

LAS CORBETAS CANADIENSES EN EL ATLANTICO NORTE

Carlos López Urrutia

A fines de 1949 los habitantes de las márgenes del río Saint Lawrence, en Canadá vieron pasar catorce buquecitos de acero, medianamente equipados y con escasas tripulaciones. Eran las primeras corbetas canadienses, los frutos todavía verdes de un programa de construcción naval que se encontraba con meses de atraso. No eran buques esbeltos ni tampoco cómodos, pero ya en el río se demostraban marineros al culebrar detrás de los rompehielos. Los capitanes que los pilotaban sintieron desde el primer momento el orgullo de su país, que había demostrado que la construcción naval les era factible (Schull:58).

Desde los comienzos de la guerra el alto mando inglés había reconocido el gran peligro que tendrían que afrontar en el Atlántico: La lucha entre los mercantes en convoy y los submarinos alemanes. Se iban a necesitar buques escolta, cientos de ellos, y sencillamente no los había. Los Almirantes estaban convencidos que los destructores, buques escolta tradicionales, eran demasiado complicados para ser construidos en cualquier astillero. El Almirantazgo inglés tuvo que recurrir a la misma firma utilizada en la Gran Guerra, Smith's Dock Company, de Middlesborough. La solución de este astillero fue un diseño del ingeniero William Reed que se adaptaba a la necesidad de fabricación de emergencia. Se trataba de un ballenero, el Southern Pride, buque muy marinero al que se dotó de máquinas más poderosas para darle mayor velocidad; desplazaba originalmente 1.200 toneladas y tenía 62,48 metros de eslora, 10,5 de manga y 4,57 de puntal.

La maquinaria era muy simple, de manera que cualquier mecánico medianamente experto pudiera mantenerla. Se trataba de una máquina recíproca de cuatro cilindros de triple expansión y 2.750 caballos de fuerza, alimentada por dos calderas verticales Scotch. La gran ventaja de la máquina era su bajo consumo pues tenía un radio de acción de 4 mil millas a 12 nudos con sólo 200 toneladas de combustible. En aguas tranquilas y en lastre, la corbeta Camrose alcanzó un récord de velocidad: 18,2 nudos, pero fue la excepción. El máximo andar en buen tiempo rara vez alcanzaba los 14 ó 15 nudos (Lamb:171).

El armamento principal de estas corbetas eran las cargas de profundidad, que podrían dejarse caer por la popa o ser lanzadas por "morteros" en ambas bandas. Para combatir en la superficie contaban con un cañón de 4 pulgadas, que variaba considerablemente de corbeta a corbeta pues fueron armados "con lo que había en los arsenales".¹

Todas debían contar con una "pom-pom" de tiro rápido a popa y varias ametralladoras para protección antiaérea; este armamento secundario también varió en las diferentes unidades. Las hubo de dos "pom-pom" y más.

¹ Para las primeras corbetas no había suficientes cañones en Canadá. A algunas se las "armó" con falsos cañones de madera. Con la humedad del Atlántico algunas de las cañas se torcieron, lo que hizo exclamar al comandante del acorazado Rodney: "¡Dios mío! No sabía que íbamos a agarrarnos a palos con el enemigo" (Lynch:10).

Se les designó "corbetas" y se les tripuló con 47 hombres, asignándoseles la tarea de proteger convoyes de mercantes hasta que pudieran ser construidos buques mejores. Desde un comienzo su destino no estaba muy claro pues les asignaron tareas antiaéreas, de salvamento, minadoras, rastraminas y cualquiera otra misión que hubo necesidad de cubrir. Pero la corbeta desempeñó todas estas necesidades y más; alcanzó a doblar su tripulación, a llevar más cañones, equipos antisubmarinos, detectores electrónicos y otros adelantos. Por sobre todo, era un buque esencialmente marineramente diseñado para el Atlántico norte, que podía mantener su estabilidad en cualquier mar y, lo que resultó ser su gran ventaja, su radio de giro era menor que el de un submarino: Podía girar en un radio de 400 yardas. Fue así como este buque construido para cubrir la emergencia resultó tan versátil, tan práctico, tan barato de construir y tan económico de operar que al final de la guerra habían sido construidas 269 corbetas, las cuales constituirían la espina dorsal de las escoltas de convoyes que ganaron la batalla del Atlántico.

