resultados efectivos conteniendo o rechazando ataques mayores y destruyendo buques y embarcaciones en gran cantidad, cooperando efectivamente en la guerra naval.

Esta es, finalmente, la estela que nos dejan tras de sí estos hechos, escogidos al azar de la pequeña historia de la guerra naval recién pasada, cuyos contornos conforman un conjunto armonioso donde brilla algo más que la audacia y el valor.

