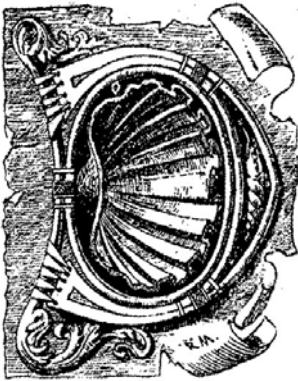


FUEGO AMIGO: LA PESADILLA DE UN COMANDANTE

José Ángel DEL RÍO PELLÓN
Piloto de la Marina Mercante
Controlador de tráfico marítimo



URANTE siglos las unidades navales se identificaban antes del combate, que se realizaba siempre a corta distancia, izando el pabellón nacional. No existía el problema de un incorrecto reconocimiento del enemigo. Sin embargo, la guerra moderna obligó a los mandos de las unidades de combate a tomar resoluciones con la mayor rapidez, pues en ello iba muchas veces la supervivencia de la propia unidad y de su tripulación. Es por ello que una de las pesadillas de todo comandante que en tiempo de guerra tenga que ordenar abrir fuego sobre una unidad identificada como enemiga sea el que a la postre se convierta en amiga y que dispare contra sus propios compatriotas.

Pese a los modernos sistemas de detección y comunicaciones, la evaluación de una amenaza no siempre es la correcta, y a veces las decisiones se toman con tanta celeridad que desdeñan algún aspecto importante. Fruto de estos errores se han dado casos flagrantes de «fuego amigo», de los que vamos a evaluar cinco.

HMS Mantua versus Quillota

El 6 de octubre de 1917, durante la Primera Guerra Mundial, el crucero auxiliar británico HMS (*His/Her Majesty's Ship*) *Mantua* ordenaba detenerse frente a la costa portuguesa a una fragata mercante de tres palos que le pareció sospechosa. Se trataba de la francesa *Quillota*, de la casa Borderes & Fils, armada con dos piezas de 90 mm como autoprotección. A su capitán el proceder del buque enemigo, que utilizaba pintura para camuflar su casco, le pareció también sospechoso y, como conocía las andanzas de los corsarios alemanes *Möwe*, *Wolf*, etc., decidió alistar las armas e izar el pabellón nacional, realizando un disparo de intimidación. A bordo del buque inglés, su comandante vio así

confirmada la sospecha y tomó al desconocido por el corsario germano *Seeadler* del comandante Von Luckner, por lo que ordenó abrir fuego. El combate se desarrolló durante una hora y su resultado no podía ser otro que el hundimiento del buque francés, con tan solo uno de sus tripulantes a bordo. Sus hombres, con la sorpresa que puede imaginarse al saber que sus captores eran ingleses, fueron recogidos por el crucero auxiliar.

El Foreign Office envió el 5 de diciembre una nota de excusa al Gobierno francés por el incidente, y la posterior investigación señaló que los comandantes de ambas unidades habían cometido graves errores al abrir fuego sin identificar positivamente a sus enemigos, si bien se cebaron con los franceses por entablar combate con un buque mayor y mejor armado. ¿Eran unos cínicos? Porque lo que precisamente se esperaba de los capitanes de los buques mercantes que habían sido armados por los almirantazgos de sus países era precisamente que plantaran cara a sus atacantes, aun en inferioridad de condiciones, y que resistieran ante la posibilidad de que un buque de guerra amigo se hallara próximo y pudiera intervenir en su ayuda.

Con el desarrollo y perfeccionamiento del Arma Submarina y la campaña submarina sin restricciones llevada a cabo por los U-Boote alemanes, varios sumergibles ingleses resultaron hundidos por error. Este fue el caso del *G-9*, abordado por el destructor HMS *Pasley* el 16 de septiembre de 1917 en el mar del Norte (30 fallecidos) tras evadir un torpedo y del *G-5* el 2 de marzo de 1918 embestido por el vapor *Rutherglen* en circunstancias similares (34 desaparecidos). Por otro lado, los italianos perdieron en el Adriático el submarino *H-5*, cedido por los ingleses, y hundido por los torpedos de su compañero *H-1* (22 desaparecidos), mientras que los alemanes también echaron a pique a uno de sus sumergibles, el *U-6*, torpedeado por error por su compañero *U-22* el 21 de enero de 1922 en el mar del Norte (22 desaparecidos).

