

GUERRA DE CORSO DURANTE LAS DOS GUERRAS MUNDIALES



Capitán de Corbeta HECTOR CALDERON S.

Introducción

El objetivo de los Corsarios alemanes durante las dos últimas guerras mundiales fue combatir el tráfico marítimo de los países aliados.

En este escrito se dividen las actuaciones de estos buques en dos partes: I Guerra y II Guerra. Al final de cada parte se hace un análisis desde el punto de vista Estratégico y Táctico de lo que fue la actuación de los Corsarios en cada guerra, y al final del escrito se hacen algunas observaciones sobre las posibilidades del empleo de Corsarios en la próxima guerra.

Vale la pena hacer un preámbulo antes de entrar en materia, aclarando el concepto de Corsario, dando algunas características y detalles relacionados con su empleo.

Como se dijo inicialmente, el Corsario es utilizado para combatir el tráfico marítimo. Su empleo es independiente en la gran mayoría de los casos. La única protección con que cuenta es aquella que lleva consigo, es decir, no puede esperar refuerzos ni ayuda en caso de que se encuentre con un enemigo superior a él. Si ocurre el encuentro, como sucedió en la mayoría de los casos, sus únicos recursos son: combatir y destruir al enemigo, o ser destruido por la acción enemiga. La

Orden de Operaciones de un Corsario dice en resumen, lo siguiente:

Misión:

"Combatir al Tráfico Marítimo enemigo en el Area NN, por todos los medios de que dispone, evitando el encuentro con Fuerzas Superiores que puedan interrumpir su misión. Su actuación es independiente. El Comandante debe usar su criterio para cambiar de área de Operaciones dentro de la zona asignada de acuerdo con el peligro que exista de ser interceptado. Sus actuaciones en cualquier caso serán regidas por la ética profesional y humanitaria que ha regido a la Armada Alemana".

Debe aclararse también que un Corsario puede ser un buque de guerra propiamente dicho, o un buque mercante armado. En este último caso puede suceder que éste haya sido construido para este fin, o haber sido convertido de un mercante común y corriente.

El Corsario Mercante armado tiene una gran flexibilidad en cuanto al cambio de apariencia se refiere. Por medio de artificios físicos puede convertirse en un buque de dos chimeneas y un mástil adicional. Sus líneas también son cambiadas así como el color del casco y usados con bandera y nombre supuestos engañan al enemigo más

perspicaz, como efectivamente lo hicieron. Tuvieron los Corsarios gran autonomía y velocidad entre 10 y 19 nudos. A estos Mercantes Armados se les denominó también "Cruceros Auxiliares".

En esta información general sobre los Corsarios, veremos a continuación los aspectos relacionados con los mismos durante la I Guerra Mundial.

Corsos en la I Guerra Mundial

Además del Escuadrón de Von Spee que navegó medio mundo y derrotó un escuadrón inglés en el camino, hubo seis buques que tuvieron particular importancia. Los primeros, en tiempo e importancia, fueron el GOEBEN y el BRESLAU, cuyo escape a los Dardanelos en 1914 precipitó la guerra entre Turquía y los aliados. Esto cortó las comunicaciones directas con Rusia en forma tal que estos no pu-

dieron recibir los abastecimientos que necesitaban en un momento en que combatían con los alemanes con precarios medios.

Después vino el Konisberg, que perseguido por unos ochenta buques ingleses se refugió en un remoto río del Africa Oriental Alemana, hundiéndose a sí mismo. Su tripulación y sus cañones fueron trasladados a tierra y prosiguieron hostilidades en cooperación con fuerzas de tierra envolviendo los siguientes territorios: Africa Oriental Inglesa y Alemana, Rodesia y las posesiones portuguesas y belgas. Los remanentes de esta fuerza combinada, a órdenes del General Von Lettow Vorbeck no se rindieron sino un día después de firmado el Armisticio en Europa.

Rogge, el Comandante de Corsario más exitoso en la II Guerra Mundial, tenía este tipo de campaña en su mente, como veremos más adelante. Este Comandante tenía planeado llevar su buque a alguna posesión inglesa a continuar hostilidades ahí, en caso de que su buque no pudiera o se viera forzado a no continuar su carrera en el mar.

Las lecciones del Goeben y el Konisberg aplicadas hoy, podrían dar como resultado uno o dos buques rusos llevando armamento y asistencia técnica a algún país infiltrado de un fuerte movimiento comunista y comenzando desde un incidente hasta una campaña completa con los resultados embarazosos que podemos predecir para la causa aliada. Otro buque corsario alemán que se puede mencionar y que llegó a ser famoso es el EMDEN. Su presencia en el Océano Indico paralizó el comercio, no tanto por los hundimientos o capturas de buques, sino por el retardo ocasionado por la organización de convoyes y provisión de escoltas. En esta forma, materiales vitales para los aliados no llegaron oportunamente a su destino. La disponibi-

CAPITAN DE CORBETA

HECTOR CALDERON SALAZAR

Ingresó a la Escuela Naval de Cadetes el 1º de julio de 1946. Ha obtenido los siguientes ascensos: Guardiamarina, Teniente de Corbeta Cuerpo General; Teniente de Fragata Cuerpo General; Teniente de Navío Cuerpo General y Capitán de Corbeta Cuerpo General. Cargos desempeñados: Oficial de Deberes Grales. del ARC Antioquia; Oficial de Deberes Generales del ARC Capitán Tono; Oficial de Deberes Generales del ARC Almirante Brion; Instructor de la Sec. de Armamento de la Escuela Naval de Cadetes; Profesor titular externo de Marinería en la Escuela Naval de Cadetes; Comandante de la Base Naval ARC Buenaventura; Instructor de la Escuela Naval de Cadetes; Segundo Comandante del ARC Capitán Tono; trasladado al Estado Mayor Naval de la Fuerza Naval del Atlántico; Segundo Comandante del ARC Antioquia y destinado a la Escuela Superior de Guerra para integrar el Curso Regular de Estado Mayor. Cursos: ASW. en Key West (USA); CIC Wach Officer en Dam Nek (USA) y Trg Material Production e Utilization en Norfolk. (USA).

lidad de escolta pesada durante los primeros meses de la Guerra fue tan difícil en la I Guerra como en la II.

Otros buques Corsarios dignos de mencionar en la I Guerra fueron: el Mowe, Wolf y Seeadler.

De los Corsarios más destacados se amplía la información a continuación:

GOEBEN Y BRESLAU

La carrera como Corsario del Goeben comenzó el 28 de junio de 1914. Este Crucero de Batalla se encontraba fondeado en Haifa. El Comandante de la División Alemana del Mediterráneo, Almirante Souchon, se encontraba en una recepción durante la cual fue informado del asesinato del Archiduque Franz Ferdinand. Su primer pensamiento fue: guerra, y su segundo, que las calderas del Goeben no se encontraban en buen estado y sería necesario repararlas. El Goeben fue ordenado proceder a Pola, puerto austríaco para reparaciones, las cuales se efectuaron por ingenieros y trabajadores enviados desde Alemania, para este fin. Un poco antes de las declaraciones de guerra, Souchon, zarpó de Pola a bordo del Goeben en compañía del Crucero liviano Breslau. A bordo de este último se encontraban dos oficiales destinados a alcanzar cargos muy altos en la marina alemana: Subteniente Donitz y Teniente Carls.

Souchon entró al Mediterráneo y considerando que su objetivo primordial eran las líneas de comunicación francesas, procedió hacia el Oeste. Sobre la marcha recibió información sobre la posible y casi inminente entrada de Gran Bretaña a la Guerra contra Alemania.

