

LA IGNORADA GUERRA SUBMARINA JAPONESA CONTRA ESTADOS UNIDOS

*Pedro Sapunar Perić
Ingeniero Civil*

Prólogo

Al hacerse un estudio comparativo de las fuerzas submarinas de las grandes potencias en los albores del año 1939 (inicio de la Segunda Guerra Mundial), rápidamente se llega a la conclusión que la Armada Imperial japonesa poseía una de las fuerzas submarinas más poderosas del mundo; sin embargo, a pesar de la indiscutida valentía y patriotismo de sus oficialidades y tripulaciones, los resultados de su actuación en campaña fueron menos que mediocres. ¿Cuáles fueron entonces sus fallas? ¿De dónde provenían ellas?

He aquí, muy sucintamente, la respuesta.

La doctrina de guerra naval de la Armada Imperial japonesa, compilada después de la guerra ruso-japonesa de 1904, establecía como premisa fundamental que "la batalla era el único medio para lograr la victoria". Esto implicaba fundamentalmente un gran encuentro naval de superficie, decisivo entre flotas, en el que debían emplearse todas las armas navales de superficie, aéreas y submarinas. Como los planes estratégicos de la Armada Imperial japonesa preveían como futuro enemigo a la flota de superficie de los Estados Unidos, y dado que ésta era indiscutiblemente más poderosa que la propia flota japonesa, se llegó a la conclusión que para superar este desequilibrio potencial, la gran y decisiva batalla naval entre las flotas de superficie debería ser una acción nocturna (en aquellos años aún no estaba desarrollado en forma práctica el radar).

A esta idea básica de acción naval nocturna se concadenó toda la táctica naval japonesa. Se desarrollaron los planes tácticos correspondientes, los que luego se llevaba a la práctica en grandes y arriesgadas maniobras de toda la flota.

Dentro de este esquema, el plan de ataque por sorpresa a Pearl Harbor era sólo una línea secundaria de acción destinada a hacer disminuir las diferencias de poderío entre las flotas de superficie americana y japonesa. Quedaba siempre en pie la idea directriz de una decisiva batalla naval nocturna entre las flotas de superficie.

Como consecuencia directa de lo anterior, se llegó a la conclusión que el papel de la fuerza submarina era participar en esta decisiva acción naval nocturna, sólo como una fuerza secundaria que apoyaría la acción fundamental de la fuerza de superficie.

Así fue como la flota submarina japonesa desarrolló intensamente tácticas de combate nocturno, junto a la flota de superficie, descuidando en cambio casi totalmente una de las facetas más importantes de la guerra submarina, el ataque a las líneas de comunicaciones marítimas, la guerra al tráfico mercante.

Indudablemente, el concepto de guerra submarina total e ilimitada, desarrollado por la armada alemana en la Primera Guerra Mundial, no influyó en absoluto en la mentalidad del alto mando naval japonés. Un ejemplo típico de esta casi total falta de preparación para la guerra contra el tráfico mercante, por parte del arma submarina japonesa, y su consiguiente

fracaso, lo tenemos en la historia de su campaña desarrollada contra el tráfico mercante de la costa oeste de Estados Unidos, la que presentaremos a continuación.

Los planes operativos japoneses para el Pacífico oriental habían sido terminados el 5 de noviembre de 1941; su primera etapa implicaba un ataque aéreo por sorpresa a la base naval de Pearl Harbor, con la destrucción de la flota de combate americana allí anclada y el corte de las líneas de comunicación entre la costa oeste de Estados Unidos y el Oriente e islas del océano Pacífico.

La fuerza submarina que participaría en estas operaciones fue designada como la Sexta Flota, al mando del Vicealmirante Shimizu Mitsuyoshi, quien izó su insignia en el crucero *Katori*, al ancla en el atolón de Kwajalein en las islas Marshall.

A mediados de noviembre de 1941 el alto mando japonés concluía que la guerra contra Estados Unidos era un hecho inevitable, por lo que ordenaba poner en ejecución los planes de guerra muy rápidamente elaborados. Se daba comienzo así a la guerra naval en el océano Pacífico.

Primera campaña-Hawai

De acuerdo con lo anterior zarpaban de los puertos de Yokosuka, Kure y del atolón de Kwajalein, treinta submarinos oceánicos de gran radio de acción, rumbo a las islas Hawai, a cumplir con la parte que se les había asignado en este primer capítulo de la guerra naval en el océano Pacífico.

