CRAIG L. SYMONDS

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN EL MAR

UNA HISTORIA GLOBAL



CRAIG. L. SYMONDS

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN EL MAR

UNA HISTORIA GLOBAL

Traducción del inglés

Alejandro Pradera

la esfera de los libros

Para Marylou, una vez más.

Nota del autor

La Segunda Guerra Mundial fue el mayor cataclismo de violencia en la historia de la humanidad. Murieron aproximadamente sesenta millones de personas —cerca del 3 por ciento de la población mundial—. Gracias a los expertos y los memorialistas de casi todos los países, el conflicto ha sido plasmado en miles, e incluso cientos de miles, de libros en una veintena de idiomas.

Muchos de esos libros documentan los aspectos navales de la guerra. Como es natural, los vencedores se han mostrado más efusivos que los derrotados; Stephen Roskill y Samuel Eliot Morison destacaron las contribuciones concretas de la Armada Real Británica (en adelante, Royal Navy) y de la Armada de Estados Unidos (U.S. Navy) en distintas obras de varios tomos. Otros han examinado el papel de las Armadas en un teatro en particular, o en una batalla determinada, sobre todo en el Mediterráneo y en el Pacífico. Sin embargo, no existe una obra en un solo volumen que evalúe el impacto de las Marinas de Guerra de todas las naciones en la andadura general, e incluso en el desenlace, de la guerra. Al hacerlo, salta a la vista lo profundamente que marcaron el rumbo de la guerra e influyeron en él los acontecimientos en el mar.

Esa es la ambición de esta obra, y es un propósito que no carece de desafíos. La historia de la guerra mundial en el mar entre 1939 y 1945 es un relato disperso, episódico, y constantemente cambiante, de intereses nacionales antagónicos, de tecnologías emergentes y de personalidades fuera de lo común. Contarla en una única narración es una tarea sobrecogedora, pero contarla de cualquier otra forma resultaría engañoso. No hubo una guerra en el Atlántico y otra en el Pacífico, una tercera en el Mediterráneo y otra más en el Índico o en el mar del Norte. Si bien hacer una crónica del conflicto en ese tipo de lotes geográficos podría simplificar las cosas, esa no fue la forma en que se desarrolló la guerra, ni la forma en que tuvieron que gestionarla los responsables de tomar decisiones. La pérdida de los

convoyes de transporte durante la batalla del Atlántico afectó a la disponibilidad de barcos de carga para Guadalcanal; los convoyes con destino a la asediada isla de Malta, en el Mediterráneo, conllevaban reducir las escoltas para el Atlántico; la persecución del acorazado *Bismarck* congregó a fuerzas procedentes de Islandia y Gibraltar, además de Gran Bretaña. Por consiguiente, aquí la narración es cronológica. Por supuesto, saltar de un océano a otro día a día resulta poco práctico y a la vez potencialmente desconcertante, de modo que es inevitable que haya cierto solapamiento cronológico entre los capítulos.

Siempre que ha sido posible, dejo que hablen los propios protagonistas históricos, ya que mi objetivo en este libro es contar la historia de la Segunda Guerra Mundial en el mar de la forma en que la experimentaron quienes la vivieron: como una historia única, gigantesca y compleja, en la que participaron los dirigentes nacionales y los responsables estratégicos, los comandantes de las flotas y los oficiales de los buques, los maquinistas, los artilleros, los pilotos, los marinos mercantes y los infantes de Marina; como un drama humano a escala mundial que tuvo un impacto descomunal y permanente en la historia de nuestro mundo.

Prólogo. Londres, 1930

El murmullo de las conversaciones cesó de forma abrupta y se oyó un runrún de movimiento cuando los delegados congregados en la sala se pusieron en pie en el momento en que el rey Jorge entró en la Galería Real, seguido por el lord chambelán y el primer ministro. El rey caminaba lenta pero decididamente hacia el ornamentado trono que dominaba un extremo de la Cámara de los Lores, y esperó ahí mientras los delegados regresaban a sus asientos. El hecho de que el rey estuviera allí era ya de por sí destacado, dado que Jorge V llevaba un tiempo enfermo (probablemente por la septicemia que más tarde acabó con su vida) y se había retirado a Craigweil House, en Bognor, en la costa de Sussex, para recuperarse. El monarca, descontento y frustrado por verse confinado allí, había hecho un esfuerzo especial para asistir a aquella ceremonia.

La Cámara de los Lores, con su techo artesonado dorado y sus vitrales, brindaba el escenario adecuado para la reaparición del rey en público, aunque en aquella ocasión por las ventanas entraba poca luz, ya que el 20 de enero de 1930 Londres estaba cubierta por una densa niebla; las autoridades locales se habían visto obligadas a encender el alumbrado público en pleno día. El salón se encontraba abarrotado, no por los pares del Reino, sino por más de cien delegados procedentes de once naciones. Seis de esas naciones eran dominios del extenso Imperio Británico, entre ellas Canadá, Australia y Nueva Zelanda, aunque entre los asistentes también destacaban los representantes de las potencias militares de tres continentes. Por parte de Europa había delegados tanto de Francia como de Italia (aunque, significativamente, no de la Alemania de Weimar ni de la Rusia comunista). Además de Canadá, una delegación de Estados Unidos representaba al continente americano, y por parte de Asia había un sustancial contingente del Imperio de Japón, aunque no de China. Cada una de las delegaciones estaba presidida por un alto cargo civil, de modo que entre los presentes

había dos primeros ministros, dos ministros de Asuntos Exteriores y un secretario de Estado. La mayoría de aquellos hombres —pues todos eran hombres— tenían más de cincuenta y menos de setenta años, y constituían un sombrío público con sus trajes oscuros y sus almidonados cuellos blancos.1

No obstante, desperdigados entre ellos y alineados al fondo del salón, estaban los oficiales uniformados de una docena de Armadas, cuyo elevado rango quedaba de manifiesto por los galones, más anchos o más estrechos, que ascendían por las mangas de sus guerreras desde el puño hasta el codo. En su forma de vestir había menos variaciones de lo que cabría esperar de una concurrencia tan políglota, porque todos los asistentes, incluidos los japoneses, vestían uniformes a imitación del prototipo de la Royal Navy: guerrera cruzada azul oscura (oficialmente, azul marino) con dos hileras verticales de botones dorados. Era una prueba inconfundible de hasta qué punto la Royal Navy era el arquetipo de todas las Armadas modernas.

Muchos de los oficiales también lucían vistosas condecoraciones —estrellas y fajines— ganadas a lo largo de una vida de servicio en el mar y en tierra, y las brillantes manchas de color entre los trajes oscuros recordaba a los cantos de los pájaros entre una bandada de cuervos. Incluso los oficiales de menor graduación, encargados de tomar notas, de traducir y de prestar ayuda técnica, destacaban por lucir gruesos cordones dorados sobre los hombros y en el pecho, una ornamentación que les diferenciaba como miembros del Estado Mayor de alguno de los almirantes con franjas doradas.