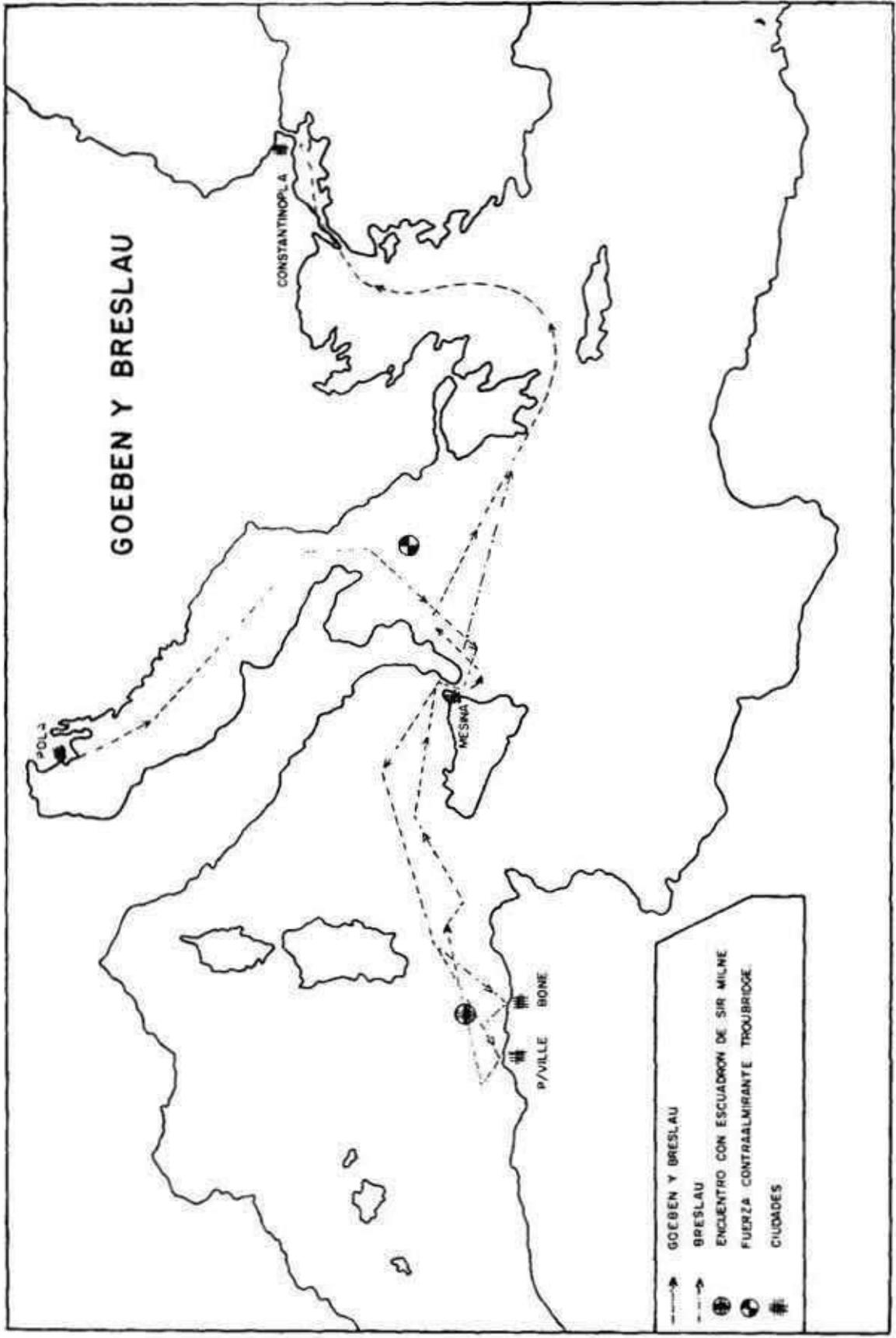
Souchon procedió con el Goeben a Bone con el propósito de bombardear este puerto sobre Argelia y envió al Breslau a Phillippeville con el mismo fin. En su aproximación final a estos objetivos, recibió la orden de proce-

der a los Dardanelos, pero Souchon estaba resuelto a efectuar el bombardeo primero, lo que efectivamente hizo en la mañana del 4 de agosto de 1914, ocasionando con esto que los franceses pospusieran el zarpe de los convoyes de tropas que se dirigían a Francia.

Navegando hacia los Dardanelos en la misma mañana del 4 de agosto, Souchon se encontró con los Cruceros de Batalla ingleses "Indomitable" e "Infatigable", al mando del Capitán de Navío Kennedy. Esto sucedía unas 12 horas antes de la declaración de guerra de Inglaterra a Alemania. Como ninguna de estas fuerzas izaba insignia de Almirante abordo, no fue necesario saludarse mutuamente, y ambos Comandantes se vieron enfrentados a una situación extraña y peligrosa.

Kennedy pidió instrucciones a Londres y al mismo tiempo permitió al Goeben alejarse. Se le había ordenado inicialmente que debería atacar a los alemanes si estos atacaban buques franceses, pero esta orden le fue cancelada posteriormente con base en que la guerra con Alemania era inminente y que debería mantener contacto con el Goeben. Los tres buques se alejaron hacia el Este. El Goeben adelante y en cada una de sus aletas un Crucero inglés. Pero la ventaja de velocidad del Goeben le permitió adelantarse, en tal forma que cuando ya Inglaterra y Alemania estaban en guerra, el Goeben se había perdido de vista.

En compañía del Breslau, el Goeben tomó carbón en el estrecho de Mesina. Zarpó y eludió al escuadrón del Comandante de la Flota Inglesa en el Mediterráneo, Sir Berkeley Milne, quien no había entendido las órdenes que se le habían dado de pasar a través de los estrechos de Messina en persecución de Souchon. Esto le costó a Sir Berkeley el ser relevado de



su Comando un poco tiempo después.

Pero había en el Mediterráneo otra fuerza inglesa que podía detener a Souchon, el escuadrón del Contraalmirante Troubridge, compuesto por cuatro cruceros más pequeños, débiles y menos veloces que el Goeben, y ocho destructores. Troubridge, en vista de la debilidad de sus fuerzas, no ofreció combate a Souchon. Por esta acción, Troubridge fue llamado a Consejo de Guerra, y a pesar de que fue declarado inocente, fue trasladado a una actividad en tierra.

Souchon con sus dos buques procedió hacia los Dardanelos perseguido solamente por el Gloucester. Pero siendo los dos primeros más veloces y teniendo armamento de mayor alcance, pudieron fácilmente llegar a su destino sin ofrecer ni dar combate de importancia.

El Almirante alemán al mando de esta fuerza de buques estaba resuelto a entrar por la fuerza al mar de Mármara, si esto era necesario, pero la misión alemana en Turquía ya había logrado que el gobierno turco, en mucho secreto, concediera la autorización correspondiente para que el Goeben y el Breslau entraran pacíficamente, lo cual efectivamente hicieron.

Los buques fueron inmediatamente vendidos teóricamente al gobierno turco, pero reteniendo abordo su tripulación completa.

La tripulación de estos buques y gran cantidad de expertos traídos de Alemania iniciaron los preparativos para la entrada de Turquía a la guerra contra los aliados. La flota turca se encontraba en un estado muy pobre de entrenamiento, eficiencia y moral, pero los alemanes mejoraron mucho esta situación poniendo alemanes de Comandantes de buque o consejeros de los mismos.

A fines de 1914, los alemanes ya estaban listos para su próximo paso.

Sin decirle a un solo turco, Souchon zarpó con bandera turca en el tope de sus mástiles; bombardeó la costa rusa del Mar Negro, e inició prácticamente la guerra entre Turquía y los Aliados.

La vida de estos dos buques fue indudablemente muy activa durante toda la guerra hostigando la flota rusa del Mar Negro y aún en el Mediterráneo en donde hundió dos monitores ingleses en enero de 1918.

El Breslau fue minado y hundido a principios de 1918. El Goeben fue entregado de verdad a Turquía al final de la Guerra e incorporado a su flota con el nombre de Yavuz.

EMDEN

El más famoso de los Corsarios alemanes durante la I Guerra Mundial, fue el Crucero Emden. Su Comandante, el Capitán de Navío Muller, despertó la admiración de amigos y enemigos. Su carrera de destrucción duró tres meses solamente y durante este período hundió o capturó 101.000 toneladas de buques de carga. Además hizo dos ataques sensacionales en dos puertos importantes, así: bombardeo de los tanques de combustible en Madras en septiembre 22, y un mes después entró a Bahía Penang con bandera inglesa que arrió en el último minuto hundiendo un crucero ligero ruso y un destructor francés. El fin de este Corsario llegó cuando al aproximarse a Cocos Keeling con el fin de destruir el cable submarino, la estación de radio en esta isla dio la alarma. El Crucero H.M.A.S. Sidney que estaba en las cercanías se dirigió a esta isla y siendo superior en poder de fuego logró su destrucción. Hoy, después de 48 años, su casco puede verse en las cercanías de Cocos Keeling sobre la superficie del mar.

KONIGSBERG

Como se dijo anteriormente el Ko-

nigsberg fue forzado a subir por el río Rufiji en Tanganika y destruido posteriormente. Su destrucción definitiva demoró 9 meses y fue necesario traer monitores especiales desde Inglaterra.

Su tripulación desembarcó los cañones que podían usarse y tomó parte activa en la campaña del Africa Oriental. A órdenes del General von Lettow-Vorbeck combatieron hasta un día después del armisticio y devueltos a Berlín en donde fueron recibidos con una bienvenida triunfante en mayo de 1919.

KARLSRUHE

Crucero ligero alemán de carrera muy corta, tuvo tres meses exitosos de guerra contra el comercio marítimo en las Indias Orientales. Su destrucción fue accidental cerca a Trinidad, al explotar una de sus Santabárbaras.

Aparte de los buques de guerra usados como Corsarios, ya mencionados, los alemanes también utilizaron varios buques mercantes entre los cuales pueden mencionarse los siguientes:

KAISER WILHELM DER GROSSE

Prácticamente su carrera tuvo una duración de tres semanas y solamente un episodio merece destacarse de sus actuaciones. Cerca a Tenerife, el 15 de agosto de 1914 detuvo a los buques ingleses ARLANZA y GALICIAN ambos llenos de pasajeros. Después de dismantelar sus equipos de radio para que no dieran la alarma, les fue permitido proceder ya que el Corsario no tenía lugar en donde colocar toda esta cantidad de gente.