Cymric versus *J-6*

Pero sigamos con otro caso. El 15 de octubre de 1918 fue una fecha trágica para la Royal Navy. Ese día la goleta de velacho de tres palos y casco de hierro *Cymric*, de 226 TRB, armada con una pieza de 105 mm y dos de 76, se hallaba navegando frente al estuario de Blyth, en la costa de Yorkshire. Había sido convertida en buque-trampa para cazar submarinos a principios de año y su mando lo ostentaba el alférez de fragata F. H. Petersen, poseedor de la Cruz de Servicio Distinguido (DSC) y la Orden de Servicio Distinguido (DSO) con una barra cada una.

Esa misma mañana se había cruzado ya con dos submarinos británicos, contra uno de los cuales, del tipo *K*, estuvo a punto de abrir fuego. Hacia las cuatro de la tarde se avistó otro que se dirigía hacia la goleta, por lo que Petersen, convencido esta vez de que su suerte había cambiado, ordenó tocar zafarrancho de combate. Desde el buque inglés se observó que el desconocido ostentaba el

numeral *U-6* en la torreta, por lo que, convencidos de que su intención era detener y posteriormente hundir la goleta, esperaron a que se aproximara a unos 200 metros para izar la bandera de combate y abrir sobre él un mortífero fuego. Alcanzado por un diluvio de proyectiles, el submarino quedó prácticamente aboyado sobre la superficie del mar, aunque con su arrancada intentó alcanzar un banco de niebla próximo para escabullirse mientras su tripulación saltaba por la borda. El *Cymric* lo siguió, consiguiendo nuevos impactos hasta que, con doce agujeros en el casco, se hundió de popa con su cargamento de muertos.

Cuando los ingleses comenzaron la operación de recogida de supervivientes se dieron cuenta con horror de su equivocación: ¡habían hundido un submarino propio! Se trataba del *J-6*, de 1.210 t de desplazamiento en superficie, 19 nudos de velocidad, armado con seis tubos lanzatorpedos y al mando del teniente de navío Warburton. Su numeral en la torreta había sido confundido por Petersen y sus hombres. De hecho, con los primeros disparos un señalero del sumergible había intentado realizar señales de identificación con una lámpara Aldis, pero resultó abatido de inmediato, al igual que otro que mostraba un mantel blanco desde la escotilla de popa. Treinta hombres fueron rescatados del agua, uno falleció poco después y se echó en falta a otros quince.

El Almirantazgo inglés realizó una investigación sobre el suceso. El tribunal que estudió el caso concluyó que «... no estaba justificado el haber abierto fuego antes de haber establecido la identidad del supuesto atacante, ya que el *J-6* se hallaba completamente en superficie, con parte de su tripulación en la torreta, el mástil izado, la bandera también izada, el cañón sin cubrir y sin actuar de ningún modo que pudiera parecer sospechoso». Por si esto fuera poco, se sabía que los submarinos alemanes ya no llevaban el numeral en la torreta y que el *U-6* había sido hundido hacía tres años. El comodoro Sidney Hall concluía que «... la acción del comandante del *Cymric* muestra una gran falta de juicio y de conocimiento de sus deberes». Sin embargo, se le exoneró de cualquier tipo de responsabilidad, señalando que *as it was all part of the game*, esto es, que se trataba de gajes del oficio, y lo mismo entendieron los supervivientes del *J-6*, que se levantaron de sus asientos y, poniéndose en posición de firmes en la sala del tribunal, saludaron a sus compañeros del *Cymric* cuando salían.