Tres días después de declarada la guerra, el Estado Mayor canadiense recibía los planes de un patrullero "tipo ballenero", con la sugerencia de que tal vez este tipo de nave podría ser construido en Canadá. El plan adoptado contemplaba la construcción en este país de 64 corbetas y diez minadores tipo "Bangor". La idea original de la Real Armada Canadiense era construir estas corbetas, que los ingleses necesitaban, y cambiarlas por destructores tipo "Tribal" (Schull:29).

La Real Marina Inglesa decidió darles el nombre de flores. De allí su designación como clase "Flower". Los canadienses optaron por designarlas con los nombres de ciudades pequeñas, aunque algunas -como la Spikenards y Snowflower, construidas originalmente para la Armada inglesa, conservaron su nombre bajo bandera canadiense.² Cada tripulación diseñó su propio escudo, sin respeto alguno por la heráldica, y lo lleva orgullosamente en la coraza del cañón de cuatro pulgadas.

La corbeta fue un arma decisiva en la Segunda Guerra Mundial, como el jeep y el Spitfire (Lamb:1). Además, fueron construidas en Inglaterra y Estados Unidos (clase "Temptress")³ y combatieron bajo bandera canadiense, inglesa, estadounidense, francesa, holandesa, polaca y noruega.

Las primeras corbetas eran comandadas desde un puente que consistía en un angosto tablado que servía de plataforma, rodeando una caseta en la que era instalado el equipo de Asdic y que servía de sala de navegación. Esta estructura estaba protegida del enemigo y del clima sólo por una barrera de lona pintada. La chimenea obstruía la visión desde el puente hacia popa y envolvía al personal de guardia con humo si se navegaba con viento en popa. Hacia proa, un mástil de altura desproporcionada dejaba caer su condensación de rocío, niebla o lluvia sobre el sufrido personal de guardia.

² La corbeta Alberni fue llamada así por corresponder a un pequeño pueblo en British Columbia. Con ello fue perpetuada la memoria del insigne comandante del Real Presidio de Nutka y Coronel del ejército español, Pedro Alberni.

³ Las corbetas estadounidenses eran ocho buques obtenidos en préstamo de los ingleses y ocho cascos canadienses. Se las armó con por lo menos dos cañones, 4" y 3". En general, llevaban un armamento más pesado y fueron empleadas en los convoyes de cabotaje a lo largo de la costa. Al terminar la guerra fueron devueltas.

Se había dejado un espacio considerable entre el castillo y el puente de mando, de manera que todo el personal que transitaba entre las dos estructuras quedaba prácticamente empapado en cualquier tipo de mar. En mar gruesa, que era la más común en el Atlántico norte, una verdadera cascada caía constantemente sobre el castillo, pues no tenía una falca rompeolas en la cubierta. En cuanto a la violencia del mar no habrá necesidad de describirla. Bastan las palabras de Monsarrat en su *Mar cruel*. El título lo dice todo.

Originalmente no llevaban radar, ni lugar donde acomodarlo.

Tampoco había donde almacenar las cargas de profundidad ya que la toldilla estaba ocupada por un huinche enorme, paravanes, pescantes y otros equipos para rastrear minas. Una gruesa antena se extendía entre los dos mástiles.

Las tripulaciones de estas primeras corbetas estaban formadas por reservistas. Todos los comandantes de las primeras unidades, sin excepción ninguna, eran oficiales de reserva, es decir, oficiales y pilotos de marina mercante llamados a las filas. La mayoría de sus oficiales eran reservistas voluntarios, en su mayoría estudiantes universitarios o profesionales jóvenes que -como "las maravillas de 90 días" que producían los estadounidenses- se habían presentado como voluntarios y después de un rápido curso en tierra pasaban a servir como oficiales de la marina de guerra.