Puede observarse en este gesto la conducta de los capitanes de los Corsarios alemanes en cuanto al sentido humanitario de la guerra, aun cuando también es cierto, unos pocos meses después la flota submarina alemana inició su guerra sin restricciones contra toda clase de buques. Los Corsarios

alemanes salieron al final de la I Guerra con la hoja más limpia en este sentido.

El Kaiser Wilhelm der Grosse fue destruido poco tiempo después cerca a las Canarias por el Crucero inglés Highfyer, el 26 de agosto de 1914.

CAP. TRAFALGAR

Sin hacer ninguna presa, pereció en combate contra el crucero inglés Carmania el 14 de septiembre de 1914.

PRINZ ERITEL FRIEDRICH

Después de hacer algunas presas en el Atlántico, e imposibilitado para regresar a Alemania, se internó en Newport News en marzo de 1915.

Durante la guerra se prepararon en Alemania nuevos cruceros auxiliares; es la época del Moewe, Seeadler, Wolf, Libau, Greif Berlín y del Meteor. Estos buques tenían que resolver, como cuestión previa, el problema que representaba el forzamiento del bloqueo que los ingleses ejercían en la región entre las Orcadas y Noruega. Después debían retirarse, sin ser vistos, hasta las zonas lejanas de escasa vigilancia enemiga, atacar en ellas al tráfico y regresar. La suerte de estos famosos Corsarios fue muy variada: unos perecieron al intentar salir al Atlántico; otros como el Moewe, realizó dos cruceros por el Atlántico, regresando a Alemania; o como el Wolf, que efectuó una campaña de cuatrocientos cincuenta y un días en el Atlántico, en el Indico y en los mares de Australia, llegaron al máximo de lo que se puede pedir a un crucero auxiliar.

Análisis y Enseñanzas

Las aventuras de los Corsarios alemanes durante la I Guerra Mundial, están llenas de episodios admirables y son espléndidos ejemplos de lo que la técnica, la astucia y el valor pueden

llegar a realizar al servicio de un firme concepto del deber; pero justo es reconocer que estos positivos timbres de gloria de la Marina Germana, no tuvieron aporte sensible en el desarrollo general de la guerra. Unos cuantos buques mercantes hundidos y unas épocas de alarma en los mares lejanos, con su consiguiente alza en los fletes, no podían ser nunca una cosa decisiva, ni siquiera representó un grave daño para los aliados de entonces. El único episodio que se acercó algo a influenciar estratégicamente el desarrollo de la guerra fue la incursión de 1914 del Almirante Souchon a la costa rusa del Mar Negro, la cual inició prácticamente la guerra entre Turquía y los aliados. Pero esto fue solamente, digamos, un pretexto pues desde agosto 2 de 1914 —y esto lo desconocía Inglaterra— se había firmado un pacto secreto entre Alemania y Turquía por medio del cual esta última se comprometía a entrar en guerra a favor de Alemania en caso de que esta efectivamente se llevara a cabo. Turquía, por su parte, continuó afirmando su neutralidad y los ingleses aceptaron esto de buena fe.

Se puede concluir entonces, que aparte del factor sorpresa estratégica para los aliados de que Turquía entrara a la guerra, que vino después de la incursión de Souchon al Mar Negro, la actuación de los Corsarios alemanes en la I Guerra no influyó en el desarrollo de la misma.

Corsos Durante la II Guerra

Los Corsarios alemanes durante la II Guerra, hundieron más de 200 buques aliados o neutrales con un total de más de 1.000.000 de toneladas operando en todos los océanos del mundo.

Hubo en total, buques de guerra y mercantes armados, 15 buques destinados a la Guerra de Corso. Los más exitosos fueron el acorazado de bolsillo

Graf Spee y el Atlantis, y a estos dos buques dedicaremos especial atención en este escrito. El Komet cruzó el Ártico por el Norte de Siberia y fue a operar al Pacífico. El Thor combatió e hizo retirar a dos Cruceros Mercantes armados ingleses, y hundió a un tercero.

Dos Corsarios hundieron y fueron hundidos a su vez por sus oponentes en acción de superficie valerosa que merece destacarse en este escrito. El Kormoran hundió y a la vez fue hundido por el Crucero australiano Sidney, y el Stier, en forma similar hundió al mercante de bandera estadounidense Stephen Hopkins. De los 9 mercantes armados operando como Corsarios, siete fueron hundidos por acción enemiga, pero las marinas aliadas estuvieron detrás de ellos por 3 años y medio, en momentos en que hasta el último de sus buques era indispensable y necesario para derrotar a la fuerza submarina y para preparar la liberación de Europa y Asia.

El primer paso en la preparación de la campaña de la II Guerra contra los buques mercantes aliados, comenzó en 1927 cuando la marina alemana estaba reducida por el tratado de Versalles a solamente 6 acorazados viejos, 6 cruceros ligeros y 24 destructores.

El primer paso fue, lógicamente, de planeamiento. Se requería establecer una organización en tiempo de paz, para que en tiempo de guerra comprara víveres y demás, los cargara en buques neutrales o alemanes que a su vez se dirigirían a altamar a abastecer a los Corsarios. Este mismo sistema había operado correctamente en la I Guerra. Era también otra función de esta Organización el proveer información de inteligencia sobre el tráfico de buques mercantes.

En 1928 el Almirante Erich Raeder fue nombrado Comandante de la Armada alemana, y ocupó este cargo has-

ta 1943. Raeder dirigió el rearme alemán y planeó la estrategia de su empleo en la II Guerra.

En 1934, clandestinamente, se hicieron los alistamientos necesarios para la construcción de 4 cruceros auxiliares, pero desafortunadamente el ejército no facilitó el armamento que estas unidades requerían y los resultados fueron que en 1939 Alemania no contaba con Cruceros Auxiliares ni se estaban construyendo. En consecuencia Raeder se vio obligado a utilizar sus buques de guerra como Corsarios y efectivamente ordenó el zarpe del Graf Spee y el Deutschland un poco antes del ataque a Polonia.

Pero si los alemanes estaban cortos de Corsarios, las armadas francesa e inglesa estaban imposibilitadas para proteger sus buques mercantes contra los Corsarios. Esta protección solamente podía hacerse empleando el sistema de Convoyes, y para esto no disponían de cruceros suficientes.

Otros sistemas, además de los convoyes, y que fueron empleados después, fueron: patrullaje de áreas focales, cambios de ruta con el consiguiente perjuicio en tiempo y gasto de combustible, y finalmente grupos de caza compuestos por buques capitales.

El Almirante Raeder tenía planeado tener su flota de superficie lista para 1944 compuesta por los siguientes buques:

6 Acorazados de 56.000 toneladas, 8 cañones de 16".

2 Acorazados de 42.000 toneladas, 8 cañones de 15".

2 Acorazados de 31.000 toneladas, 9 cañones de 11".

3 Cruceros de Batalla de 31.000 toneladas, 6 cañones de 15".

3 Acorazados de bolsillo de 14.000 toneladas, 6 cañones de 11".

8 Cruceros pesados de 14.000 toneladas, 8 cañones de 8".

9 Cruceros ligeros de 8.000 toneladas, 9 cañones de 5.9".

2 Portaaviones de 20.000 toneladas, 40 aviones.

Además, destructores y embarcaciones menores.

Estos buques debían dividirse en tres grupos: los Acorazados más pequeños, tales como el Bismarck, Tirpitz, Scharnhorst y Gneiseau, debían permanecer en áreas de Alemania para cumplir una misión parecida a la de Flota en potencia obligando a los ingleses a dejar parte de su flota para combatir si fuera necesario con este primer grupo. El segundo Grupo debía dirigirse a altamar para hacer la Guerra al Tráfico Marítimo, y estaba compuesto por: Cruceros de Batalla, acorazados de bolsillo, cruceros y portaaviones. El tercer Grupo estaba destinado a la protección del segundo Grupo, pues se presumía que los ingleses enviarían buques pesados y cruceros a cazar y destruir el grupo destinado a la guerra al Tráfico Marítimo. En este caso entonces, el tercer Grupo saldría a cazar y destruir el Grupo inglés que saliera a destruir al segundo Grupo alemán. Pero la guerra se anticipó a los planes que tenía Raeder y tuvo que trabajar y operar su flota con los medios disponibles.

Tan pronto comenzó la guerra, se inició la conversión de cierto número de buques mercantes en Corsarios. Al final de este escrito aparece un resumen de sus actividades, así como las de los buques de guerra destinados a Corsarios.

Ninguna de estas transformaciones o conversiones estuvo terminada antes de mayo de 1940.

El efecto de los Corsarios en la guerra se analiza al final de este escrito. Con este corto preámbulo, se verá a continuación la Operación de dos de los Corsarios más interesantes y que

sirven como "tipo" para el propósito de este artículo.