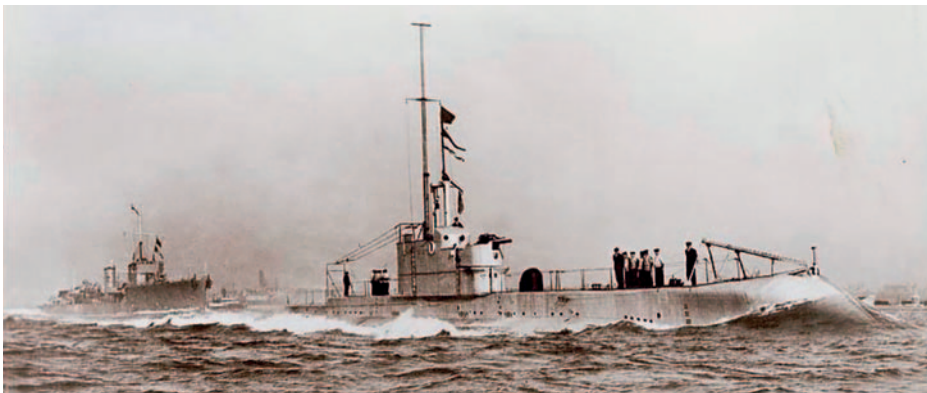
El desarrollo imparable del Arma Submarina en el período de entreguerras trastocó la estrategia naval y dio preponderancia a la actuación de estas unidades. Este avance vino acompañado de un incremento de los casos de «fuego amigo». Tan solo hubo dos incidentes en los que no se vio involucrado un submarino. El primero se produjo cuando la lancha torpedera británica *MTB-672 (Motor Torpedo Boat)* fue hundida al ser tomada por alemana el 28 de mayo de 1944 en el canal de la Mancha por el destructor francés *La Combattante* (13 fallecidos). Por otro lado, el 1 de febrero de 1945 resultaron también cañoneadas y echadas a pique las lanchas torpederas norteamericanas *PT-77* y *PT-79* en Talin Point, en la bahía de Nashghu, en Luzón (Filipinas), por los destructores de la misma bandera *USS Lough* y *USS Conyngham*, al ser tomadas por japonesas y no

responder a las señales de identificación. Veamos otros tres incidentes en este conflicto dignos de comentar.

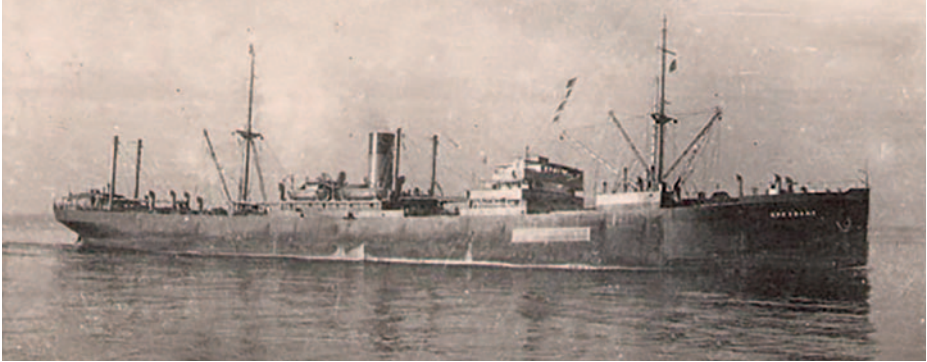
HMS Triton versus HMS Oxley

El primer incidente del que tenemos constancia durante la Segunda Guerra Mundial ocurrió en aguas noruegas. En la noche del 10 de septiembre de 1939 el sumergible británico HMS *Triton* se hallaba patrullando frente al faro de Obrestad cargando baterías cuando uno de sus vigías detectó un buque enemigo. Como las unidades inglesas operaban en estas aguas por sectores, su comandante, el capitán de corbeta Steel, asumió que era enemigo, si bien, conforme ordenaba el procedimiento, intercambió señales de reconocimiento mediante lámpara Aldis con el recién avistado, que fueron ignoradas. Por si esto fuera poco, también se lanzaron tres bengalas verdes de reconocimiento, sin obtener respuesta. Convencido entonces de que se trataba de un submarino alemán, Steel le lanzó tres torpedos tan pronto como pudo, que hicieron blanco, hundiéndolo. Minutos después se recogían del agua dos hombres, uno de los cuales resultó ser el capitán de corbeta H. G. Bowermann, comandante del submarino HMS *Oxley*. Una comisión de investigación determinó que el comandante del *Triton* había tomado las medidas adecuadas de reconocimiento y fue exonerado de la pérdida del *Oxley* y sus 59 tripulantes, que fue atribuida a que se hallara fuera de la zona de patrulla asignada. Los ingleses silenciaron este incidente durante más de veinte años.