También Jorge V podría haber llevado el uniforme de oficial de la Armada, pues además de ser el soberano de Gran Bretaña, Irlanda y los Dominios Británicos de Ultramar, también era almirante de cinco estrellas de la Royal Navy. Por el contrario, el rey había decidido ponerse una sencilla levita negra. Ocupó su lugar solemnemente ante los distinguidos asistentes y pronunció un breve discurso de bienvenida. Hablando con lo que el *Times* londinense calificó de «voz firme y resonante», el rey señaló que todos los países estaban orgullosos de sus Armadas —y con razón—. Pero, añadió, la rivalidad entre las Armadas había sido un importante factor a la hora de

provocar lo que calificó de «nefasta e inmensa tragedia» que había estallado en 1914. El monarca no necesitaba recordar a los asistentes que la carrera de construcción de acorazados entre Gran Bretaña y la Alemania imperial que tuvo lugar entre 1905 y 1914 había sido uno de los rasgos centrales de la creciente desconfianza que culminó en el estallido de la guerra.2

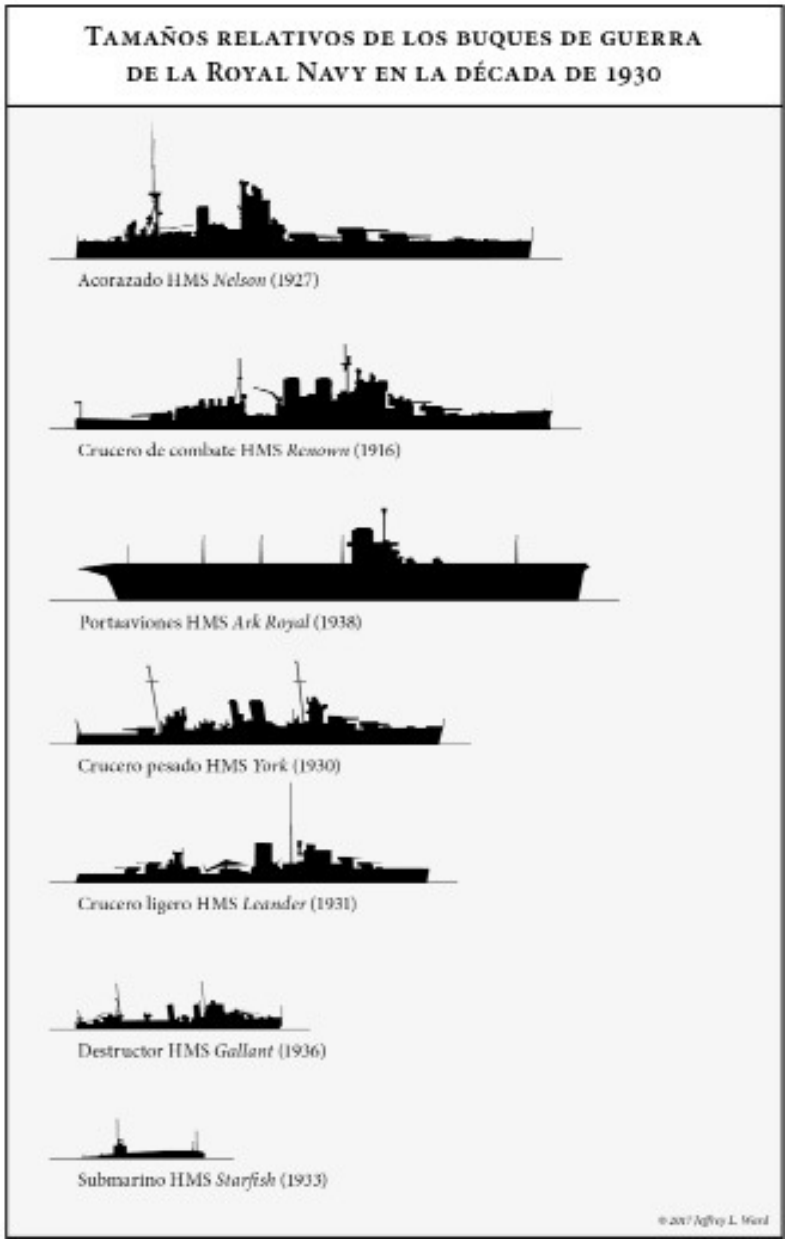
De hecho, como reconocimiento de ello, las potencias vencedoras se habían reunido en Washington en 1921, unos años después del final de la guerra, para poner límites a la construcción de acorazados en el futuro. Alemania no había sido invitada a aquella conferencia (ni tampoco a esta), dado que el Tratado de Versalles ya le prohibía poseer tanto acorazados como submarinos. A pesar de todo, la conferencia de Washington había sido un éxito, y en 1922 dio lugar a un tratado que establecía unos límites al tamaño y el número de acorazados que podían poseer las principales potencias, unos límites que quedaron fijados en la conocida fórmula 5:5:3, y que denotaba la relación del tonelaje de los acorazados permitido a Gran Bretaña, a Estados Unidos y a Japón, respectivamente, al tiempo que a Francia y a Italia se les concedía un volumen menor. Ahora, como afirmaba el monarca ante los delegados allí reunidos, había llegado el momento de ir más allá y terminar la tarea iniciada por tan noble causa: ampliar los límites a todas las clases de buques de guerra: cruceros, destructores y, sobre todo, submarinos.

El impulso de aquella renovada iniciativa obedecía a dos motivos: uno filosófico e idealista, el otro pragmático y económico. La piedra de toque filosófica era el Pacto de Paz Kellog-Briand, firmado dos años antes por sesenta y dos naciones, incluidas todas las representadas en dicho salón. Aquel acuerdo había ilegalizado la guerra como instrumento de política nacional. Años más tarde, después de que los regímenes de Alemania, Japón e Italia hubieran hecho mofa de unas declaraciones de principios tan elevados, todo el mundo empezó a menospreciar el Pacto Kellogg-Briand calificándolo de fatuo ejercicio de buenos propósitos. Pero en 1930 todo el mundo todavía se lo tomaba en serio, por lo menos públicamente.