Operaciones del Almirante Graf Spee

Al mando del Capitán de Navío Hans Langsdorff, la declaración de guerra sorprende al Graf Spee en pleno Atlántico, listo para atacar el tráfico marítimo británico.

En la mañana del 30 de septiembre de 1939, al mes de haber estallado la guerra y a los cuarenta días de haber salido de Alemania, hace su primera presa, 140 millas al SE de Pernambuco. Se trata del vapor inglés "Clement" de 5.000 toneladas, que es hundido después de poner a salvo a su dotación.

Cambia de escenario rápidamente y se dirige al Atlántico Oriental pues el "Clement" ha podido dar la alarma de que ha sido capturado por un Corsario alemán. En esta zona captura y destruye entre el 5 de octubre y el 22 del mismo mes los siguientes buques: "Newton-Beach", "Ashlea", "Hunstman" y "Trevanion".

De todos estos buques que captura, el Graf Spee se aprovisiona de víveres principalmente. El combustible y repuestos le son suministrados por el mercante alemán Almark que lo acompaña a lo largo de su travesía por todo el Atlántico haciendo rendez-vous con el corsario cada vez que es necesario.

Considerando peligroso permanecer por más tiempo en esta área, Langsdorff, decide cambiar de sitio y se dirige hacia Lorenzo Márquez, Africa Sur Oriental, dando la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza, pasando a gran distancia de este sitio. El 15 de noviembre hunde al "Africa Shell" cerca a Lorenzo Márquez. Este es su sexto buque capturado y hundido en un mes y medio.

La reacción inglesa no puede esperarse más y efectivamente apenas 15 días después de que el Graf Spee hi-

zo su primera presa, zarpa de Inglaterra la Fuerza K al mando del Vicealmirante Wells, compuesta por: crucero de Batalla "Renown" de 32.000 toneladas, portaaviones "Ark Royal" con 60 aviones, y cuatro destructores de escolta.

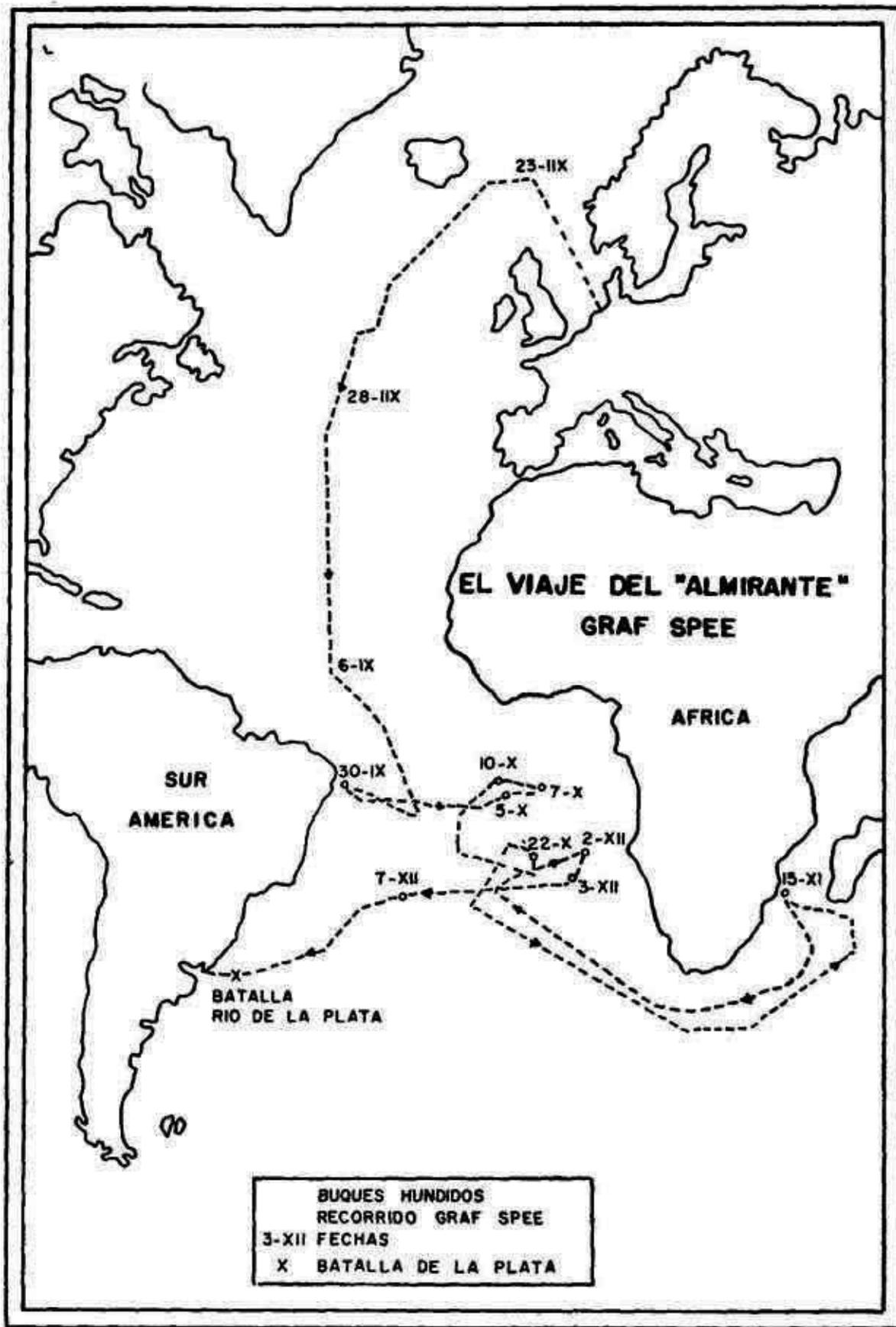
Esta agrupación estaba perfectamente concebida para la captura y destrucción del Graf Spee. El "Renown" más veloz y mejor armado que el corsario podría destruirlo si le era previamente localizado y para esta misión el Almirantazgo destinaba al mejor de sus portaaviones, el Ark Royal. Los destructores por su parte estaban presentes para la protección anti-submarina de los dos buques mayores.

Durante casi un mes, comenzando el 15 de octubre, la Fuerza K patrulla el área limitada por el paralelo de Santa Elena, las costas de Liberia y los meridianos 0° y 20° de longitud W con el único resultado positivo de haber capturado el vapor alemán "Uhenfels" que transportaba a Alemania un rico cargamento de cuero, nueces, almendra de coco y una partida de opio valorada en 250.000 libras esterlinas.

La Fuerza K, regresa a Freetown, Sierra Leona y allí se entera el 18 de noviembre del hundimiento del Africa Shell. El Corsario tan afanosamente buscado en el Golfo de Guinea aparece ahora cerca a Madagascar. La Fuerza K zarpa inmediatamente para interceptarlo en el Cabo de Buena Esperanza cuando vaya a regresar al Atlántico.

Pero el mar es un basto camino, y el Graf Spee penetra en el Atlántico antes de que la Fuerza K pueda situarse convenientemente, para interceptarlo.

Después de transbordar prisioneros y aprovisionar del Almark, el Graf Spee se dirige al mismo sitio en que un mes antes había hundido el "Trevanion". A 300 millas y al Oeste



del Sur de Angola hundió el vapor "Doric Star" el 2 de diciembre. El Vicealmirante Wells decide colocar su Fuerza en el Atlántico Sur entre Río de Janeiro y "Cape Town" desde donde pueda dirigirse rápidamente hacia el sitio en que sea detectado el Corsario.

Mientras tanto la División de Suramérica, responsable de la protección del Tráfico Marítimo Inglés en la parte occidental del Atlántico Sur, hacía sus preparativos para un posible encuentro con el Graf Spee. Esta división, al mando del Comodoro Harwood, estaba constituida por los Cruceros: Cumberland de 10.000 toneladas, "Exeter" de 9.390, "Ajax" y "Achilles" de 7.000 toneladas cada uno.

De los cuatro mencionados solamente se disponía de los tres últimos, pues el Cumberland estaba en reparaciones en Port Stanley.

Al conocer el Comodoro Harwood el 3 de diciembre del hundimiento del Doric Star, supuso que el Corsario cambiaría de zona inmediatamente y se dirigiría al Atlántico Sur Occidental a menos que continuara hacia el Norte para dirigirse a Alemania. En el primer caso, era de su incumbencia el estar preparado para recibirlo y combatirlo, y con base en esto hizo su Plan de Operaciones.

La necesidad de una concentración de sus fuerzas era evidente debido a la superioridad de fuego del corsario. Sobre el sitio de la concentración, se decidió por el Estuario del Plata ya que esta era el área central entre las tres posibles que el Graf Spee escogería, y estas eran:

- a) En la mañana del 12 de diciembre, en la zona de Río de Janeiro.
- b) En la tarde del 12, o en la mañana del 13, sobre el Estuario del Plata.
- c) En la tarde del 14, en la zona de las Islas Falkland.