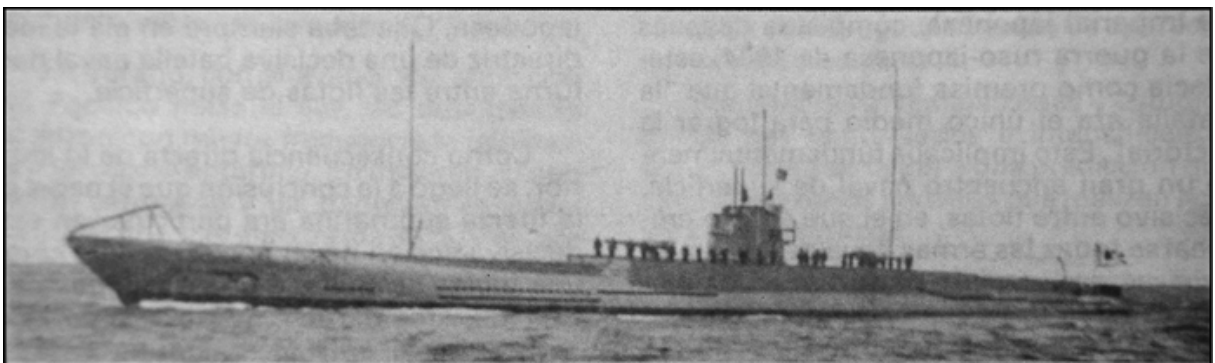
La operación de estos submarinos contra Hawai sería el preámbulo de la guerra submarina japonesa que se desataría contra la costa oeste de Estados Unidos (continental). El despliegue de este primer operativo submarino fue el siguiente:

a) Desde Kure, en el mar interior del Japón, el 18 de noviembre de 1941 zarparon los submarinos I-16, I-18, I-20, I-22 e I-24, tomando la ruta central, es decir, cruzando el océano Pacífico directamente hacia Pearl Harbor. Cada uno de ellos llevaba sobre su cubierta un submarino enano, los que debían intentar introducirse dentro de la gran bahía de dicho puerto poco antes del ataque aéreo, para luego intentar torpedear cualquier blanco interesante durante el ataque aéreo mismo; todos ellos fracasarían en su intento.

b) Desde Yokosuka, ubicado inmediatamente al sur de la bahía de Tokyo, zarparon los siguientes submarinos:

El 16 de noviembre de 1941, por la ruta norte, el I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6 e I-7.

El mismo día 16 el I-10, pero su ruta pasaba por las islas Fiji y Samoa.



SUBMARINO CLASE KAWASAKI (INCLUYE DEL I-1 AL I-4)

El 19 de noviembre el I-26, con ruta norte que pasaba por Kiska, Adak y Dutch Harbor, de las islas Aleutianas.

El 21 de noviembre las unidades I-9, I-15, I-17 e I-25 por la ruta norte.

c) El 23 de noviembre, desde Kwajalein y por la ruta sur, el I-8, I-68, I-69, I-70, I-71, I-72, I-73, I-74 e I-75.

d) El 26 de noviembre, desde Hitokappu Bay (Etorofu, islas Kuriles), el I-19, I-21 e I-23, acompañando a la Fuerza de Ataque de Portaaviones.