Un incentivo más pragmático para tomar medidas era el hecho de que, en el mes de octubre del año anterior, el crac de la Bolsa de Nueva York había desencadenado una recesión económica a escala mundial, cuyo calado aún no se había sondeado del todo. Con la caída del empleo y de los ingresos, los gobiernos de todo el mundo buscaban formas de recortar sus gastos, y los buques de guerra eran uno de los ítems más caros del presupuesto de cualquier país. Por consiguiente, una ulterior limitación del armamento naval se antojaba al mismo tiempo filosóficamente encomiable y fiscalmente responsable. A la vista de aquellas circunstancias, Jorge V instó a los delegados a «aligerar la pesada carga del armamento que actualmente grava a los pueblos del mundo» por el procedimiento de encontrar una forma de reducir la construcción de buques de guerra.3

Los acorazados seguían siendo el criterio universalmente aceptado para definir el poderío naval, por lo que justo ese tipo de buques había sido el meollo del acuerdo de 1922. Con más de seiscientos pies de eslora y un desplazamiento de más de 30.000 toneladas, los acorazados contaban con una tripulación de entre 1.200 y 1.500 hombres, lo cual los convertía casi en ciudades flotantes. Estaban dotados de un potente armamento y de un grueso blindaje, y su arma principal eran sus cañones de gran calibre alojados en torretas giratorias a proa y a popa. El tamaño de los cañones más grandes había ido aumentando, desde un calibre de 305 mm (12 pulgadas) hasta un calibre de 356 mm (14 pulgadas), y más recientemente hasta un calibre de 406 mm (16 pulgadas), y aquella artillería era capaz de disparar unos proyectiles que pesaban casi 900 kg contra blancos situados a entre 16 y 25 km. [1] De hecho, el alcance de aquellos enormes cañones era tan grande que la mayoría de los acorazados contaban con aviones que se utilizaban no solo para avistar al enemigo sino también para localizar e informar del lugar del impacto. Aquellos aviones eran lanzados al aire mediante una carga explosiva, y dado que iban equipados con patines flotadores,

posteriormente podían aterrizar junto a su buque anfitrión, desde donde volvían a ser izados a bordo.



Los cruceros de combate en algunos casos eran aún más largos que los acorazados, aunque contaban con unos cañones un poco más pequeños y un blindaje considerablemente menor, lo que significaba que desplazaban menos tonelaje. En 1930, el buque de guerra de mayor tamaño en la Royal Navy era el crucero de combate HMS *Hood* , que con sus 860 pies de eslora era el orgullo de la flota.

Sus ocho cañones de 380 mm le conferían un excepcional poderío ofensivo, sin embargo su talón de Aquiles era su blindaje relativamente delgado, que lo hacía más vulnerable que cualquier acorazado. A los cruceros de combate británicos les había ido mal en la batalla de Jutlandia, en 1916, cuando tres de ellos volaron en pedazos de forma espectacular, con la pérdida de casi toda su tripulación. Aquel suceso llevó a David Beatty, un almirante de la Royal Navy, a comentar, con la característica sangre fría británica: «Parece que hoy pasa algo raro con nuestros dichosos buques». Después de aquello, la mayoría de los planificadores de la Armada empezaron a pensar en los cruceros de combate no tanto como acorazados ligeros sino más bien como cruceros de gran tamaño.

Los cruceros se parecían mucho a los acorazados, con su característica superestructura en medio del barco y sus torretas de artillería giratorias a proa y a popa, y diferían de ellos sobre todo por su menor tamaño. Los cruceros pesados en general desplazaban aproximadamente 10.000 toneladas (la tercera parte que un acorazado), con cañones de 203 mm (8 pulgadas) de calibre. De hecho, el Tratado de Washington había especificado que cualquier barco que desplazara más de 10.000 toneladas o que portara un cañón mayor de 203 mm debía contar como un acorazado, lo que llevó a la mayoría de los países a construir cruceros pesados que se atenían justo a esas características.

Los cruceros ligeros eran aún más pequeños, habitualmente desplazaban en torno a 6.000 toneladas y portaban cañones que disparaban proyectiles de 152 mm (6 pulgadas). Los británicos preferían esos cruceros más pequeños porque eran más baratos, lo que significaba que se podían construir más para patrullar los extensos corredores marítimos de las inmensas posesiones de su Imperio, de Gibraltar a Suez y de India a Singapur.

Los destructores eran las bestias de carga de las Armadas del siglo XX . Inicialmente fueron construidos para eliminar las pequeñas lanchas torpederas, por ello recibieron el nombre de «destructores de lanchas torpederas». Si los cruceros tenían aproximadamente un tercio del tamaño de un acorazado, los destructores tenían más o menos un tercio del tamaño de los cruceros, pues desplazaban entre

1.200 y 2.000 toneladas. Al ser demasiado pequeños para enfrentarse a los barcos de mayor tamaño, los destructores se utilizaban en general como barcos de escolta, para explorar el terreno por delante de los acorazados y patrullar en busca de submarinos, o realizando esa misma tarea para los convoyes de la marina mercante. Tenían unos cañones cuyo tamaño oscilaba entre 100 y 127 mm (4-5 pulgadas), pero su arma antibuque más eficaz era el torpedo. Aunque en ocasiones la fiabilidad de los torpedos resultaba problemática, un destructor armado con ellos podía resultar mortífero incluso para los más grandes buques de guerra.

La aparente finalidad de los delegados presentes en Londres era extender a los cruceros y también a los barcos de menor tamaño, sobre todo a los cruceros pesados, los límites que se habían aplicado a los acorazados en el tratado de 1922. El Estado Mayor de la Armada de Estados Unidos había dado instrucciones a sus delegados de que Estados Unidos necesitaba no menos de veintisiete grandes cruceros para garantizar la seguridad de sus puestos avanzados del Pacífico en Hawái, Wake, Guam y Filipinas, si bien en un documento confidencial reconocía que podía arreglárselas con veintitrés. Los británicos preferían tener un número menor de grandes cruceros aunque más cruceros pequeños, dotados de cañones de 152 mm. Así pues, una de las dificultades consistía en idear una fórmula para equiparar un determinado número de cruceros menores con un crucero pesado.

El caso de Japón era especial. En 1922, Japón había aceptado a regañadientes la fórmula contemplada en el Tratado de Washington que le autorizaba a tener tan solo tres quintas partes del tonelaje de acorazados que se asignaba a estadounidenses y británicos. En cierto sentido se trataba de una medida lógica: los británicos y los estadounidenses tenían intereses tanto en el Atlántico como en el Pacífico, así como en el Caribe y el Mediterráneo, y en el caso de Gran Bretaña, también en el Índico. Los intereses de Japón estaban casi exclusivamente en el Pacífico occidental, de modo que su aparente subordinación a los británicos y los estadounidenses en

realidad le concedía una posición relativa dominante en las aguas de su entorno. Sin embargo, para los japoneses se trataba de una cuestión de orgullo nacional. Los periódicos japoneses comentaron que la fórmula 5:5:3 del Tratado de Washington equivalía a «Rolls-Royce, Rolls-Royce, Ford». La delegación japonesa había acudido a Londres con órdenes estrictas de no aceptar menos del 70 por ciento del número de cruceros pesados asignados a Gran Bretaña y Estados Unidos. En palabras de Kanji Katō, jefe del Consejo Militar Supremo: «Lo que realmente está en juego no es ya nuestro poderío naval en sí, sino nuestro prestigio nacional y nuestra credibilidad».4

En retrospectiva, resulta curioso que se dedicaran tantos esfuerzos y tanta energía a los cruceros, y tan poca atención a los portaaviones. En 1930 ese tipo de buque tenía menos de diez años de vida, y las principales potencias marítimas seguían concibiéndolos como buques experimentales que funcionaban como auxiliares de los acorazados. Los británicos propusieron que tal vez Reino Unido y Estados Unidos podían aceptar un límite de 100.000 toneladas de portaaviones, pero los delegados estadounidenses rechazaron la propuesta, en parte porque dos de los portaaviones estadounidenses existentes —el *Lexington* y el *Saratoga* — desplazaban más de 36.000 toneladas cada uno, con lo que cubrían más de dos tercios de su asignación total y dejaban escaso margen para la experimentación.