De acuerdo con esta decisión impartió las órdenes sobre aprovisionamiento de combustible al 100 por ciento y sitio de reunión 150 millas al Este del Estuario del Río de la Plata, en la mañana del día 12. Así mismo, el Comodoro Harwood llegó a la conclusión de que si el combate se presentaba antes del 17 de diciembre, no tendría ninguna ayuda de la Fuerza K.

En la mañana del día 12, el Comodoro Harwood reunió a sus Comandantes abordo del "Ajax" y emitió sus instrucciones para el combate así:

Combatir a fondo el Graf Spee. La División atacaría en dos grupos para dividir la artillería del Graf Spee. El Exeter y Aquiles por el otro costado. Cada grupo mantendría la distancia a que mejor rendimiento pudiera sacar de su artillería, evitando las fuertes presiones del contrario, con su movilidad y con cortinas de humo. Dadas estas instrucciones los Comandantes regresaron abordo.

Por su parte el Graf Spee, hundió el 3 de diciembre el "Tairoa" frente a las costas del Africa Sur Occidental y enrumba hacia Sur América por dos motivos:

1º Cambiar de Area de Operaciones.

2º Problemas de aprovisionamiento.

El día 7 de diciembre, hundió el vapor "Streonshalm" el último que habría de hundir y el día 13 de diciembre, en la mañana, avista humo en el horizonte que se apresta a reconocer.

En excelentes condiciones de mar y visibilidad, la División de Cruceros del Comodoro Harwood navegaba en columna a las 06:14 del 13 de diciembre 200 millas al Este de Río Grande del Sur, cuando los vigías avistaron "Humo al 320º". Dos minutos más tarde ya había sido identificado el Graf Spee, pues no era otro, y el Comodoro Harwood dio la orden: "Maniobrar en la forma prevista".

Con arreglo a lo previsto la vispera el Exeter cambió de rumbo para atacar un costado, mientras el Ajax y Aquilles maniobran para combatir el otro costado.

A las 06:18 abre fuego el Graf Spee contra el Exeter y Ajax, que no habían alcanzado a separarse todavía, concentrando su fuego después sobre el Exeter al comprender Langdorff la maniobra de los ingleses.

A una distancia de 16.500 metros y con una precisión extraordinaria del tiro, a la tercera salva es orquillado el Exeter en tal forma que a las 06:24 todos los sirvientes de los tubos lanzatorpedos han sido muertos, las comunicaciones internas se han perdido, la torre B queda fuera de servicio, no hay comunicaciones con las máquinas ni la popa y en el puente de mando solamente el Comandante y dos hombres más quedan ilesos; el resto, muertos o heridos. Además, se produjeron en el interior, incendios e inundaciones que hacen entrar en acción al personal de control de averías. Sin embargo, el Exeter sigue combatiendo sin interrupción sensible de su fuego, lo cual dice mucho de la moral y adiestramiento de esta tripulación.

Parte del armamento del Graf Spee es también dedicado al Ajax y Aquilles pero sin resultados positivos.

Por su parte del fuego de la División de Harwood no ha hecho ningún efecto considerable sobre el Graf Spee. A las 06:40 el Exeter se ve obligado a retirarse del combate debido a la gran cantidad de averías y bajas que tiene. Y a partir de esta hora también, el combate se convierte en un "combate de caza" pues el Comodoro Harwood decide apartarse del alcance de los cañones del Graf Spee y esperar la noche que posiblemente le sería más favorable para un encuentro.

El Graf Spee procede hacia Monte-

video seguido por el Ajax y Aquilles. La ventaja en velocidad de los cruceros ingleses les permite seguir los movimientos de su contendor.

La situación a las 07:38 era entonces la siguiente: 'Exeter' fuera de servicio y navegando hacia Port-Stanley; el Ajax y Aquilles a popa del Graf Spee, a 7.500 metros, que navega sin que al parecer haya perdido su capacidad ofensiva. El Ajax con las torres X y Y fuera de servicio más un cañón de la torre B, solamente cuenta con tres cañones en servicio. El Aquilles conserva toda su artillería, pero el gasto de munición ha sido enorme.

A las 07:38 horas el contacto balístico ya se ha perdido y el Graf Spee navega a 22 nudos con rumbo al Estuario del Río de la Plata con un crucero inglés en cada aleta. La situación del Graf Spee era a grandes rasgos: armamento, propulsión y gobierno en buen estado; combustible y munición escasos; víveres reducidos; ligeras averías en el costado y en las máquinas que era preciso reparar antes de arriesgarse a un nuevo encuentro. En estas condiciones el Capitán Langsdorff no tenía otra alternativa que dirigirse a puerto neutral en donde sin ser internado, pudiera rellenar de combustible, aprovisionarse y efectuar las reparaciones que estuvieran al alcance de la fuerza del buque. Después, las circunstancias determinarían qué podría hacerse, pero de momento no tenía más remedio que dirigirse a Montevideo y procurar rechazar a los dos cruceros que mantenían el contacto, aprovechando toda oportunidad que se ofreciera para batirlos.

Efectivamente, a las 10:05 horas vira bruscamente a estribor y dispara dos andanadas sobre el Aquilles con gran precisión pero sin causarle ninguna avería. La persecución continúa todo el día sin ninguna incidencia. A

las 19:15 nuevamente el Graf Spee intenta desembarazarse del Ajax. El tiro es extraordinariamente preciso y obliga al Ajax a abrir más su distancia que en este momento era de 24.000 metros.

Por fin, a las 2300 horas la División del Comodoro Harwood cesa su persecución al comprobar que el Graf Spee efectivamente va a entrar a Montevideo. A las 24:00 horas fondea el Graf Spee en el puerto de Montevideo.

La suerte final del Graf Spee es bien conocida. Langsdorff, pensando que tendría que enfrentarse a una fuerza muy superior al salir del Estuario del Río de la Plata, decide, previa consulta con su Gobierno, y teniendo en cuenta que su dotación de munición estaba reducida, destruir a su unidad después de salvar a toda la tripulación embarcándola en el Tacoma. El Graf Spee es volado por su tripulación el 17 de diciembre a las 20:00 horas. La caza del acorazado alemán ha terminado.

Conclusiones

La batalla del Estuario del Río de la Plata tuvo indudablemente un valor táctico de importancia. Se logró la destrucción de un Corsario que fue una amenaza para el comercio marítimo de la Gran Bretaña en el Atlántico Sur. Su valor en el campo estratégico puede considerarse de poca importancia, así como las acciones de los corsarios alemanes en la I Guerra Mundial. Merece destacarse el valor, habilidad y sentido humanitario del Capitán Langsdorff, y la habilidad y previsión y espíritu combativo del Comodoro Harwood y sus cruceros. Esta fase de la historia naval del mundo constituye un ejemplo de tenacidad, habilidad y espíritu agresivo para los hombres de mar de todas las naciones.

Análisis y Enseñanzas de la Acción del Mar del Plata

Aspecto Logístico

El hundimiento del petrolero USUKUMA que abastecía de combustible al Graf Spee creó serias dificultades a éste, que se agravaron al no poder zarpar de Montevideo el Tacoma que le llevaba "gas-oil" y víveres. Este último era acechado en la desembocadura del Plata por fuerzas inglesas para destruirlo por haber llegado a saber a través de su servicio de inteligencia el tipo de carga que llevaba.

Esta situación obligó al Capitán Langsdorff a aproximarse a las costas de América a tratar de obtener provisiones en Uruguay o Argentina, y allí encontró su destrucción.

Pero ¿sí sería esta falla en su apoyo logístico la causa "indirecta" determinante de su destrucción? Hay posibilidades de que sí hubiera sido con base al siguiente razonamiento. Supongamos que el Graf Spee hubiera estado a un 100 por ciento de víveres y combustible que eran sus principales problemas, el día 3 de diciembre. Este mismo día hunde el Tairoa frente a las costas del Africa Sur Occidental y de acuerdo con su costumbre habría cambiado de Area de Operaciones. ¿Por qué no habría de dirigirse al Atlántico Sur Occidental en donde había operado antes y había posibilidades de obtener nuevas presas? Si se acepta esta hipótesis como válida, el resultado de la acción contra la fuerza del Comodoro Harwood habría sido distinta ya que el Graf Spee bien hubiera podido seguir combatiendo hasta la destrucción a los cruceros Ajax y Aquiles que aun cuando tenían mayor velocidad, no tenían el alcance de los cañones del Graf Spee. Aún más, este último habría podido internarse en el Atlántico

co al encuentro de algún submarino alemán que lo ayudara en la labor.

Conclusión

La destrucción del Graf Spee fue ocasionada indirectamente por la interrupción de sus líneas de abastecimientos.

Aspecto Táctico

Se analizan a continuación los Factores Tácticos en el Combate del Mar del Plata:

I — Personalidad de los Jefes

Tanto el Capitán Langsdorff como el Comodoro Harwood eran hombres de mar de recia personalidad y preparación profesional excelente. Este factor debe asignarse a ambos.