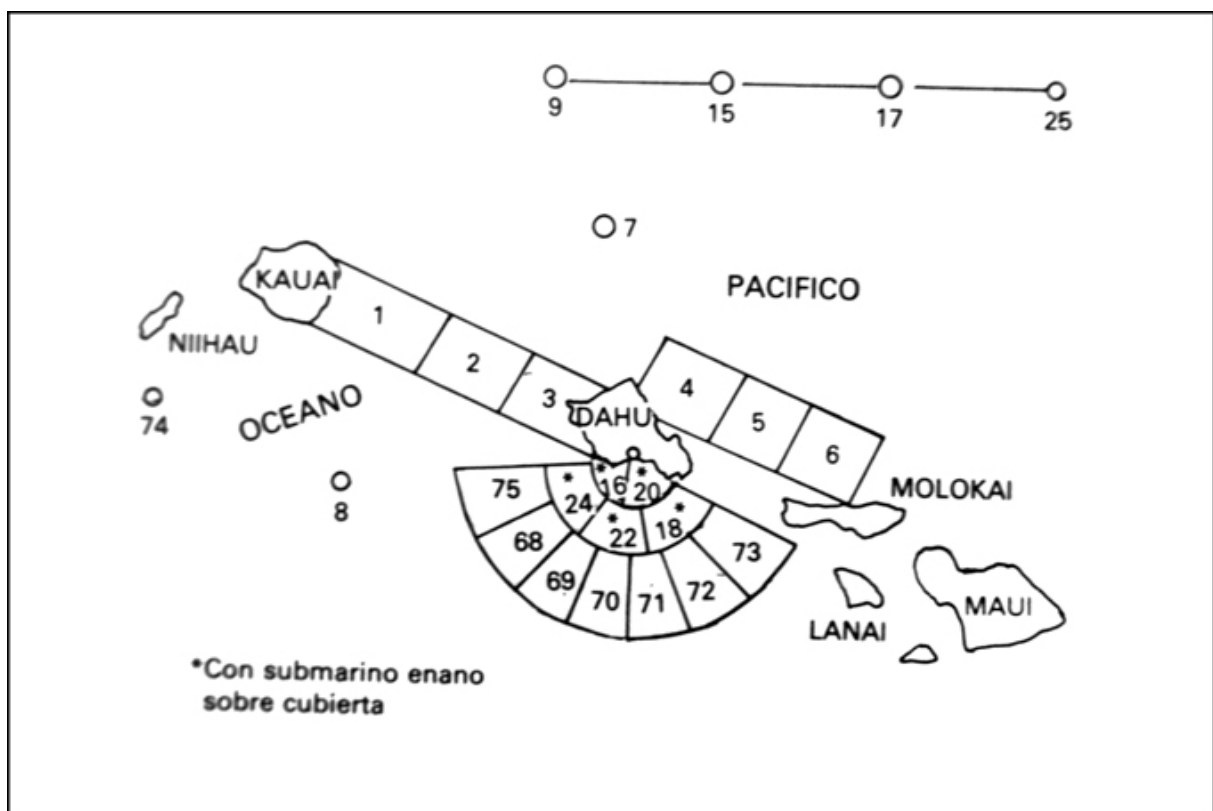
En la víspera del ataque a Pearl Harbor, 25 submarinos estaban en las afueras de las islas ocupando las posiciones que se indican en la figura N° 1, con la misión de informar sobre cualquier movimiento de unidades navales americanas, y además hundir los buques de guerra enemigos que se pusieran a tiro a partir del inicio del ataque aéreo. Los restantes cinco submarinos operaban como sigue:

a) El I-10 estaba lejos, al este de Hawai, después de haber explorado las islas Fiji y Samoa.

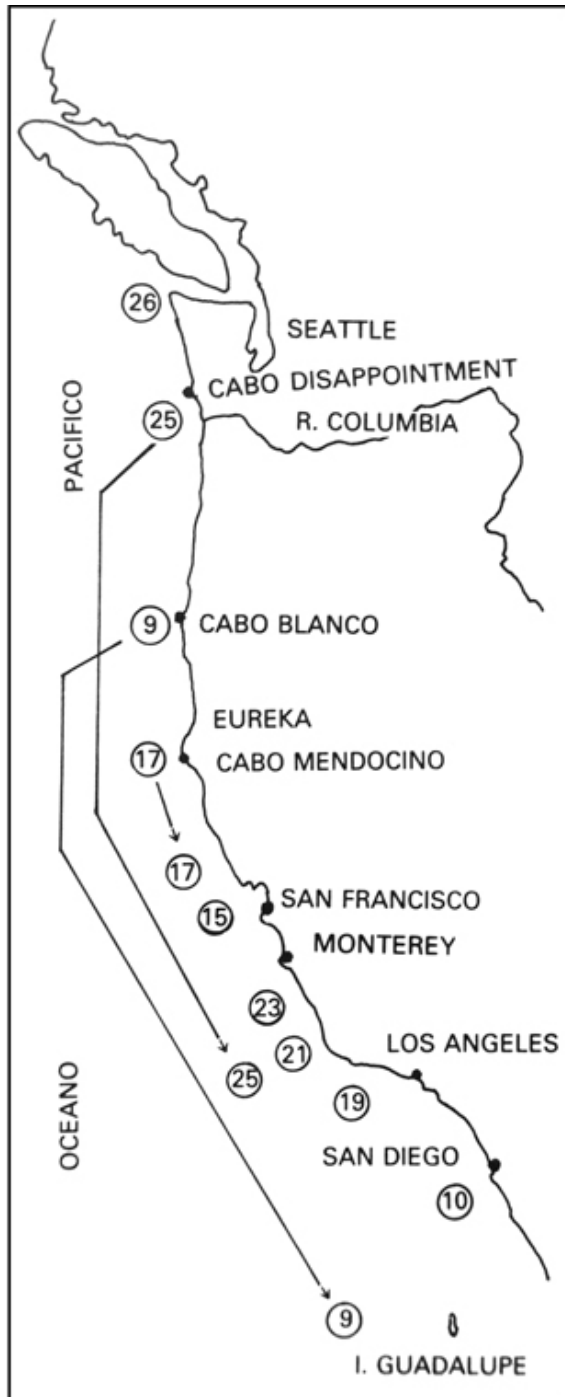
b) El I-19, el I-21 y el I-23 estaban entre Hawai y la Fuerza de Ataque de Portaaviones japoneses, como vanguardia de ellos.