La gente de mar no se diferenciaba mucho. Los suboficiales eran reservistas o marineros mercantes y los marineros gente joven que abandonaba la escuela, la granja o el taller para alistarse en la Armada. Después de un corto período de entrenamiento en tierra pasaban directamente a las corbetas.

El espacio habitacional de la corbeta estaba en el castillo. Era un lugar limitadísimo para el número de personas que debían vivir allí.

Difícil sería describir sus condiciones en épocas de mal tiempo, que eran la mayoría. Se trataba de dos espacios triangulares de 10 por 6,7 metros, en el que debían dormir, comer y relajarse más de 60 hombres.

Los asientos eran asignados en un banco acolchonado que circundaba el recinto. Bajo cada asiento había un lugar para colocar una caja de metal donde eran guardadas las pertenencias personales de cada marinero. Los coyotes eran colgados a distancias verticales de 18 pulgadas, pero hay que recordar que el piso estaba cubierto por mesas donde a todas horas se comía, se jugaba a las cartas, se escribía o se descansaba. En alta mar era necesario cerrar todas las claraboyas y la mayoría del tiempo era también necesario cerrar los ventiladores, ya que por ellos entraba el agua de mar. Pero ni con estas precauciones se lograba mantener el lugar seco. Ropas mojadas, filtraciones, cubiertas y mamparos que sudaban, todo contribuía a la humedad del ambiente. Como la cocina estaba a popa, la comida llegaba fría. Se dice que en alta mar no había necesidad de echarle sal a la sopa (Lynch:9).

El movimiento del buque era probablemente más notorio en el castillo que en ninguna otra parte. La roda se levantaba ante cada ola, para caer inclinándose a un costado, para volver a otro, lo que le daba al buque un movimiento de tornillo interminable. Las cadenas se golpeaban sobre los escobenes, los cables se sacudían en cubierta añadiendo al

pandemonio el ruido del mar. Bajo estas condiciones la tripulación debía soportar por semanas enteras un tipo de vida que no hubiera aguantado ni por media hora en su vida de paisano. Mojados, fríos, golpeados, durmiendo con sus ropas húmedas, sin privacidad o silencio y con la amenaza constante de que en cualquier momento una explosión artera pudiera lanzarlos al mar helado y cubierto de petróleo. Poder vivir bajo estas condiciones era ya disciplina suficiente (Lamb:25). Agrega Harry Shorten que no había "peor indignidad" que los inodoros conectados directamente al mar abierto: "Al dar el buque una bordada uno recibía un chorro de cuatro pulgadas del helado Atlántico en la popa" (Milner:89).

El factor clave para alcanzar cierta aceptación a estas condiciones resultó ser la limpieza. Este fue el requisito indispensable para mantener la armonía no sólo en los espacios habitacionales sino en las cubiertas, las máquinas, el puente y las salas de equipos electrónicos. Los oficiales debieron ejercer una presión constante. Las corbetas probaron un axioma importante: La capacidad del buque puede medirse en su estado de mantenimiento. En las palabras de uno de sus oficiales: "Nunca vi un buque que brillara en puerto que no resplandeciera también en sus acciones en alta mar (Lamb:48).

La falta de disciplina era el principal problema de la nueva marina canadiense.⁴ Se trataba de una combinación difícil. Primero estaba la falta de estratificación social, luego la falta de líderes -ya sea suboficiales y oficiales- y la mala preparación de algunos. El entrenamiento de los marineros no era suficiente y lo que habían aprendido no se adaptaba a las circunstancias. Se les había enseñado la marcialidad, los saludos, las marchas, el manejo de fusiles. Lo que esta gente necesitaba era la experiencia del mar. Tuvieron que aprender a vivir con el terror constante, con el frío, los cabeceos y balanceos del buque y sobre todo esto, aprender a manejar el Asdic, el timón, los morteros, los cañones y las ametralladoras. Por sobre todo, debieron encontrar ese sentido de identificación colectiva que es esencial para obtener la verdadera disciplina. La pobrísima actuación de la Armada canadiense en los primeros convoyes fue el resultado de esta falta de preparación que no era posible obtener en un día, en una semana o en un año. Sería necesario cruzar el Atlántico muchas veces con niebla, colisiones, temporales, hielo, fallas en el equipo y en las máquinas, con pérdidas de escoltas, con tripulaciones mercantes indisciplinadas y con falta de coordinación, no sólo dentro del buque sino como equipo de escolta, antes de poder enfrentar con éxito relativo la verdadera razón de su existencia, los U-botes del Almirante Doenitz.