Tres días después tuvo lugar otro similar cuando el HMS *Sturgeon* se topó, también en el mar del Norte, con su compañero *Swordfish* y le lanzó tres torpedos que, por suerte, fueron avistados por este, por lo que pudo sumergirse y evitarlos.



Submarino británico HMS *Oxley*. (Fotografía facilitada por el autor)



El forzador del bloqueo alemán *Doggerbank*. (Foto: www.wikipedia.org)

U-43 versus Doggerbank

El peor incidente de fuego amigo en lo que se refiere a número de víctimas tuvo como protagonista a un buque alemán, el forzador del bloqueo *Doggerbank*. Se trataba del antiguo vapor inglés *Speybank*, de la Bank Line, de 5.154 TRB. Había sido apresado por el famoso corsario germano *Atlantis* en el océano Índico en 1941 con un valioso cargamento de té, manganeso y madera de teca. Despachado para un puerto francés, llegó a su destino en mayo de ese mismo año. Fue convertido en minador auxiliar y aprovisionador de submarinos y se dio su mando al teniente de navío Schneidewind. Zarpaba con este cometido de La Pallice (Francia) el 21 de enero del año siguiente con 280 minas y 50 torpedos para los submarinos alemanes que operaban en Extremo Oriente. Durante el viaje minó, en el mes de marzo, el cabo de las Agujas y el de Buena Esperanza, en Sudáfrica. Sus minas hundieron a los vapores ingleses *Alcyone* (4.434 TRB) y *Soudan* (6.670 TRB), resultando otros tres con graves averías. A continuación puso rumbo a Japón, a donde llegó sin novedad para descargar los torpedos y parte de las minas. Se aprovechó el viaje de vuelta para que transportara de vuelta a Francia un cargamento de caucho y wolframio, además de 365 pasajeros, muchos de ellos militares. El viaje, que se inició el 15 de enero, transcurrió sin novedad hasta el 3 de marzo cuando, a unas 1.000 millas al oeste de las Canarias, encajaba dos torpedos disparados por el sumergible *U-43* del teniente de navío Hans-Joachim Schwantke. Tan solo 15 supervivientes consiguieron abordar uno de los botes salvavidas, si bien fueron pereciendo lentamente en medio del Atlántico, de modo que cuando el 29 de marzo el petrolero español *Campoamor* avistó el bote y se acercó tan solo sobrevivía uno de los naufragos. Se dio por desaparecidos a otros 364.

El causante de la catástrofe fue la típica silueta inglesa del buque y el propio Schneidewind, ya que su buque llevaba una semana de adelanto sobre el horario establecido, lo que hizo que las zonas por donde debía transitar no se cerraran al hundimiento indiscriminado de los U-Boote, como estaba previsto.

Un caso similar ocurrió con otro forzador del bloqueo alemán procedente de Extremo Oriente, el *Spreewald*, hundido también por error por el sumergible U-333 el 31 de enero de 1942 cerca de las Azores (72 desaparecidos).

USS *Richard M. Rowell* versus USS *Seawolf*

En su 15.^a patrulla de combate, el submarino USS *Seawolf* operó en una misión de transporte al mando del capitán de corbeta Albert Marion Bonter, tomando 17 militares y 19 toneladas de suministros en Manus (islas del Almirantazgo, en el Pacífico) que debía de llevar a Samar, en las Filipinas. Llegado a las proximidades de Morotai, en las Molucas, intercambió en la mañana del 3 de octubre señales de reconocimiento con su compañero USS *Narwhal*. El mando del submarino norteamericano no tuvo conocimiento de este encuentro hasta días después.