c) El I-26 estaba mil millas al noreste de Hawai.

Mientras que el ataque aéreo tuvo el resonante éxito de todos conocido, en cambio los 30 submarinos —con su aparatoso despliegue alrededor de las islas Hawai— sólo consiguieron un humilde hundimiento; éste fue conseguido, por el submarino I-26, lejos al noreste de Hawai, en la madrugada del 8 de diciembre de 1941, al hundir con fuego de cañón al transporte *Synthia Olson* del ejército norteamericano, de apenas 2.140 toneladas.



POSICION DE LOS SUBMARINOS JAPONESES EN VISPERAS DEL ATAQUE A PEARL HARBOR



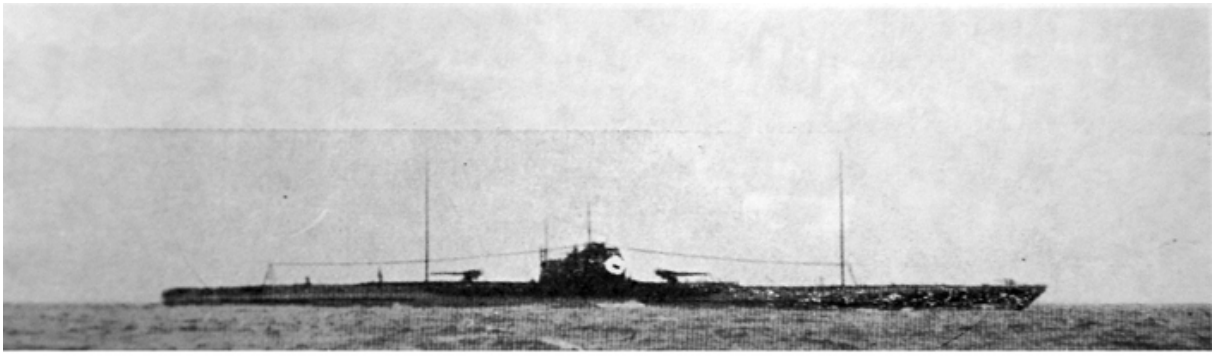
DISTRIBUCION DE LOS SUBMARINOS JAPONESES FRENTE A LA COSTA OESTE DE LOS EE.UU.

Segunda campaña Estados Unidos costa oeste de Estados Unidos

El 7 de diciembre de 1941, día del ataque a Pearl Harbor, el I-17 patrullaba en su zona asignada, un grado de latitud al norte de Hawaii; el 10 de diciembre recibía órdenes de perseguir a un supuesto portaaviones norteamericano que huía, lo que realizó tenazmente hasta el mismo continente, pero sin lograr ubicarlo; este submarino, junto a otros ocho, formó parte del destacamento de fuerza submarina, al que se le asignó como objetivo atacar el tráfico marítimo de la costa oeste de Estados Unidos. Este destacamento fue denominado Primer Grupo Submarino y estaba al mando del Contraalmirante, Sato Tsutomu, quien se encontraba a bordo del submarino I-9, al noreste de Oahu (islas Hawaii), cuando llegó la orden de ataque al tráfico marítimo de la costa oeste.