Poco a poco fueron eliminados los borrachines, los incompetentes, los cobardes y los que no se adaptaban. Los mejores oficiales tomaron el mando y los mejores marineros ascendieron a suboficiales, a técnicos electrónicos y mecánicos.

Todo el entrenamiento en tierra quedaba en el olvido durante la primera travesía. Las órdenes precisas, dadas en la secuencia requerida y con la exactitud necesaria para pasar la inspección en tierra, eran substituidas por una serie de palabras gruesas. Dice el Teniente Lamb que su primera experiencia con los artilleros fue reveladora. El cañón debía iluminar el sector y como no era hecho con la rapidez necesaria, el segundo comandante se asomó a la barandilla y gritó: "Muévanse con ese cañón...! De lo contrario voy a bajar a patearlos en el... hasta que les salga...por los dientes! (Lamb:16).

⁴ Tal vez se ha exagerado este punto. Véase, por ejemplo, el libro de Milner, que atribuye la falta de éxito a la disciplina; sin embargo era más bien falta de entrenamiento y trabajo de equipo. La marina inglesa tenía problemas similares y la estadounidense sufrió un desastre peor que el de Pearl Harbor con el ataque de los submarinos alemanes. Véase, Eliot A. Cohen y John Gooch, *Military misfortunes*, New York, Vintage, 1991.

Tratar de mantener la antigua disciplina de la Real Armada en este nuevo tipo de buque era imposible. El comandante del destructor Iroquois, que intentó imponer el sistema inglés de disciplina a su tripulación canadiense, sufrió un ataque al corazón y tuvo que ser relevado cuando su tripulación se amotinó y se negó a zarpar (Schull: 192-193). Era que había surgido un nuevo tipo de disciplina en las tripulaciones de escoltas del Atlántico norte y se había esparcido por toda la Armada canadiense. Esto se debía en gran parte a que todo el personal, tanto oficiales como subalternos venían del mismo estrato social. Muchas veces vivían en la misma calle, habían asistido juntos a la escuela y aunque se mantuvo el respeto y la obediencia por la autoridad, la disciplina no era necesariamente forzada por regulaciones, órdenes y jerarquías. Se trabajaba en equipo pues había sido eliminada esa separación de "ellos" y "nosotros". Aunque unos dormían en el castillo y otros en camarotes, todos comían lo mismo y sufrían las mismas inclemencias del mar y el clima y las amenazas del enemigo.

Al comienzo de la guerra era fácil reconocer las corbetas canadienses pues se mostraban sucias, con el óxido cayendo por los costados y en las superestructuras, con sus tripulaciones vestidas con ropas de diferentes tipos y colores y sin mucho aspecto militar.⁵ Pero en 1945 las corbetas y fragatas canadienses eran lo mejor que había en la guerra antisubmarina. Fue así como la hoja de arce pintada en la chimenea pasó a ser el símbolo de orgullo que denotaba esa nacionalidad (Lamb:16).

Las primeras operaciones en el Atlántico tuvieron lugar durante 1940, cuando los destructores canadienses tenían su base en el río Clyde, en Inglaterra. Todos los destructores tipo "River" y cuatro de la clase "Town" fueron las primeras naves canadienses que escoltaron convoyes. Pero participaron también diez corbetas canadienses construidas para la Real Armada, que debían ser entregadas en Inglaterra. Como no había tripulaciones, estas naves fueron puestas en servicios de escolta con marineros de Canadá. En un comienzo se creyó que servirían en aguas a lo largo del litoral, pero a mediados de 1941 la falta de escoltas antisubmarinas era tal que de hecho tuvieron que servir en alta mar. No había otros buques disponibles.