Tampoco hubo un acuerdo sustancial sobre submarinos, cuyo uso sin restricciones estuvo a punto de poner de rodillas a Inglaterra en la Primera Guerra Mundial, y desempeñó un papel primordial para desencadenar la entrada de Estados Unidos en la contienda en 1917. Así pues, no era de extrañar que durante las conversaciones posteriores tanto los estadounidenses como los británicos instaran a la abolición total de los submarinos. Al igual que la guerra bacteriológica y la guerra química, era necesario prohibir totalmente la guerra submarina. Henry Stimson, secretario de Estado, que encabezaba la delegación estadounidense, declaró que «el empleo del submarino repugna a la conciencia del mundo», y señalaba de forma clarividente que, al margen de cualquier norma internacional que pudiera adoptarse para su uso, «quienes empleen el submarino

tendrán la gran tentación, tal vez la irresistible tentación, de utilizarlo de la forma que resulte más eficaz para los objetivos más inmediatos»; es decir, la destrucción de barcos mercantes desarmados.5

Sin embargo, Italia y Francia rechazaban ese argumento. Insistían en que los submarinos eran barcos defensivos, de un valor inestimable para las potencias navales más débiles, y que abolirlos únicamente incrementaría la hegemonía naval de las superpotencias de habla inglesa. El ministro de Marina francés, Georges Leygues, argumentaba que lo que era maligno no era el submarino en sí, sino la forma en que se utilizara. Tras señalar que los aviones podían utilizarse para bombardear ciudades, Leygues preguntaba si era preciso prohibirlos por ser capaces de hacer algo así. Al final, el único límite en el que pudieron ponerse de acuerdo todos los delegados fue limitar el tamaño de los submarinos individuales a no más de 2.000 toneladas de desplazamiento. Dado que la mayoría de los submarinos desplazaba menos de la mitad de esa cifra, aquello equivalía, a todos los efectos, a no poner ningún tipo de límite. Los delegados sí adoptaron nuevas normas para el uso humanitario de los submarinos: sus capitanes debían conceder a sus víctimas tiempo suficiente para abandonar el barco y alejarse de él antes de atacar. Por supuesto, dado que era imposible hacer cumplir ese tipo de normas, en gran medida también carecían de significado. 6

En todos aquellos debates, el espectro invisible y no reconocido era Alemania. Era algo especialmente válido para Francia, cuyos delegados presentes en la sala habían visto cómo aquella invadía su país en dos ocasiones a lo largo de sus vidas. En Londres no había delegación alemana porque el Tratado de Versalles ya detallaba el tamaño y el tipo de Armada que esta estaba autorizada a poseer, de modo que no había nada que discutir. La Kaiserliche Marine, la vieja Armada Imperial, ya no existía. En octubre de 1918, con la guerra prácticamente perdida, el comandante de la flota de acorazados de Alemania, el almirante Reinhard Scheer, había dado la orden de que todos sus buques se hicieran a la mar, supuestamente para

inmolarse en un último combate propiciatorio en nombre del honor. Los marineros se negaron a hacerlo, y algunos de ellos izaron la bandera roja de los bolcheviques en lo que era una sublevación abierta. Por consiguiente, cuando se firmó el armisticio el 11 de noviembre de 1918, la flota alemana seguía anclada en Wihelmshaven, la principal base naval de Alemania en la orilla meridional del mar del Norte, entre Holanda y Dinamarca. Durante las negociaciones de Versalles, aquella flota, con una tripulación mínima, puso rumbo al fondeadero de la Royal Navy en Scapa Flow, al norte de Escocia, para entregarse. Cuando quedó claro que los británicos pretendían reclamar aquellos buques como botín de guerra, las tripulaciones alemanas los hundieron por el procedimiento de abrir las válvulas de mar de los cascos y enviarlos al fondo de las frías aguas de Scapa Flow. Once años después, cuando los delegados se reunían en Londres, los barcos seguían allí.

Aquello no era óbice para que los franceses estuvieran preocupados por un posible renacer de Alemania. Si a Francia se le pedía que debilitara sus defensas de alguna forma —renunciando a sus submarinos, por ejemplo—, el Gobierno francés exigía que los británicos y los estadounidenses se comprometieran a acudir en su ayuda, o por lo menos a consultar con él, en caso de que Francia fuera atacada de nuevo. Teniendo en cuenta su tradición de insularidad, los británicos no estaban dispuestos a ofrecer esa garantía, y los estadounidenses, firmemente atrincherados en una política aislacionista, se negaban categóricamente.

El principal escollo de la conferencia tenía que ver con los japoneses. El Gobierno japonés estaba decidido a conseguir no menos del 70 por ciento del número de cruceros pesados asignado a los británicos y los estadounidenses, quienes a su vez estaban igual de decididos a mantener dicha proporción en el 60 por ciento. Al final, un compromiso un tanto complicado asignó 18 cruceros pesados a los estadounidenses y 12 a los japoneses —el 66 por ciento—. Aunque en apariencia se trataba de una postura intermedia, había otros factores que venían a complicarla. Uno era que los japoneses ya tenían doce cruceros de ese tipo, y los estadounidenses solo tenían cuatro. Así pues, en la práctica, el

efecto del acuerdo fue que los estadounidenses podían construir catorce nuevos cruceros pesados, mientras que el total de los japoneses seguía en doce. Por otra parte, se autorizaba a los japoneses a sustituir sus cruceros existentes por otros nuevos a lo largo de los siguientes cinco años, mientras que los estadounidenses no podían construir el último de sus nuevos cruceros hasta 1935. En conjunto, el efecto era que en realidad los japoneses disponían *de facto* de una proporción de cruceros de casi el 70 por ciento durante la vigencia del tratado. Teniendo en consideración esos factores, y para evitar que la conferencia fracasara, el jefe de la delegación japonesa, el exprimer ministro Reijirō Wakatsuki, aceptó el compromiso. Aquello enfureció a la mayoría de los oficiales de la Armada japonesa que habían acompañado a la delegación, sobre todo a los oficiales más jóvenes, que censuraron abiertamente a Wakatsuki. Sin embargo, en Tokio, el primer ministro y, lo más importante, el emperador apoyaron el acuerdo, y el tratado se ratificó.7