Las siguientes unidades constituyeron el Primer Grupo Submarino: I-9, I-10, I-15, I-17, I-19, I-21, I-23, I-25 e I-26. En consecuencia, fueron los primeros submarinos japoneses que atacaron la costa occidental de Estados Unidos. Estas unidades fueron distribuidas como sigue (figura N° 2).

- a) I-9, en las afueras del cabo Blanco, Oregon;
- b) I-10, en las afueras de San Diego;
- c) I-15, en las afueras de San Francisco;
- d) I-17, en las afueras del cabo Mendocino, California, al sur de Eureka;
- e) I-19, a la altura de Los Angeles;
- f) I-21, en las afueras de bahía Estero, California, cerca de la bahía Morro;
- g) I-23, en las afueras de Monterey, California;
- h) I-25, en las afueras del cabo Disappointment, Estado de Washington, en la boca del río Columbia;
- i) I-26, en las afueras del cabo Flattery, Estado de Washington, enfrentando la isla Vancouver.

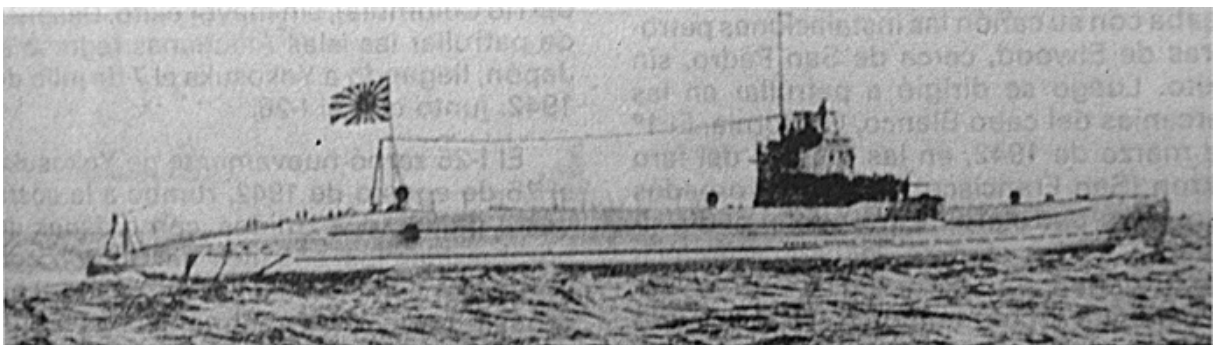


SUBMARINO CLASE I-6 (INCLUYE DEL I-6 AL I-14)

Los resultados de esta primera incursión fueron muy pobres: los submarinos: I-9, I-10, I-15, I-19, I-21, I-23 e I-26 no consiguieron hundir ningún buque, si bien reportaron algunos disparos de torpedos contra buques americanos. Veamos, pues, la actuación individual de los submarinos I-17 e I-25, con los pocos éxitos que lograron.

Submarino I-17. Zarpó de Yokosuka junto a otros submarinos, el 21 de noviembre de 1941, con rumbo a Hawai, siguiendo la ruta norte y pasando entre las islas Aleutianas y la isla Midway. El día del ataque a Pearl Harbor estaba estacionado alrededor de 100 millas al noreste de Hawai. El 10 de diciembre partía en infructuosa persecución tras un portaaviones, reportando rumbo a Estados Unidos para llegar el 18 de diciembre al norte del cabo Mendocino, sobre la costa de Oregon; al anochecer de ese día, a unas 12 millas del cabo, hunde al pequeño buque norteamericano *Samoa*, de 1.977 toneladas. El 21, en las cercanías del mismo cabo, hunde al petrolero norteamericano *Raleigh Donney*, de 7.038 toneladas. Poco después arribó hacia San Francisco, desde donde zarpó rumbo a Kwajalein, arribando el 11 de enero de 1942 junto a los demás submarinos que habían participado en esta operación, con la sola excepción del I-19, que lo hizo el 15 de enero.