La escolta de un convoy se componía de un destructor (buque insignia) y tres a cinco corbetas. A veces un mercante armado o crucero auxiliar se incorporaba al convoy. Más tarde, portaaviones-escolta, fragatas, remolcadores de alta mar y otras naves aumentaron la escolta.

En los primeros meses no era raro que ante la amenaza de los cruceros alemanes los convoyes fueran protegidos con un acorazado.

Un convoy era como si una ciudad se hubiera hecho al mar. Estaba plagado de crisis y problemas grandes y pequeños. Ocurría un accidente, se lesionaba un hombre; un buque quedaba sin gobierno; otro mercante perdía la estabilidad debido a un cambio en la carga; más allá un petrolero tenía una filtración y dejaba una huella de aceite en el mar.

Había comunicaciones constantes. Había que mantener los espacios, la velocidad, conservar el combustible. Pero las dos preocupaciones grandes eran el clima y los submarinos. Todos los problemas debían subordinarse a estas dos amenazas.

⁵ La escasez de materiales para uniformes dio origen a la siguiente y curiosa orden del Almirantazgo: "La ropa de las WRENS (auxiliares femeninas navales) se retendrá hasta que sean satisfechas las necesidades del personal de mar".

Entre los buques mercantes se encontraba el Comodoro, que estaba a cargo de los mercantes. Estos se alineaban en columnas que mantenían una distancia de 600 yardas entre sí. Las columnas o líneas de fila se mantenían separadas por una distancia de mil yardas. Frente a esta formación, que a veces incluía hasta 120 buques, se colocaba el destructor, que seguía un curso zigzagueante al frente de la formación. A ambos costados zigzagueaba una corbeta y una tercera corbeta cerraba la marcha, también en zigzag.

Ya se ha dicho que el mar y los submarinos eran los principales enemigos, pero si bien el oleaje representaba una incomodidad y a veces un peligro, el agua que quedaba en cubierta y se convertía en hielo era también una amenaza. Durante los meses invernales bastaba una hora para que el buque adquiriera varias toneladas de sobrepeso acumulada en mástiles, cañones, botes y hasta en la cubierta; este sobrepeso hacía perder la estabilidad. Al comienzo se notaba que el buque tardaba más y más tiempo en recuperarse de cada bandada hasta que llegaba el momento en que se daba la orden de deshielar y todo el personal salía a cubierta con algún utensilio, cualquiera fuese, y atacaba al hielo que envolvía los mástiles, las barandas, los botes y todo lo que sobresalía de la cubierta. A veces era posible conectar una manguera de vapor que ayudaba en el proceso. Era un trabajo desesperado contra el tiempo, ya que había que poner popa al viento y a veces esto significaba alejarse del convoy y la escolta. Esta operación se repetía hasta cada seis horas en casos extremos.

Los sistemas operacionales de las corbetas originales consistían en un equipo de Asdic, el antecesor del sonar. La Real Armada había creado este instrumento científico, con el que creía conjurada la amenaza del submarino, pero no fue así. Los cambios de temperatura en las aguas, otros ruidos o ecos y luego los sistemas antisonares inventados por los alemanes hicieron disminuir considerablemente la eficiencia del equipo.

Más adelante fueron instalados los "huff-duff", equipos de recepción de radio que determinaban la dirección y, con un poco de suerte, la distancia de una transmisión radial. Estos sistemas fueron de gran utilidad para determinar la posición de los submarinos que seguían y amenazaban al convoy.

Para mayo de 1941 hicieron su aparición los primeros radares canadienses, los CSC, finalmente designados SWIC, que fueron distribuidos, en febrero de 1942, en todas las corbetas. Estos elementales aparatos de 1,5 metros serían pronto reemplazados por el tipo 271, de 10 centímetros. El radar, que identifica a los submarinos en la superficie durante la oscuridad, la neblina o el humo espeso, sería el arma decisiva con que las corbetas ganarían la batalla del Atlántico.

Los primeros grupos de escolta tenían una misión bien definida: Proteger al convoy. Poco a poco, los canadienses aprendieron de los ingleses las tácticas creadas por el legendario capitán Walker, que consistían en tomar la ofensiva. Walker no abandonaba la misión principal: "El objetivo del grupo mientras se encuentre en misiones de escolta es asegurar la vida y la llegada a tiempo del convoy a su cargo -decían sus Instrucciones Operacionales y agregaba- La única orden de acción práctica es que el atacante enemigo, ya sea en la superficie o en el aire, sea destruido" (Robertson:22).