II — Comparación Cualidades Combativas

El alcance de los cañones, la preparación, entrenamiento y moral del Graf Spee hacen que este factor deba ser asignado al Corsario Alemán. Pero no puede dejarse a un lado la mayor velocidad, radio de acción y porcentaje de combustible superior de la Fuerza Inglesa. Se considera sin embargo, como factor determinante en este caso el alcance y precisión del armamento del Graf Spee.

III — Distancia Decisiva de Combate

Nuevamente entra aquí el elemento "alcance de la artillería", haciendo éste, que la iniciativa siempre la lleve el de mayor alcance. Por consiguiente este factor le corresponde al Graf Spee.

IV — Marcación Relativa Favorable

De haber tenido igual o mayor alcance la artillería de la Fuerza del Co-

modoro Harwood, el resultado de esta acción habría sido la eliminación del Graf Spee en pocos momentos, pues se encontraba en la posición fundamental táctica para hacerlo. De todas maneras este factor le corresponde al Comodoro Harwood.

V — Condiciones del Tiempo

Favorables tanto al acorazado alemán como a los cruceros ingleses, con una ligera desventaja para los primeros compensada por un mejor equipo de control de tiro.

VI — Información sobre el Enemigo

Favorable al Comodoro Harwood, quien ya tenía en mente y había comunicado a sus Comandantes la idea de maniobra que deseaba al encontrarse con este contendor precisamente. Por su parte el Capitán Langsdorff no sabía que esta Fuerza estuviera esperándolo y aún más, al encontrarse con ella pensó, con mucha razón debido a la distancia y a la silueta similar de un crucero y un destructor, que se trataba de un crucero y dos destructores.

VII — Movimiento del Enemigo

Es difícil determinar a cual de los dos contendores debe asignarse este factor, pues en realidad ambos, después de iniciado el combate, cumplieron su objetivo así: el Capitán Langsdorff quería llegar a Montevideo y lo logró. El Comodoro Harwood quería seguir a su enemigo para:

- a) Atacarlo de noche, lo cual no logró hacer, y
- b) Esperar refuerzos si entraba a Montevideo o Buenos Aires.

Pero en últimas logró su eliminación, aun cuando el buque haya sido auto-destruido, por el hecho de haber permanecido afuera del Río La Plata es-

perándolo, y naturalmente por la propaganda hecha por los ingleses de que quien esperaba al Graf Spee fuera de Montevideo era el Ark Royal y el Renown.

Este factor debe asignarse a ambos contendores.

VIII — Línea de Retirada del Enemigo

Este factor no puede asignarse a ninguna de las dos Fuerzas por los siguientes motivos:

Al Graf Spee: porque no estaba en capacidad de cortar la retirada a la Fuerza Inglesa por estar en inferiores condiciones de velocidad. A la Fuerza Inglesa: porque no estaba en capacidad de cortar la retirada al Graf Spee por estar en inferiores condiciones de Artillería.

IX — Hora

El factor táctico "hora" favorecía al Graf Spee por estar en capacidad de ofrecer y dar combate al enemigo, a cualquier momento. Puede comprobarse también esto por el hecho de que el Comodoro Harwood decidió esperar hasta la noche para buscar una decisión por medio de un ataque de torpedos, eludiendo el ataque después de la primera hora y media de contacto. Cuando ya la Fuerza Inglesa quiso dar su ataque, ya no estaba en condiciones de hacerlo por la cercanía a la entrada de Montevideo.

X — Resistencia del Personal y Capacidad del Material

Este factor debe asignarse a ambas fuerzas pues se considera que el personal estaba en igualdad de capacidades para continuar el combate. Así mismo ambos contendores se hallaban cortos de munición y combustible.

Resumen

Fuerza Alemana	Fuerza Inglesa
I	I
II	IV
III	V
V	VI
VII	VII
IX	X
X	

Conclusiones

El elemento determinante y más importante en este análisis de los factores tácticos en el Combate del Mar del Plata, fue la Artillería superior del acorazado alemán Graf Spee.

Para complementar esta información sobre el Combate del Mar del Plata se hacen a continuación varios interrogantes que el lector puede resolver de acuerdo con su criterio. El autor ofrece una respuesta que pone en consideración y en discusión:

¿Por qué el Graf Spee no aniquiló al Exeter al observar que trataba de retirarse de la acción y que su armamento se hallaba inactivo?

Posiblemente el Capitán Langsdorff consideraba más importante tratar de llegar a Montevideo que prolongar la acción con el consiguiente riesgo para lo que él consideraba ahora su tarea principal.

¿Por qué razón el Capitán Langsdorff prefirió hundir su buque a la entrada del Río La Plata, en lugar de salir y combatir de acuerdo con la galante tradición alemana?

Esto se debió en realidad a dos factores determinantes. El primero: mal servicio de inteligencia. Los ingleses se encargaron de hacer correr el rumor de que afuera de Montevideo se encontraban el Ark Royal y el Renown. Aún más, el Oficial Artillero del Graf Spee había informado desde el 15 de diciembre al Capitán Langsdorff que desde el puente de combate alcanzaba a divisar al Renown en el mar. Esto convenció al Comandante del

Graf Spee de la presencia de estos buques en el área y a informar a Alemania la situación; Hitler dio entonces la orden de destruir el buque.

El segundo factor determinante de importancia fue la escasez de munición en que se encontraba, la cual le limitaba su poder combativo, con el riesgo de quedarse sin munición sin haberle causado antes daños considerables al enemigo, corriendo el albur de que su buque cayera en manos de los ingleses.

Podrían formularse infinidad de preguntas más sobre esta acción que el lector seguramente considerará interesante consultar por su cuenta, y que por la brevedad de este escrito debemos omitir.

Aspecto Estratégico

¿Tuvo el Combate del Mar del Plata algún efecto estratégico?

El Vicealmirante Wolfgan Wegener dice: "La Batalla en sí es por consiguiente, una manifestación táctica, sin efecto decisivo alguno para la guerra". Y también: "La batalla en sí es la batalla de la casualidad, sin apremio estratégico".

Si analizamos la Batalla del Río de la Plata desde el punto de vista "destrucción de un buque de guerra" solamente, no habría habido efecto estratégico. Pero es necesario tener en cuenta otros factores tales como:

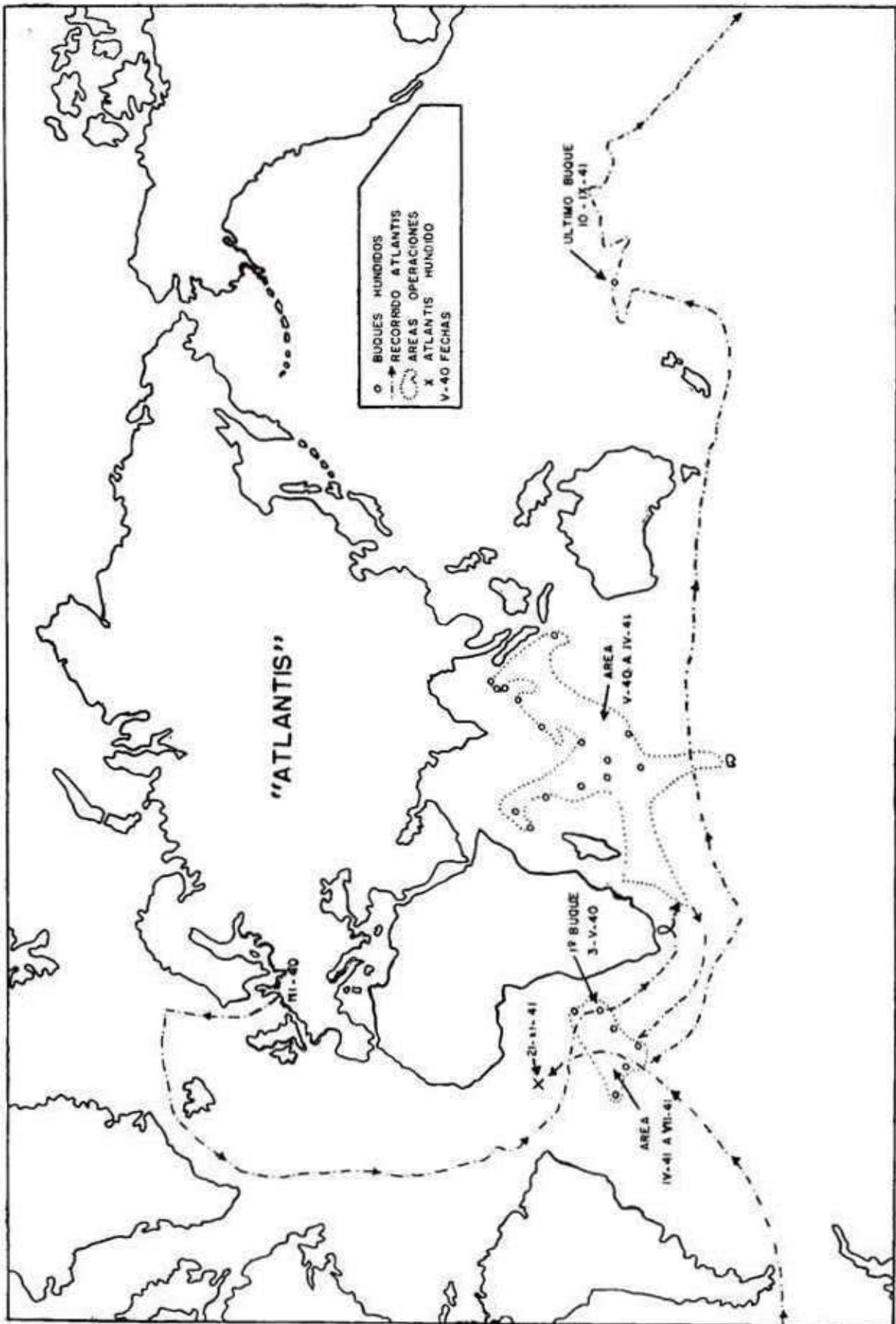
- a) Efecto psicológico altamente favorable para los Aliados.
- b) Una gran cantidad de buques, necesitados en otras partes del globo, fueron comprometidos en la caza del Graf Spee. Con su destrucción pudieron emplearse en otros Teatros.