Submarino I-25. Casi las mismas operaciones que el I-17 hasta su llegada a la costa oeste de Estados Unidos. Su área de patrulla fue en las afueras del estuario del río Columbia; allí, en la medianoche del 20 de diciembre de 1941 hundió al petrolero norteamericano *Emidio*, de 6.912 toneladas. Luego recibió órdenes de trasladarse a California. En su ruta de regreso a la base de Kwajalein reclamó haber hundido un portaaviones auxiliar, el 6 de enero de 1942, al sur de la isla Johnston, lo que no fue confirmado.



SUBMARINO TIPO KAIGUN (INCLUYE DEL I-25 AL I-33 Y DEL I-71 AL I-75)



SUBMARINO I-19 (CLASE I-15, INCLUYE DEL I-15 AL I-24)
(MAQUETA HISTORICA)

Tercera campaña - costa oeste de Estados Unidos

Esta campaña fue de muy poca fuerza e intensidad, comprada con la anterior; sus resultados fueron igualmente muy pobres. En ella participaron los submarinos I-8, I-17, I-25 e I-26; estudiaremos sus actuaciones individualmente.

Submarino I-8. Zarpó de la base de Kwajalein el 12 de enero de 1942, con órdenes de patrullar en las afueras de la costa noroeste de Estados Unidos, especialmente en las cercanías de Seattle; sin embargo, durante el viaje las órdenes fueron cambiadas para San Francisco. El I-8 patrulló allí durante tres o cuatro días, al cabo de los cuales atacó con torpedos a un carguero, fallando el blanco. A continuación se proyectó bombardear la ciudad de Eureka (California) con sus cañones de 5.5 pulgadas, pero el plan fue cambiado por el comando del Escuadrón. El I-8 retornó a Kure, Japón, el 2 de marzo de 1942, sin haber logrado resultado alguno.

Submarino I-17. Zarpó de Kwajalein el 12 de febrero de 1942, arribando a las afueras de San Diego el 20 de febrero y dirigiéndose a continuación al canal Santa Bárbara para reemplazar al I-8, que estaba en Seattle dando fin a su infructuoso crucero y a punto de retornar al Japón.

En la tarde del 24 de febrero bombardeaba con su cañón las instalaciones petroleras de Elwood, cerca de San Pedro, sin éxito. Luego se dirigió a patrullar en las cercanías del cabo Blanco, California. El 1º de marzo de 1942, en las afueras del faro Akron (San Francisco) lanzó dos torpedos contra un petrolero, acertándole; al día siguiente, en las afueras del cabo Mendocino, torpedeó a un carguero. En ambos casos, debido al contraataque, el I-17 no pudo determinar los nombres de los buques atacados ni si ellos fueron hundidos. Llegó de vuelta a Yokosuka el 30 de marzo de 1942. Más tarde, el I-17 patrulló las islas Aleutianas, al extremo noroeste de Norteamérica, desde el 15 de mayo al 7 de julio de 1942, sin mayores novedades.

Submarino I-25. Zarpó de Yokosuka el 11 de mayo de 1942, junto con el I-26, para hacer patrulla de guerra en aguas de Alaska, la que terminó el 27 de mayo con un

reconocimiento aéreo sobre Kodiak (Alaska), efectuado con el hidroavión que transportaba a bordo; luego hizo rumbo al sur para patrullar en las afueras de Seattle, a donde llegó el 2 de junio. El 22 de junio bombardeaba instalaciones navales de Astoria, Oregon (cerca de la desembocadura del río Columbia), sin mayor éxito. Después de patrullar las islas Aleutianas regresó al Japón, llegando a Yokosuka el 7 de julio de 1942, junto con el I-26.