Los canadienses adoptaron la iluminación del sector en que podía encontrarse el submarino atacante, por medio de luces de bengala. Esta maniobra fue designada

"raspberry". Las otras tácticas inglesas serían adoptadas más adelante. Pero en el primer invierno, el rendimiento de las corbetas canadienses fue deficiente. En la opinión del Comandante de Destrucción (Captain D): "En el presente la mayoría de los buques escolta están equipados con una arma de precisión aproximada: La roda".

(Milner:56) Las causas de este pobre resultado no podían ser remediadas: Falta de entrenamiento, de disciplina, de descanso; equipos anticuados, ineficientes y poco fiables. La solución estaba en el tiempo. Cuando fueron incorporadas nuevas escoltas fue posible dar descanso a las tripulaciones y luego ponerlas en períodos de entrenamiento. Cuando se obtuvo nuevos equipos se las dotó de lo necesario y así, poco a poco, la Armada canadiense fue mejorando su capacitación y mostrando mejores resultados.

A los pocos meses de operaciones se dio comienzo a cambios estructurales que iban a convertir a la corbeta en un eficiente y efectivo buque de guerra, es así como las que fueron lanzadas después continuaron su evolución a perfiles más avanzados, con mayor capacidad de combustible, hasta alcanzar primero la clase "Castle" y finalmente la de fragata. El primer cambio estructural consistió en conectar el castillo con el puente. Luego el palo trinquete fue colocado detrás del puente de mando y pronto fue eliminado el segundo palo. Fue alargado el castillo, achatada la chimenea y acentuado el ángulo de la cubierta hacia popa.

Los cambios más notables y de mayor efecto en las tripulaciones eran los efectuados a petición de los oficiales o del comandante. Era necesario sobornar a los mecánicos del astillero. Por un par de botellas de gin construían un "púlpito", llamado la isla de los monos. Otras dos botellas cambiaban la baranda de lona por una baranda de madera terciada debidamente reforzada. Una botella por una escalera aquí, un proyector allá. Así, poco a poco, se fue dando forma al buque de manera que fuera más habitable, más efectivo, más práctico, más cómodo. El resultado es que fue imposible encontrar dos corbetas que fueran exactamente iguales. El puente de mando pasó por no menos de seis variaciones, las últimas tan extensas que hubo que agregar unas vigas de acero para soportar las alas (Lynch:77-79).

La colocación de los tubos de comunicación era asunto privado de cada comandante y hasta existió uno que había sido arreglado como urinario para el comandante, lo que hizo pensar a más de un visitante que se trataba de un instrumento para el uso de enanos (Lamb:134).

La transformación del personal fue profunda. Para empezar, las corbetas permanecieron en puerto uno o dos días antes de volver a zarpar. Se eliminó la orden de "haga faena de agua, combustible y aprovisionamiento y zarpe con toda la rapidez posible". Esos dos días dieron los primeros descansos a la tripulación y a medida que más y más buques escolta quedaron disponibles, se pudo lograr tiempo para entrenamiento, reparaciones y mantenimiento. Desde un comienzo se notaron los efectos morales y psicológicos en el personal. Muy pronto el entrenamiento del personal de artillería empezó a dar sus frutos cuando al navegar con los convoyes pudieron dar en blancos tanto aéreos como de superficie. El personal del Asdic recibió su entrenamiento en autobuses equipados como "instructores de ataque" y todo el personal del puente, oficiales y operadores, fueron entrenados y examinados en simulacros de acciones diurnas y nocturnas (Milner:106-107).

El cambio de las tripulaciones fue de capacidad y de carácter. La nueva disciplina estaba basada en la confiabilidad y la armonía de un equipo de expertos. Las nuevas

versiones de Asdic y radar, el desarrollo de tácticas para lanzar los "hedgehogs", los detectores de frecuencias y radiogoniómetros, todos estos avances y otros fueron adaptados a la práctica por la nueva marina canadiense y al final de la guerra todos los mejores técnicos y especialistas, sin excepción, eran reservistas canadienses.