Podemos concluir entonces que la Batalla o Combate del Mar del Plata logró influir estratégicamente en el desarrollo general de la Guerra, y que

este efecto fue notorio en los dos factores anotados.

ATLANTIS

El Atlantis era un buque mercante acondicionado, que inició operaciones en marzo de 1940, un mes más tarde de lo planeado, debido al fuerte invierno. Saliendo del Báltico, rumbo norte, disfrazado de buque auxiliar de guerra ruso, se dirigió a su destino, el Atlántico Sur, dando una larga vuelta a lo largo de las costas de Groenlandia. Después de cruzar el Ecuador, a finales de abril, y teniendo en cuenta que los aliados no iban a considerar muy probable la presencia de un buque de guerra ruso en esas aguas, se disfrazó de mercante japonés (el Kasli Maru, de 8.400 toneladas). Los 19 oficiales usaban uniformes de marina mercante; de la tripulación solo permitían en cubierta a los más pequeños, convenientemente arreglados en su apariencia como auténticos japoneses, con pañueleta en la cabeza y la camisa por fuera de los pantalones. Inclusive una "mujer" se paseaba por la cubierta de botes con su parasol y conversaba con otros "pasajeros". El día 3 de mayo cerca de las costas africanas, se encontraron con un buque gris, de bandera inglesa, que más tarde se supo era el Scientist de 6.200 toneladas. En el Atlantis sonó zafarrancho de combate, en sirenas ocultas bajo cubierta. Inmediatamente fue izada la bandera alemana y los 378 miembros de su tripulación ocuparon sus puestos de combate; la parte superior de los costados del buque giró sobre sus goznes, dejando al descubierto un cañón de tres pulgadas, seis cañones de 5.9", seis antiaéreos, cuatro tubos de torpedos y un avión Heinkel 114. Con unos pocos cañonazos el Scientist ardía en llamas; para rematarlo, fue torpedeado. Solo dos tripulantes del buque hundido perdieron la vida. Los



demás fueron recogidos a bordo del Atlantis. Después del hundimiento del Scientist, y temiendo a los aviones de reconocimiento de la Fuerza Aérea Sudafricana, el Atlantis se convirtió en el mercante holandés Abbekerk; no sin antes haber dejado minado el paso del Cabo de Agujas, en la parte más septentrional del Africa, entra en el Océano Indico.

El Atlantis había iniciado su vida como el mercante Goldenfels de 7.860 toneladas, de la Hansa Line. Inició sus actividades de Corso al mando del Capitán de Navío Bernard Rogge, uno de los más sobresalientes oficiales de la Marina Alemana, por sus dotes de hombre de mar, de comandante y de caballero. Rogge comandó su buque con aplomo, con audacia y con éxito, desde su salida del Báltico, durante 622 días, hasta su hundimiento cerca a la isla de Asunción por el crucero inglés Devonshire.

Operando en el Océano Indico, durante todo el año de 1940, sin tocar tierra ni una sola vez, el Atlantis presentaba para diciembre de ese año una buena hoja de servicios: trece buques hundidos o tomados cautivos, con un total de 93.800 toneladas.

Durante su carrera como Corsario, Rogge estableció normas y doctrinas que reflejaban su conducta y algunas de las cuales fueron adoptadas más tarde oficialmente por la Armada Alemana. Siempre extremaba las precauciones para evitar costo en vidas al enemigo; en abril de 1941 había hundido 111.000 toneladas, con solo 33 enemigos muertos contra 917 prisioneros.

Además de aprovecharse de la carga de los buques capturados, la patrulla de desembarco inspeccionaba cada uno en busca de correo secreto, códigos, etc., que tuvieron gran utilidad para los Corsarios.

En abril cambia de área de operaciones y se dirige al Atlántico Sur en

donde su primera víctima es el buque egipcio Zamzam. En mayo 14, hunde el buque inglés Rabaul y tres días más tarde casi es detectado por dos buques ingleses: el Nelson y el Eagle.

Hasta julio, sus operaciones en esta área le dan tres buques más y decide ahora viajar al Pacífico vía Océano Indico.

Aprovisionándose frecuentemente de los buques de abastecimiento alemanes, el Atlantis se ha mantenido en el mar por 16 meses y ha capturado 21 buques con un total de 140.904 toneladas.

El 1º de julio aprovisiona del Orión, cruza el Cabo de Buena Esperanza, pasa por el Sur de Australia y llega al Pacífico a mediados de agosto, sin haber hecho más presas.

El 10 de septiembre captura su último buque, el Silvaplan y lo envía a Alemania con una tripulación de presa, como había hecho con varios de los buques que había capturado antes.

Hace rendez-vous con el Komet, su buque de abastecimientos y procede al Atlántico Sur, vía Cabo de Hornos. Ya el Atlantis se dirige a Alemania, pero en el camino se le ordena abastecer de combustible al submarino U-126, un poco al sur de la línea ecuatorial, lat. 4º 12'S, long. 18º 42'W.

En la mañana del 22 de noviembre, estando en la operación de abastecer de combustible al U-126 es avistado por el crucero Devonshire al mando del Capitán de Navío R. D. Oliver. Al ser interrogado sobre su identidad, a gran distancia, 17.000 yardas, el Atlantis respondió "Polyphemus".

Pero el Comandante del Devonshire, habiendo confirmado con el Comandante en Jefe Atlántico Sur la identidad, abre fuego con sus cañones de 8 pulgadas y lo unde fácilmente; el último en abandonar el buque es el Capitán Rogge.

La carrera del Atlantis ha terminado. Parte de su tripulación se salva,

incluyendo al Capitán Rogge, y eventualmente regresan a Berlín donde son condecorados por Hitler.

El Atlantis estuvo en el mar desde marzo 31'40 hasta el 21 de noviembre de 1941. Hundió o capturó 22 buques con un total de 145.687 toneladas. Estuvo en el mar 622 días y navegó 102.000 millas.

Análisis y Enseñanzas

El Capitán Rogge escribió posteriormente las lecciones que aprendió de esta experiencia y que pueden servir como corolario para esta parte de este escrito.

Estas lecciones y principios se resumen a continuación.

"El primer deber de un Corsario es mantener al enemigo tan ocupado como sea posible, en lugar de simplemente hundir buques. Una vez se tiene conocimiento de que un corsario está operando en un área, el enemigo se ve obligado a navegar sus buques en convoy, con la consiguiente pérdida de tiempo, tonelaje disponible para transporte y buques de escolta. Se deduce entonces que la mejor táctica para cumplir este cometido es aparecer en un área, destruir varios buques para obligar al enemigo a adoptar el sistema de convoyes, y cambiar para cualquiera otra área con el fin de repetir el proceso.

"El arma más efectiva de un Capitán de Corsario contra el tráfico marítimo enemigo es la existencia de su buque en sí, pero dejándole saber o conocer de su existencia ocasionándole golpes frecuentes en la forma de hundimiento de buques".

Se deduce de este principio que debe evitarse el encuentro decisivo con una fuerza superior y que debe cambiarse de área y de identidad frecuentemente.

"Una vez la utilidad de un Corsario ha terminado, en lugar de destruir su

buque o internarlo en un puerto neutral, el deber de un Capitán es llevar el buque a territorio colonial enemigo y conducir la guerra desde ahí por cuantos medios disponga".

Este curso de acción, como vimos inicialmente en este escrito, fue el seguido por la tripulación del Konisberg en la I Guerra Mundial.

"La selección de la tripulación para un Corsario debe ser hecha cuidadosamente..."