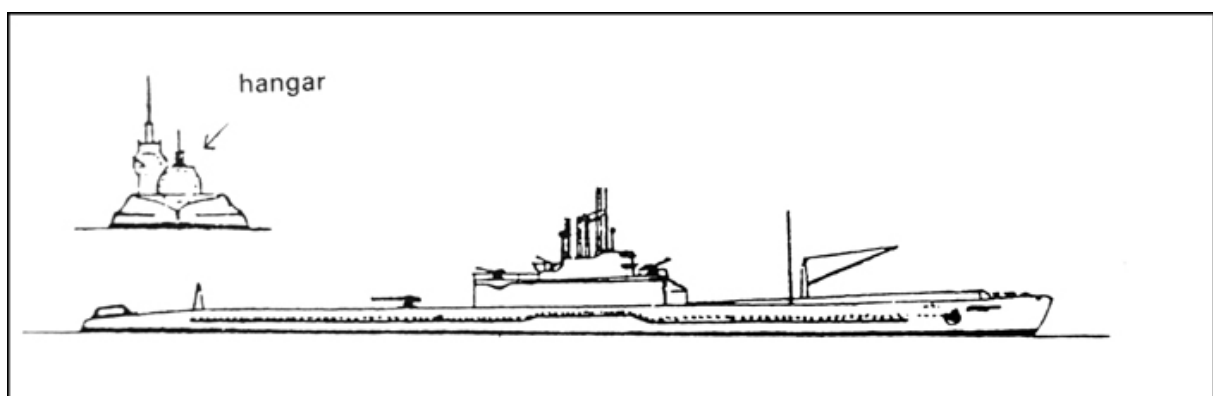
El I-25 zarpó nuevamente de Yokosuka el 15 de agosto de 1942, rumbo a la costa oeste de Estados Unidos, con órdenes de bombardear los bosques de Oregon con bombas incendiarias lanzadas desde el hidroavión que el submarino llevaba a bordo; se entendía que esto era la réplica japonesa al bombardeo de Tokio hecho en abril de ese año por bombarderos B-25 al mando del coronel Doolittle. Además, tenía instrucciones de atacar al tráfico marítimo de la zona.

El I-25 llegó a las cercanías del cabo Blanco, Oregon y el 9 de septiembre de 1942 lanzaba su pequeño hidroavión enfilado hacia el monte Emily, en cuyas vecindades lanzó dos bombas incendiarias que si bien consiguieron su objetivo provocando sendos incendios, ellos fueron prontamente sofocados por guardias forestales. Dos aviones de patrulla avistaron al submarino, atacándolo con bombas sin éxito. La operación fue repetida en la noche del 29 de septiembre, estando el I-25 a 50 millas al oeste del cabo Blanco; el hidroavión dejó caer dos bombas incendiarias en los bosques, a unas 12 millas al este de Port Orford, Oregon. Como en el caso anterior, los incendios fueron prontamente controlados.

El I-25 continuó su patrulla de guerra en las aguas de las costas occidentales norteamericanas y poco antes de retornar al Japón se anotó el hundimiento de dos petroleros en las afueras de Seattle: el *Camden*, de 6.653 toneladas, hundido el 4 de octubre, y el *Rally Pony*, de 7.038 toneladas, hundido el 7 de octubre.

El 11 de octubre, cuando el I-25 iniciaba su viaje de regreso al Japón, avistó a dos submarinos que —por lógica— supuso que eran norteamericanos; procedió a torpedearlos de inmediato, logrando hundir a uno de ellos. Investigaciones hechas después de la guerra revelaron que los dos submarinos atacados eran rusos, siendo el hundido el L-16; estas unidades eran refuerzos para la flota rusa del norte, enviados vía canal de Panamá por la flota rusa del Pacífico. Aunque Rusia era neutral en esta guerra, no protestó al Japón por este hundimiento. El I-25 retornó a Yokosuka el 24 de octubre de 1942.

Submarino I-26. Zarpó de Yokosuka el 11 de mayo de 1942, junto con el I-25, rumbo a la costa oeste norteamericana. Su zona de patrulla fue las afueras de Seattle a donde arribó el 31 de mayo. En este sector, a la altura de la isla Vancouver, el 8 de junio hundió al buque americano *Coast Trader*, de 3.286 toneladas. El 21 de junio bombardeaba la estación de radio-faro de Estavan Point en la isla Vancouver, con poco éxito. Días más tarde emprendía el regreso al Japón, llegando a Yokosuka el 7 de julio de 1942.