Una nueva experiencia para las corbetas fue la Operación Torch, que llevó a las fuerzas estadounidenses al norte de África y que cambió radicalmente el cariz de la guerra en Europa occidental. No obstante, esta operación exigió el retiro de numerosas corbetas de la escolta tradicional en el Atlántico norte y su impacto en los embarques marítimos fue casi catastrófico. Los alemanes lograron hundir 20 buques con un total de 148.142 toneladas sólo en el sector sur, en el mes de octubre (Milner:85).

Después de dicha operación las escoltas de los convoyes mejoraron notablemente. Las tácticas inglesas de tomar la ofensiva fueron adoptadas definitivamente y el número de escoltas y buques auxiliares fue adaptado a cada convoy. Pero no por eso fueron eliminados los problemas.

La introducción del torpedo acústico por parte de los alemanes fue tal vez el momento más negro de la guerra para los canadienses. En octubre de 1944 un enorme convoy sufrió los primeros efectos de la nueva arma, que iba dirigida a las escoltas antes que a los mercantes.

La fragata Lagan recibió un impacto a popa y minutos después corría igual suerte el destructor Saint Croix. La corbeta Polyanthus se separó para recoger a los sobrevivientes y fue víctima también del nuevo sistema. La fragata Itchen había recogido a varios naufragos de los buques torpedeados; cuando una alarma la hizo avanzar frente al convoy, el buque simplemente desapareció en un pilar de fuego; había sido torpedeado en sus hélices. Se salvaron sólo 3 hombres de los 200 que iban a bordo. Uno era del Polyanthus, otro del Saint Croix y el tercero del Itchen.

El torpedo acústico, el arma secreta del Führer, no tuvo un éxito duradero. A las pocas semanas el Almirantazgo había creado un sistema remolcado llamado Fox y muy pronto apareció el sistema canadiense CAT (Counter-Acoustic Torpedo), un artefacto tan simple que podía ser fabricado en cualquier parte. Consistía en dos pedazos de cañerías, unidas paralelamente, que se golpeaban al ser arrastrados con un alambre largo. De esta manera se conjuró el peligro del torpedo, que naturalmente era atraído al sonido de los tubos metálicos, mucho más alto y fuerte que el de las hélices.

La Operación Neptuno fue la fase naval de la invasión del continente europeo en 1944. Las corbetas canadienses no fueron retiradas de los convoyes, aunque a algunas se las dotó de equipos rastreaminas y participaron activamente en la invasión. El peso de las operaciones rastreaminas recayó en los minadores tipo "Bangor", que habían servido de escoltas auxiliares.

A comienzos de 1944 se nota un cambio profundo en las fuerzas canadienses. Mejoran los comandantes, no sólo de las corbetas individuales sino de los grupos. Los nuevos líderes son gente con experiencia y bien seleccionada que conducen a sus hombres con entusiasmo y dedicación. El entrenamiento intenso de las tripulaciones se hace sentir también. Hay gente especializada en el radar, el Asdic, los equipos de radio. La artillería ha mejorado

notablemente, como lo atestigua el número de submarinos que sufren impactos en las torrecillas y los aviones de la Luftwaffe que se cuidan de no acercarse a las corbetas. Por último, los equipos no sólo están disponibles sino que se trata de aparatos modernos y probados, con amplios surtidos de repuestos. Con razón los submarinistas alemanes, que desde un comienzo habían adquirido un saludable respeto por las corbetas, se negaban a enfrentarlas aunque tenían armamento casi igual, velocidad similar y eran más maniobrables ya que podían sumergirse y disparar torpedos. Un memorando alemán interno decía:

"El Almirantazgo británico ha introducido nuevos buques y aunque nuestros submarinos muestran mejoras debemos reconocer que las preocupaciones de nuestros U-botes han aumentado considerablemente. No hay aquí posibilidades de blitzkrieg. Muchos de los comandantes de U-botes hervirán de rabia al no poder atacar debido a la mayor protección de las corbetas y mercantes armados que los obligan a cubrirse" (Schull:79).