Ese mismo día el destructor de la misma bandera USS *Shelton* fue torpedeado y hundido por un submarino japonés en aquella zona, por lo que su compañero, el USS *Richard M. Rowell*, inició la caza presto a tomarse cumplida venganza. No tenía conocimiento de la presencia de ningún sumergible norteamericano allí, por cuanto que el *Seawolf* llevaba un día de retraso en su misión. Apoyado por los aparatos del portaviones USS *Midway*, el *Seawolf* fue detectado por un aparato de esta unidad, que alertó al *Rowell*. Tras obtener poco después de las 13:00 h un firme contacto sonar, fue atacado durante una hora con cargas de profundidad. El comandante del destructor dijo que había recibido en su sonar señales del submarino compuestas por puntos y rayas, pero que las tomó por una treta para interferir su sonar y evitar la caza. El hecho es que una gran burbuja de aire y restos de toda clase afloraron al poco a la superficie, marcando la tumba del *Seawolf* con su tripulación completa de 83 tripulantes y 17 pasajeros. No hubo ningún reproche a la actuación del *Richard M. Rowell*, por cuanto que había pedido autorización de sus superiores para iniciar la caza.

Otros sumergibles aliados hundidos en circunstancias similares fueron el polaco *Jastrzab*, el 2 de mayo de 1942, por las cargas de profundidad del destructor HMS *St Albans*; el dragaminas HMS *Seagull*, en el Ártico, en las proximidades del convoy PQ-12 (cinco desaparecidos), y el HMS *P-514*, el 21 de junio de ese mismo año en las proximidades de Terranova, abordado por el dragaminas canadiense HMCS *Georgian* (41 desaparecidos). Los japoneses perdieron a su vez el *I-6*, el 16 de junio de 1944, en el mar del Japón, abordado por el carguero *Toyokawa Maru*, que formaba parte del convoy 3606 (104



El submarino USS *Seawolf*. (Fotografía facilitada por el autor)

desaparecidos), y los alemanes el *U 235*, el 14 de abril de 1945, en el mar del Norte, por las cargas de profundidad del torpedero *T-17* (46 desaparecidos) (1).

Resulta obvio que en la mayor parte de los casos estudiados, además de la fatalidad, hay circunstancias comunes, como la falta de información acerca de la posición de unidades propias y el ímpetu en los ataques sin confirmar la no presencia de unidades propias en la zona. La electrónica ha tratado de poner fin a este tipo de incidentes mediante *transponders* y dispositivos IFF (*Identification Friend or Foe*). Sin embargo, no ha sido la panacea, ya que casos fratricidas o de manifiesto error se han seguido produciendo en todos los ámbitos, más aún con el desarrollo de armas del tipo «dispara y olvida», como los misiles teledirigidos. Este fue el caso del destructor norteamericano USS *Stark*, alcanzado por dos misiles Exocet iraquíes en el golfo Pérsico el 17 de mayo de 1987.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTROVIEJO, Cristino: *Guerra al submarino: operación Q-Ship, 1914-1918*, Damaré Ediciones, 2012.
- GRAY, Edwyn: *British submarines in the Great War*, 2008.
- HEZLET, Arthur: *British and Allied Submarine Operations in World War II*. Royal Navy Submarine Museum 2001.
- GIBSON, Charles: *Death of a phantom raider*, Londres 1987.
- BLAIR, Clay JR.: *Silent Victory, the US submarine war against Japan*. Naval Institute Press. Annapolis 2001.

(1) No se han tratado aquí las unidades navales hundidas por aviones propios, que han sido numerosas, especialmente en el caso de submarinos. Probablemente el caso más flagrante de este tipo fue el del destructor alemán *Leberecht Maass* el 22 de febrero de 1940 en el mar del Norte, acción en la que perecieron 280 de sus tripulantes.

Un *SH-60B* sobrevolando la isla de Tambo, marzo de 2022.
(Foto: Pedro Donato Díez Álvarez)