SUBMARINO TIPO I-13

Cuarta campaña - canal de Panamá

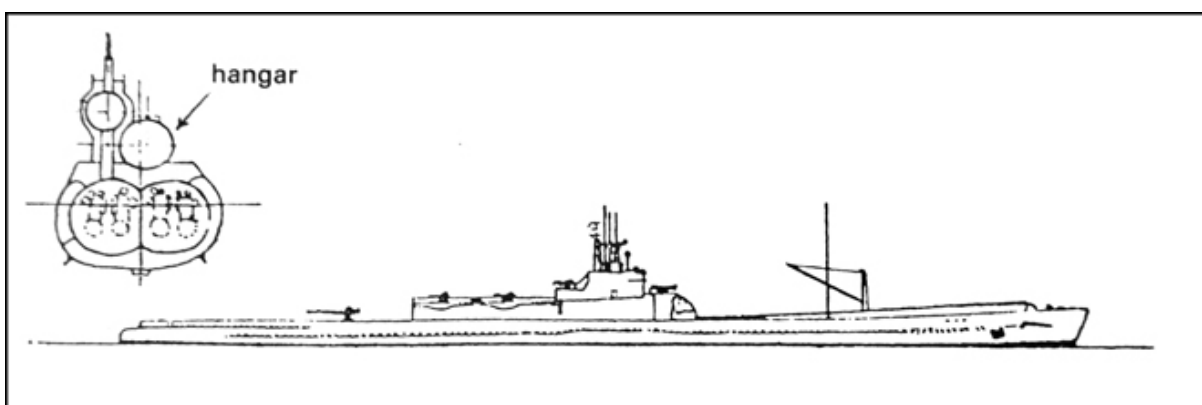
Después de la vuelta del submarino I-25 al Japón ningún otro submarino japonés volvió a incursionar en aguas del extenso litoral de la costa oeste norteamericana, hasta el término de la guerra.

Por parte de Japón, la guerra submarina fue llevada y desarrollada desacertadamente por sus altos mandos, tanto desde el punto de vista estratégico como del táctico, acentuándose ello en la segunda mitad de la guerra, en que —a partir del año 1944— la mayoría de los submarinos japoneses efectuaba faenas de transporte, llevando abastecimientos y refuerzos a las guarniciones de las islas bloqueadas por el omnipresente poder aeronaval americano.

Por su originalidad, merece destacarse el proyecto de tres submarinos gigantes que los japoneses construyeron para bombardear el canal de Panamá. Fueron los submarinos más grandes del mundo al término de la Segunda Guerra Mundial: los de la famosa clase I-400, la que estuvo constituida por el I-400, el I-401 y el I-402. Estas enormes unidades tenían un desplazamiento estándar de 3.530 toneladas, 122 metros de eslora y 12 metros de manga. En un hangar cilíndrico a popa de la torrecilla cada uno llevaba tres hidroaviones, y en la cubierta la correspondiente catapulta para lanzarlos.

Completaban la proyectada fuerza de ataque contra el canal de Panamá, dos grandes submarinos gemelos; el I-13 y el I-14, que aunque de grandes dimensiones eran de menor tamaño que los de la clase I-400, ya que su desplazamiento estándar era de sólo 2.620 toneladas: Cada uno de estos submarinos llevaba un hangar con capacidad para dos hidroaviones.

A última hora, el Estado Mayor General de la Armada Imperial japonesa decidió que la incursión proyectada con tales medios tenía muy pocas posibilidades de éxito, por lo que la operación fue anulada y los enormes submarinos pasaron a servir como transportes. Poco tiempo después el Japón se rendía, con lo que la Segunda Guerra Mundial tocaba a su fin.



SUBMARINO TIPO I-400

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES HISTORICAS

- Gran parte de la información histórica ha sido obtenida por correspondencia directa con el Capitán Tatsuo Tsukudo, veterano submarinista japonés de la Segunda Guerra Mundial.
- *Tácticas de los submarinos japoneses*, Kennosuke Torisu y Masataka Chihaya (artículo).
- *Sunk. The story of the japanese submarine fleet 1941-1945*, Capitán Mochitsura Hashimoto.
- *Algunas reflexiones sobre la derrota naval japonesa*; Contraalmirante Toshiyuki Jokoi (artículo).

- *El Japón pierde la guerra del Pacífico*, A. Cid,
- *La guerra naval en el Pacífico*, Capitán Luis de la Sierra.
- *The Imperial Japanese Navy*, Anthony J. Watt y B.G. Gordon.
- *Axis submarines*, Anthony J. Watt.
- *Japanese naval vessels at the end of war*, Shizuo Fukui.
- *La flota de alta mar japonesa*, Richard Humble.