El último día de la conferencia, Wakatsuki se puso en pie para dar las gracias a los británicos por su hospitalidad y para ofrecer algunos comentarios a modo de conclusión. El político japonés sabía muy bien que, a pesar de las pequeñas mejoras que había conseguido, el tratado iba a ser impopular en la Armada Imperial japonesa, como ya había quedado demostrado por la reacción de los oficiales de la delegación, y que era posible, incluso muy probable, que aquello le costara el cargo, o incluso la vida. A pesar de todo, Wakatsuki elogió el acuerdo como «un monumento histórico y duradero en la senda de la paz y del progreso de la humanidad».8

Los alemanes, por supuesto, no tuvieron la oportunidad de decir nada en absoluto. El nuevo acuerdo no aliviaba las asfixiantes restricciones que los vencedores de la Gran Guerra habían impuesto a la Armada alemana, y la humillación de Versalles seguía siendo motivo de resentimiento en Alemania. En las elecciones generales que se celebraron cinco meses después, el Partido Nacionalsocialista Obrero Alemán, es decir el Partido Nazi, obtuvo el 18,3 por ciento del voto popular y 107 escaños en el Reichstag, con lo que pasaba a ser la segunda fuerza política de Alemania.

[1] En el original, el autor utiliza exclusivamente como unidad de distancia la milla terrestre (1,609 km), aun tratándose de distancias marítimas, y por consiguiente en la edición en castellano todas las distancias están en km, salvo las aproximadas *(N. del T.)* .

PRIMERA PARTE.

La guerra europea

Adolf Hitler asumió el poder en Alemania menos de tres años después de la firma del acuerdo de Londres. No tomó el poder de forma violenta, como ya había intentado hacer en 1924; fue elegido canciller en virtud del éxito del Partido Nazi en las urnas. A partir de ese momento, Hitler consolidó su poder mediante una serie de decretos urgentes, hasta que, a todos los efectos, el Gobierno de la República de Weimar desapareció. Dos años después, en marzo de 1935, Hitler denunció públicamente el Tratado de Versalles, incluyendo las restricciones que imponía al tamaño de la Armada alemana. Aquel anuncio unilateral no tuvo repercusiones, y así Hitler se reafirmó en su convicción de la incompetencia de las democracias de Occidente.

La denuncia del Tratado de Versalles fue importante, pero el momento decisivo para el renacimiento de la Armada alemana llegó tres meses después, con la firma del Acuerdo Naval Anglo-Alemán. Para entonces, en Gran Bretaña muchos buscaban activamente un acuerdo con Alemania. Los diplomáticos británicos veían el régimen de Hitler como un útil parachoques frente a la Rusia de Stalin, y estaban encantados con aquel acercamiento entre el Reino Unido y Alemania. El 18 de junio de 1935, sin consultar ni con Francia ni con Italia, Gran Bretaña accedió a levantar la mayor parte de las

restricciones en materia de armamento naval que el Tratado de Versalles imponía a Alemania.

El nuevo acuerdo autorizaba a Alemania a construir una Armada cuyo tonelaje total equivalía al 35 por ciento de la Royal Navy. Si bien esa cifra la mantenía subordinada a los británicos, también abría la puerta a sustanciales ampliaciones posteriores. El tratado incluso contemplaba la construcción de los primeros submarinos alemanes desde 1918. En virtud de los términos del tratado, Alemania podía construir una fuerza submarina equivalente al 45 por ciento del total de la flota británica, y había una cláusula de salvedad que permitía que Alemania construyera hasta el cien por ciento del total británico en caso de una crisis nacional, aunque no se estipulaba qué tipo de crisis podía justificar semejante aumento. Además, la Armada alemana recibió un nuevo nombre. En tiempos del antiguo Imperio había sido la Kaiserliche Marine (Armada Imperial); durante la República de Weimar, había sido la Reichsmarine (Armada Nacional). Ahora, bajo el mando de Hitler, pasaba a ser la Kriegsmarine (Marina de Guerra).

El 1 de septiembre de 1939, el revitalizado ejército de Hitler, la Wehrmacht, invadía Polonia. La guerra naval comenzó ese mismo día, cuando un buque de guerra alemán abrió fuego contra la guarnición polaca de Gdansk (Danzig). Dos días después, el primer ministro británico, Neville Chamberlain, hablaba por la radio para anunciar que, dado que no había recibido respuesta al ultimátum anglo-francés donde se exigía a Hitler la retirada de las fuerzas alemanas de Polonia, se había declarado el estado de guerra entre Gran Bretaña y Alemania. El lúgubre tono del anuncio de Chamberlain venía a recalcar el hecho de que, en el seno del Gobierno británico —y en realidad, de la opinión pública británica—, casi todo el mundo sentía pavor ante una reanudación de las hostilidades. Chamberlain había hecho todo lo posible por evitar una guerra, y en gran medida había fracasado porque había infravalorado tanto la magnitud de las ambiciones de Hitler como la perversidad de su ideología. De modo que ahora, poco más de veinte años después del final de la última contienda, la guerra había vuelto una vez más.

1. «UNTERSEEBOOTEN»

El mar del Norte estaba revuelto en octubre de 1939, como solía estarlo durante los meses de otoño, sobre todo tan al norte. Los fuertes vientos batían la espuma de las crestas de las oscuras olas y la convertían en un punzante rocío que empapaba a los tres hombres que se mantenían precariamente en pie sobre la pequeña falsa torre del submarino U-47 que se bamboleaba sin cesar, mojándoles de pies a cabeza a pesar de los impermeables. Uno de aquellos hombres era el capitán del submarino, Günther Prien, de treinta y un años, que se había enrolado en la marina mercante como grumete a la edad de quince años y que se había criado casi literalmente en el mar. En una de sus primeras travesías se había enfrentado a un marinero mucho más grande y mayor que él, que pretendía intimidarle, y le había dado una buena paliza. Durante toda su vida Prien consideró que el triunfo sobre aquel matón fue un momento decisivo de su vida. Con veinticuatro años había conseguido su título de marinero de primera, pero aquello había sido en 1932, durante lo más duro de la Depresión, y Prien no había logrado encontrar trabajo, una circunstancia que achacaba a los duros términos del Tratado de Versalles y al desafortunado Gobierno de Weimar. Su amargura le llevó a afiliarse al Partido Nazi, y en 1933 —el año en que Adolf Hitler fue nombrado canciller— Prien era candidato a oficial en la Armada alemana, que poco a poco iba renaciendo. Ahora, seis años más tarde, era *Kapitänleutnant* (teniente de navío) en esa Armada, estaba al mando de su propio submarino y se había embarcado en una misión muy especial.1

Como el propio Prien relataba más tarde al recordar el momento, tenía que sujetarse a la barandilla del U-47 mientras miraba por sus prismáticos Leitz, en busca de algún hito reconocible en el confín que separaba el mar gris de un cielo igualmente gris. Y lo encontró: allí, en el horizonte, estaban las Islas Orcadas, un desolado archipiélago frente a la punta septentrional de Escocia que albergaba

un espacioso fondeadero de la flota de la Royal Navy conocido como Scapa Flow.