Entre las escoltas hacen su aparición las fragatas, especialmente diseñadas para la guerra antisubmarina, con dos hélices, más rápidas y más grandes que las corbetas. Se les agrega los portaaviones-escolta, que ahora permiten la protección aérea del convoy en toda la extensión del océano.

Grupos independientes llamados "hunter-killers" comienzan sus operaciones en el Atlántico con gran éxito y gracias a "Ultra" pueden rastrear y encontrar a los submarinos con una facilidad que los alemanes no se explicaban y que en realidad no podían explicarse. Los canadienses no participaron en estas operaciones, limitándose a grupos escolta.

La Real Armada de Canadá puede mostrar con orgullo sus logros en la Batalla del Atlántico. Sus buques hundieron 27 submarinos y capturaron y destruyeron 42 naves enemigas. Pero la verdadera magnitud de su éxito está en los buques mercantes, que efectuaron 25.343 viajes llevando 181 millones de toneladas de carga bajo la custodia de buques canadienses. Gracias a las corbetas fueron entregadas 90 mil toneladas de material de guerra por cada día de guerra.

Pero la armada pagó en buques y en sangre. Los canadienses tuvieron 1.797 muertos, la mayoría ahogados; 319 quedaron heridos y 95 fueron hechos prisioneros. De la treintena de buques hundidos, que van desde el legendario destructor Fraser, hundido frente a la boca del Gironde en 1940, el yate Racoon, torpedeado frente a la boca del Saint Lawrence, cuatro desaparecieron por la acción del mar, que probó ser un enemigo tan violento y peligroso como el torpedo alemán.

Al terminar la guerra, la mayoría de las corbetas fueron traspasadas a la War Assets Corporation y ancladas en Sorel, lugar en el río Saint Lawrence, equidistante entre Québec y Montreal. Antes de entrar al río, en Halifax les habían sacado las municiones, los radares y Asdic y las cargas de profundidad. En Sidney, cerca del cabo Bretón, se les quitó el cañón de 4" y las Oerlikon. Las tripulaciones, sabiendo que algunas corbetas serían compradas por armadas sudamericanas, trataron de entregarlas en el mejor estado posible, pero fueron elegidas para la venta las de más reciente construcción.

Chile adquirió las siguientes tres corbetas del último modelo "Flower": Strathroy (Chipana), Thorlock (Papudo) y Stellarton (Casma).

Desplazaban 970 toneladas, 30 más que las originales, no sólo por su tamaño y mayor armamento sino también porque les fueron agrandados los estanques para darles un mayor radio de acción. Construidas en 1944, no tuvieron gran figuración en los épicos combates de los convoyes en el Atlántico norte. Sólo la Thorlock figura en la historia oficial de la guerra canadiense, habiendo escoltado hasta Bay Bulls, Newfoundland, un submarino rendido, el U-109. En cuanto a la actuación de estas corbetas en Chile, tendremos que esperar que quienes sirvieron en ellas nos cuenten sus memorias.

BIBLIOGRAFIA

- Jane's Fighting Ships, Londres: Varias ediciones desde 1938 a 1958.
- Lamb, James B.: *The corvette navy*, Toronto, Macmillan of Canada, 1977.
- Lynch, Thomas G. *Canada's Flowers*, Halifax, Nimbus, 1981.
- Milner, Marc: *North Atlantic Run*, Toronto, Penguin Books, 1985.
- Monsarrat, Nicholas: *Monsarrat at Sea*, Londres, Cassell, 1975.
- Preston, A. y Alan Raven: *Flower class corvettes*, Londres, Bivouac Books, 1973.
- Robertson, Terence: *Escort commander*, New York, Nelson Doubleday.
- Schull, Joseph: *Far distant ships*, Ottawwa, King's Printer, 1950.
- "The small stuff, they fight a tough, unpublicized war", U.S. *Army-Navy Journal of Recognition* número 5, enero 1944, pp. 26-27.
- Weyer's warships of the world, Annapolis, US Naval Institute, 1968.