"Los rumores deben ser interrumpidos a la mayor brevedad, pues constituyen un serio peligro para la moral de la tripulación..."

"Las buenas noticias para la tripulación deben ser explotadas al máximo..."

De las observaciones hechas por el Capitán Rogge se deduce la enorme importancia que dio a la moral de su tripulación. Y es apenas natural que esto hubiera sido así al observar la carrera como Corsario del Atlantis. (Al permanecer 622 días fuera de su patria combatiendo al enemigo).

Podemos agregar que el Capitán Rogge sobrevivió a la II Guerra Mundial y hoy forma parte de la nueva Armada Federal Alemana, con el cargo de Comandante de las Fuerzas Navales Alemanas en la OTAN.

Aspecto Logístico de la Guerra de Corso durante la Última Contienda Mundial

Para extender las actividades de los Corsarios en el mar, el Almirantazgo Alemán organizó este sistema con base en petroleros y buques de carga que zarpaban de Alemania a Puertos Neutrales y hacían su rendez-vous con los Corsarios en alta mar o en parajes aislados en donde no fueran molestados. Los abastecimientos consistían principalmente de combustible, munición, comida y repuestos.

Como ejemplos de esta organización

logística se pueden citar los siguientes casos: Petrolero Winnetou zarpó de las Palmas, Islas Canarias, en abril de 1940 para abastecer los Corsarios operando en el Atlántico y en Pacífico, El Weser zarpó de Manzanilla, Méjico en Sepbre. de 1940 hacia el Pacífico, pero fue interceptado por el crucero mercante armado canadiense "Prince Robert". Otros buques de abastecimientos, tales como el Regensburg, Ermland y el mismo Winnetou mencionado anteriormente, en ocasiones operaron desde puertos japoneses y lugares de reunión en el Océano Pacífico.

Pero los Corsarios tenían también otra fuente de abastecimientos, y estos eran los buques capturados, especialmente si eran tanques. También se utilizaban estos buques capturados para trasladar a ellos las tripulaciones de otros buques hundidos, hasta que fuera posible llevarlos a Alemania o ser descargados en algún puerto neutral. Los buques de abastecimientos además de proveer de sus necesidades a los Corsarios, también lo hacían a los submarinos alemanes, en alta mar.

En el Atlántico el reabastecimiento se efectuaba usualmente en alta mar, pero en el Pacífico esto se hacía en fondeaderos de las Marshall, Carolinas y Marianas, todas posesiones japonesas. Aún más, el Corsario Komet efectuó en Maug, Islas Marianas, reparaciones menores que tardaron un mes. A pesar de que no hay evidencia de ayuda japonesa a los Corsarios antes de que entrara a la guerra, es difícil no concluir que sabían de qué se trataba, pues en varias ocasiones los Corsarios fueron visitados e inspeccionados por autoridades japonesas.

Estos arreglos de abastecimientos, cuidadosamente planeados y coordinados permitieron que los Corsarios hicieran viajes extraordinariamente largos en tiempo y en espacio. Por ejemplo, el Orión, permaneció 510 días en

el mar, tiempo durante el cual navegó 112.000 millas. El Komet en forma similar permaneció 15 meses en el mar.

El Almirantazgo Inglés hizo extraordinarios esfuerzos para localizar y destruir tanto a los Corsarios mismos como a sus buques de abastecimientos, lo cual logró al fin localizando las áreas de encuentro de estas unidades con los Corsarios y submarinos.

Análisis y Enseñanzas del Sistema de Abastecimientos

Las enseñanzas militares que se derivan del Sistema de Abastecimiento de los alemanes a sus Corsarios refuerzan el concepto moderno de la Logística.

El Coronel George Cyrus Thorpe de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, define la Logística comparándola con la Estrategia y la Táctica así:

"La Estrategia y la Táctica, proporcionan el esquema para la conducción de las Operaciones Militares: la Logística provee los medios para éstas".

En el estudio presente, las Operaciones Militares conducidas por los Corsarios alemanes contra las líneas de Comunicaciones aliadas, eran provistas de medios por el Sistema Logístico de abastecimientos.

En el caso del Graf Spee, puede verse claramente que la interrupción de sus abastecimientos, razón por la cual tuvo que dirigirse a Montevideo, ocasionó indirectamente su destrucción.

Aspectos Estratégicos de la Guerra de Corso Durante la II Guerra

La Guerra de Corso planeada por el Almirante Raeder, con base en experiencias de la I Guerra, constituyó en sí misma dentro del marco estratégico un "entorpecimiento al comercio marítimo aliado".

El dominio del mar se define como:
"La facultad de utilizar las líneas de Comunicaciones marítimas y de impedir su utilización por el enemigo".

Pero una forma fue "cómo fue planeada esta acción", y otra "cómo fue ejecutada". Vimos anteriormente los medios que tendría Alemania en 1944, y también los que realmente tuvo al precipitarse la guerra en 1939. La pregunta entonces es ahora: ¿Logró efectivamente Alemania entorpecer gravemente el comercio marítimo aliado?

Para poder aclarar este interrogante es necesario hacer varias consideraciones.

Los Corsarios hundieron durante la II Guerra algo más de 1.000.000 de toneladas de "tráfico marítimo enemigo". ¿Qué tanto es un millón de toneladas comparado con la capacidad total de los aliados para transportar sus necesidades a través de sus líneas de Comunicaciones? Sirva como referencia el hecho de que en 1939 Inglaterra contaba aproximadamente 4.000 buques, incluyendo todos los tipos, con un total, cargados, de más de 32 millones de toneladas. Esto nos da que Alemania destruyó 1/32 del Tráfico Marítimo inglés "si todos los buques destruidos hubieran sido ingleses". Esta proporción en sí misma es bastante pequeña, y si agregamos a los 32 millones de toneladas inglesas el tonelaje de los demás aliados, la proporción se hará notoriamente inferior.

Debemos aclarar antes de seguir con este análisis que solamente está orientado hacia el efecto de la guerra del Corso de superficie, sin tener en cuenta la guerra submarina, ni la guerra de minas. Este estudio corresponde o es motivo de un análisis diferente que no entramos a discutir en este escrito.

Otros factores importantes que deben tenerse en cuenta en la Guerra de Corso son:

a) La atracción de buques mayores

de las Fuerzas Aliadas para combatirlos, en circunstancias en que sean indispensables en otros teatros de operaciones.

- b) El efecto psicológico "pro-germano" en el público en general ocasionado por el derroche de valor, astucia, integridad y heroísmo demostrado por los Corsarios, comandados por hombres como Langsdorff y Rogge.
- c) La sensación de inseguridad a las tripulaciones de los buques mercantes que navegaban en áreas en donde se sabía o presumía que había un corsario.
- d) Con la sola aparición de un corsario en un área determinada, los aliados se veían obligados a organizar sus buques en convoyes con la consiguiente demora en el arribo de materiales vitales, y la necesidad de proveer escolta de superficie adecuada.

¿Dónde se encuadra entonces la Guerra de Corso dentro del plano estratégico? El autor cree que la Guerra de Corso constituyó más bien "un intento de amenazas a áreas críticas", entendiéndose por estas áreas críticas aquellas en donde más frecuentemente se hicieron hundimientos de buque, o "un intento de disputa por el dominio del mar".

¿Qué pasó entonces? ¿Por qué Alemania no pudo obtener algo decisivo de su Guerra de Corso? La respuesta se obtiene en 1939 cuando Hitler precipitó la Guerra. La concepción estratégica del empleo de la Fuerza del Almirante Raeder era correcta, para 1944, pero no para 1939. Para 1944 Alemania había estado en condiciones para obtener por la FUERZA, la POSICION ESTRATEGICA, y contando con este PODER NAVAL, DISPUTAR, CONQUISTAR Y EJERCER EL DOMINIO DEL MAR.

La Guerra de Corso en la próxima Guerra

¿Será útil y eficiente la Guerra de Corso en la próxima contienda mundial? Con el advenimiento de las armas modernas, la capacidad de la aviación, los submarinos nucleares, etc. es difícil que una guerra de corso "convencional" pueda tener algún éxito. Y la prueba ya la hemos visto hace poco con el SANTA MARIA y el ANZOATEGUI. Apenas dos días después de haber sido "apresados" estos dos buques ya habían sido detectados por la aviación de los Estados Unidos y seguidos continuamente por medio de submarinos y aviones y, finalmente,

interceptado el primero por un escuadrón de destructores.

Pero indudablemente la Guerra de Corso, previamente planificada e inteligentemente ejecutada, si sería efectiva llevada a cabo con mercantes Armados, "y no con buques de guerra", entre naciones que no posean el potencial bélico de Estados Unidos y Rusia. Pero es difícil la no intervención de los "grandes" en una contienda menor entre dos naciones pequeñas. Por consiguiente casi podemos descartar la posibilidad del empleo del Corso en la próxima o próximas guerras, a menos que estas sean del tipo convencional, es decir, tipo II Guerra Mundial.