A pesar de lo recóndito del lugar, Scapa Flow era el corazón mismo de la Royal Navy. Desde allí había zarpado la Gran Flota británica en 1916 para ir al encuentro de la Flota de Alta Mar alemana en la batalla de Jutlandia; después de la guerra, en Scapa Flow fue donde estuvieron confinados los cincuenta y dos buques de la flota alemana que posteriormente fueron hundidos por sus propias tripulaciones. Junto a Spithead, al sur de Portsmouth, en la costa del canal de la Mancha, Scapa Flow era una de las bases más importantes de la Royal Navy.

Lo que la hacía tan valiosa era su ubicación. Cualquier barco que pretendiera salir al Atlántico abierto desde el mar del Norte o desde el Báltico tenía que pasar o bien por el canal de la Mancha, por delante de Portsmouth y Plymouth, o bien rodeando la punta septentrional de Escocia, por delante de Scapa Flow. Por añadidura, el fondeadero de Scapa Flow era inmenso, medía más de 250 km2 —lo suficiente para acoger todas las armadas del mundo, y aún le sobraría espacio—. Estaba bien protegido por el grupo de islas rocosas que la rodeaban, así como por sus baterías costeras, sus barreras flotantes, sus redes antisubmarinos y sus campos de minas. Tan solo se podía acceder a través de tres pasos bien defendidos: Hoy Sound al oeste, Hoxa Sound al sur, y el estrecho canal de Kirk Sound al este. El Almirantazgo británico estaba convencido de que el único punto vulnerable en las defensas de Scapa Flow era desde el aire, porque por muy poco se encontraba dentro del límite del radio de acción de los bombarderos alemanes.2

Apenas una semana antes, tan solo un mes después de la declaración de guerra, el comandante británico de Scapa Flow, el almirante sir Charles Forbes, se había enterado de que dos cruceros alemanes, el *Gneisenau* y el *Köln* , acompañados por nueve destructores, se habían adentrado en el mar del Norte, entonces el almirante había ordenado de inmediato que la Home Fleet (encargada de defender las aguas territoriales de Gran Bretaña) saliera en su persecución. Una impresionante armada de acorazados, cruceros de combate y cruceros zarpó de Scapa Flow para localizar y

destruir a los intrusos, mientras que el acorazado *Royal Oak* , con una escolta de dos destructores, había puesto rumbo al norte para cortar la ruta de escape a través del canal de Fair Isle (Isla Bonita, un nombre un tanto incongruente), entre las Islas Orcadas y las Shetland. Lo cierto es que los cruceros alemanes se retiraron rápidamente, de modo que también los buques británicos regresaron a puerto, en su mayoría fondeando en Loch Ewe, en la costa occidental de Escocia, ya fuera del alcance de la aviación alemana, mientras que el *Royal Oak* y su escolta regresaban al refugio de Scapa Flow.3

Ahora, el 13 de octubre, cuatro días después, Prien estudiaba la entrada a Scapa Flow a través de sus prismáticos. Había mantenido en secreto el objeto de la misión del submarino a toda la tripulación durante la larga travesía hacia el norte, pero en ese instante su primer oficial, Engelbert Endrass, se jugaba una reprimenda al atreverse a preguntar a su superior: «¿Vamos a visitar las Orcadas, señor?».

Era el momento de levantar la liebre. «Agárrese bien», le dijo Prien a Endrass. «Vamos a entrar en Scapa Flow».4

La audaz misión del U-47 no fue la idea espontánea de un capitán de corbeta joven y entusiasta. Había sido cuidadosamente planificada en Berlín por el contraalmirante Karl Dönitz, el comandante de la flota de submarinos de la Armada alemana, un hombre delgado, de rostro demacrado y voz aflautada. Dönitz, que en 1939 tenía cuarenta y siete años, se había alistado en la Armada alemana en 1910, a los dieciocho. Se licenció como oficial tres años después, pasó dos años en barcos de superficie hasta que solicitó el traslado a los submarinos (en alemán, *Unterseebooten* o *U-Booten*). En octubre de 1918, estando al mando de un submarino en el Mediterráneo, cerca de Malta, un percance en la sala de máquinas le obligó a emerger en medio de un convoy, fue hecho prisionero y pasó las últimas semanas de la guerra en Inglaterra. A pesar de aquella experiencia, o acaso debido a ella, Dönitz dedicó el resto de su vida a los submarinos.5

En 1919, cuando Dönitz regresó a Alemania tras la firma de la paz, quiso seguir en el servicio activo en la Armada, aunque el Tratado de Versalles restringía el tamaño de la flota alemana de la posguerra a seis acorazados antiguos, seis cruceros ligeros y veinticuatro buques menores (destructores y lanchas torpederas), y prohibía totalmente los submarinos. Convencido de que aquellas circunstancias no serían permanentes, Dönitz optó por continuar de uniforme, prestando servicio en distintos destinos de la pequeña Armada de superficie del Gobierno de Weimar mientras esperaba el momento en que los submarinos volvieran a formar parte de la Marina de Guerra.6

Fue una larga espera. Dönitz estuvo quince años sirviendo en distintos barcos de superficie, ascendió al rango de *Kapitän zur See* (capitán de navío) y estuvo al mando del crucero ligero *Emden* , mientras Alemania seguía sin poseer submarinos, a pesar de que durante todo ese tiempo Dönitz nunca dudó de que su día estaba por llegar. Durante ese interregno, numerosos esfuerzos clandestinos dentro de Alemania lograron mantener, e incluso ampliar, el tipo de cualificación técnica que iba a ser necesaria para el resurgir del arma de submarinos en caso de que alguna vez se levantara la prohibición. Una empresa holandesa hizo de tapadera para los arquitectos navales y los ingenieros alemanes que experimentaban con nuevos diseños de submarinos, y las empresas alemanas construían submarinos para España y para Finlandia.7

Ya desde antes de que Hitler denunciara el Tratado de Versalles en 1935, Alemania no dejó de poner a prueba los límites de las restricciones. La primera prueba de ese tipo fue la decisión de construir el pequeño acorazado *Deutschland* , iniciada en 1929, y que aún estaba en construcción en el momento en que se reunían los delegados de la Conferencia de Londres en 1930. Aunque el Tratado de Versalles autorizaba a Alemania a sustituir sus seis acorazados a medida que fueran envejeciendo, también especificaba que los buques de sustitución no debían exceder de 10.000 toneladas de desplazamiento, aunque los acorazados de otras naciones occidentales eran hasta tres veces más grandes. A pesar de ello, el *Deutschland* superaba el límite de 10.000 toneladas por lo

menos en un 20 por ciento, y sus cañones de 280 mm (11 pulgadas) y su autonomía de crucero de 16.000 km sugerían que el buque había sido diseñado para misiones distintas de la defensa costera. El *Deutschland* fue botado en 1931, era más grande que cualquier crucero, pero más pequeño que un acorazado, por lo que coloquialmente se conocía como un «acorazado de bolsillo», o, en alemán, como *Panzerschiff* (literalmente, «buque blindado»). Su construcción suponía una infracción relativamente leve de los límites marcados por Versalles —el equivalente internacional de pisar cautamente con la punta del zapato una raya en el suelo durante algún juego en un parque infantil—. Ni Gran Bretaña ni Francia protestaron oficialmente, y muy pronto Alemania construyó otros dos *Panzerschiffe* . Junto con dos nuevos cruceros, el *Köln* y el *Karlsruhe* , los «buques blindados» se convirtieron en «símbolos de esperanza y renacimiento espiritual» para los defensores del renacer de la Armada alemana, incluido Dönitz.8

Con la firma del Acuerdo Naval Anglo-Alemán en junio de 1935, se aceleró el renacer de la Armada alemana. En particular, Alemania empezó a construir sus primeros *U-Booten* . Los británicos estaban dispuestos a tolerar el resurgimiento del arma submarina alemana, que había estado a punto de obligarles a capitular por hambre durante la última guerra, en gran parte porque los científicos británicos habían desarrollado un arma para combatirla. Se llamaba Asdic, acrónimo del Comité de Investigación sobre Detección Antisubmarina, que había contribuido a desarrollarla en la década de 1920. Los equipos Asdic eran capaces de localizar y seguir el rastro de un submarino sumergido por el procedimiento de enviar una serie de impulsos, o *pings* , y a continuación cronometrando y midiendo el eco. Posteriormente los estadounidenses desarrollaron una tecnología similar a la que llamaron Sonar (navegación y localización por sonido), pero los británicos, para quienes esa tecnología resultaba crucial, iban más de diez años por delante. Antes del Asdic, la primera noticia que habitualmente tenía un buque de guerra de superficie de la presencia de un submarino en las inmediaciones era la explosión de un buque mercante por el impacto de un torpedo. Ahora, el Asdic podía localizar y seguir el rastro de un

submarino sumergido cuando todavía se encontraba a varios kilómetros de distancia. Algunos pensaban que el Asdic convertía a los submarinos en un arma antibuque obsoleta. Un memorándum del Almirantazgo de 1936 afirmaba que gracias al Asdic, «el submarino no debería ser capaz de plantearnos nunca más el problema al que nos enfrentábamos en 1917». Como vendrían a demostrar los acontecimientos posteriores, aquellas conclusiones eran desorbitadamente optimistas.9

Los primeros submarinos alemanes eran pequeños barcos costeros (de 250 toneladas), coloquialmente denominados *Nordsee Enten* (patos del mar del Norte), que estaban claramente concebidos para la defensa portuaria. Muchos de ellos se ensamblaron en secreto al tiempo que se negociaba el acuerdo de 1935, y el primero de ellos fue botado al día siguiente de la firma del tratado. Muy pronto empezaron a incorporarse a la flota submarinos de 500 y de 750 toneladas. A partir de 1939 la versión más común era el Tipo VII, de 220 pies de eslora, 769 toneladas de desplazamiento, dotado con 14 torpedos que podían lanzarse desde cuatro tubos a proa y un tubo a popa. Los submarinos Tipo VII-B, propulsados por dos motores diésel de 1.400 caballos, poseían depósitos suplementarios de combustible externos que prácticamente duplicaban su capacidad y ampliaban su radio de acción hasta los 12.000 km. Alcanzaban una velocidad de 17 nudos en superficie, superior a la de cualquier barco o convoy mercante, y contaba una batería de 124 celdas que le permitía navegar 130 km sumergido, con una velocidad punta de 7,6 nudos, aunque 4 nudos era la velocidad óptima para conservar la carga de la batería. Los alemanes fueron capaces de construir aquellos nuevos submarinos nada más firmarse el tratado naval porque previamente habían ido acumulando sus componentes, anticipándose al levantamiento de la prohibición. Pocas semanas después de la firma del Acuerdo Naval Anglo-Alemán, Dönitz renunció al mando del crucero *Emden* para asumir el control del arma submarina de la nueva Kriegsmarine, que crecía con rapidez.10

Los británicos sí intentaron imponer otro tipo de restricciones a los submarinos alemanes. En noviembre de 1936, Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia firmaron un acuerdo en Londres que

especificaba los protocolos que debían utilizar los submarinos en tiempos de guerra. Los cuatro países signatarios acordaron que los submarinos debían actuar siguiendo las mismas reglas de combate que los barcos de superficie. Es decir, debían detener el barco en cuestión y enviar a un pelotón de abordaje para examinar sus papeles; si se constataba su estatus beligerante, debían conceder a la tripulación y a los eventuales pasajeros tiempo suficiente para ponerse a salvo en los botes salvavidas. Solo entonces un submarino podía hundir el barco con un torpedo o con fuego de artillería. Aunque todas las partes estamparon solemnemente sus firmas en aquel documento, no está claro si alguno de ellos creía de verdad que, en caso de guerra, aquellos iba a ser protocolos estrictamente observados.

En 1938, alegando la amenaza de las fuerzas soviéticas en el Báltico, Hitler invocó la cláusula de emergencia del tratado anglo-alemán que autorizaba a Alemania a construir submarinos hasta una cifra equivalente al total que poseía Gran Bretaña. Así pues, el 3 de septiembre de 1939, cuando Chamberlain anunció que había empezado la guerra, Dönitz tenía un total de 57 submarinos —los mismos que Gran Bretaña—, aunque solo 46 de ellos estaban listos para operar de inmediato, y la mitad eran pequeños, del tipo costero o *Enten* . Por consiguiente, Dönitz tan solo disponía de aproximadamente dos docenas de submarinos Tipo VII, el más grande, para empezar la guerra.

Y lo peor, desde su punto de vista, era que, en cualquier momento, dos terceras partes de aquellos submarinos necesariamente tenían que estar de camino a los corredores del transporte marítimo enemigo, o en el trayecto de vuelta de los mismos, realizando reparaciones o cargando suministros, de modo que Dönitz solo podía tener en posición unos míseros ocho o nueve *U-Booten* a la vez. Dönitz le había dejado bien claro a Hitler que una guerra comercial eficaz contra Gran Bretaña requería por lo menos trescientos barcos de ese tipo. En una fecha tan tardía como el 28 de agosto, tres días antes de la invasión de Polonia, y seis días antes de que empezara la guerra con Gran Bretaña, Dönitz presentó un memorándum al Führer donde afirmaba sin rodeos que la Armada

alemana, y el arma submarina en particular, no estaba «en condiciones de cumplir las tareas que les serán asignadas en caso de guerra». Sin embargo, Hitler estaba impaciente, se mostraba abiertamente escéptico sobre la determinación de Gran Bretaña y de Francia, y el 1 de septiembre ordenó a las fuerzas alemanas que cruzaran la frontera polaca.11

Hitler se había apuntado un éxito asombroso al aceptar el farol de las amenazas vertidas por las potencias occidentales a propósito de Austria, de los Sudetes y de Checoslovaquia, y estaba bastante convencido de que Gran Bretaña y Francia iban a achantarse una vez más. Por esa razón, incluso después de la declaración de guerra de Gran Bretaña y Francia, Hitler le ordenó a Dönitz que se atuviera estrictamente a la Convención de La Haya y al tratado de Londres de 1936 sobre guerra submarina —al menos por el momento—. No quería que algún acontecimiento lamentable endureciera las actitudes de los británicos y dificultara su vuelta a la mesa de negociaciones. A pesar de ello, el primer día de la guerra, el *Oberleutnant* (alférez de navío) Fritz-Julius Lemp, comandante del U-30, avistó un barco a pocos cientos de millas de la costa de Irlanda que navegaba con las luces apagadas y en zigzag, lo que a Lemp le daba a entender que debía de ser o bien un crucero mercante armado o un barco de transporte militar, y por consiguiente un blanco legítimo.

En realidad aquel barco era el transatlántico comercial *Athenia* , con más de 1.400 pasajeros a bordo. Tras ser alcanzado por dos torpedos, se hundió rápidamente con un saldo de más de cien muertos, entre ellos veintiocho estadounidenses. Lemp no descubrió el tipo de barco que acababa de atacar hasta que emergió para asistir a los estertores de muerte del *Athenia* . Hitler montó en cólera, pues le preocupaba que el incidente hiciera descarrilar un posible acercamiento con Gran Bretaña. Oficialmente, Alemania negó cualquier responsabilidad, y Joseph Goebbels, ministro de Propaganda alemán, insinuó que muy probablemente el *Athenia* había sido hundido por los propios británicos a fin de suscitar la solidaridad de Estados Unidos, pero fuera de Alemania muy pocos llegaron a tomarse en serio aquellas afirmaciones.12

Por su parte, Dönitz solo estaba moderadamente decepcionado por el hecho de que el Führer pusiera límites a sus submarinos, ya que, con el reducido número de barcos de que disponía, lo único que podía conseguir era lo que él denominaba «unos pocos aguijonazos aquí y allá». Muy pronto quedó claro que al fin y al cabo los británicos no iban a reconsiderar su declaración de guerra, y Hitler levantó las restricciones y le comunicó a Dönitz que sus submarinos podían atacar sin previo aviso cualquier navío identificado como hostil. Por supuesto los buques de guerra siempre habían sido blancos autorizados, y dos semanas antes de que Hitler levantara la prohibición de atacar buques mercantes, Dönitz le comunicó al capitán de corbeta Prien que tenía pensada una misión especial para él.13

Prien aguardó hasta el anochecer para intentar entrar en Scapa Flow. Tras abandonar la diminuta falsa torre del U-47 para refugiarse en la relativa tranquilidad de la sala de control, convocó a la tripulación en proa y les explicó la misión. Después les ordenó que ocuparan sus puestos de inmersión. En las memorias que escribió más tarde, Prien recordaba vívidamente el momento: la tapa de la escotilla encajó en su lugar con un sonido metálico amortiguado, y la sensación en los oídos en el momento en que el barco se presurizaba. Los tripulantes cerraron las válvulas de escape cuando se apagaron los motores diesel, y un ronroneo grave indicó que los motores eléctricos habían entrado en funcionamiento. Hasta que el submarino volviera a la superficie, los motores, las luces, los ventiladores y todo el resto de la maquinaria de a bordo iba a funcionar con la electricidad de las baterías del barco.14

Prien ordenó inundar los tanques, y cuatro hombres arrodillados apretaron las palancas que expulsaban el aire de los tanques de lastre. Al silbido del aire que se escapaba le siguió el ruido del agua de mar entrando a borbotones en los tanques, y en ese momento el U-47 se inclinó hacia proa y hacia abajo. En vez de bambolearse en la superficie, ahora el submarino estaba suspendido en el mar, produciendo lo que Prien describía como «la sensación de ir flotando

en un globo». A la ruidosa violencia de la meteorología exterior le sustituyó un silencio antinatural, a medida que el submarino descendía a través de las gélidas aguas del mar del Norte y se posaba suavemente en el fondo, donde Prien tenía la intención de esperar hasta la noche siguiente. Se desconectaron los motores y se apagaron las luces para ahorrar energía de la batería. Aunque no había ninguna razón lógica para hacerlo, por instinto los tripulantes empezaron a hablar en voz baja.15

A las cuatro en punto de la tarde del día siguiente, 14 de octubre, la tripulación de U-47 se levantó y almorzó un menú bastante extravagante (para un submarino) de chuletas de ternera y repollo. Después, los marineros comprobaron los motores y los torpedos para asegurarse de que todo estaba en orden. A las 19.00 h Prien calculó que ya era noche cerrada a una latitud tan septentrional a mediados de octubre, y dio la orden de que el U-47 subiera a la profundidad de periscopio —unos catorce metros—. Una vez allí, ordenó levantar el periscopio y acercó la cara al visor, al tiempo que hacía girar el instrumento 360 grados. Al no ver nada, solicitó emerger.

Cuando el U-47 salió a la superficie, empezó a bambolearse de un lado a otro en medio de un mar picado, recordaba Prien, «como si estuviera medio borracho debido a la inmersión». Prien y Endrass subieron a la falsa torre, tan pequeña que a duras penas cabían los dos. Permanecieron inmóviles para ver si podían escuchar el sonido de hélices en el agua. Nada. A medida que sus ojos se adaptaban a la oscuridad, la línea de la costa empezó a hacerse visible. De hecho, parecía demasiado visible. Dönitz había programado la misión de Prien para que coincidiera con la luna nueva, cuando la oscuridad era mayor, pero los cielos parecían anormalmente claros. Unos destellos de color naranja y verde iluminaban el cielo, y tras un momento de confusión, Prien lo comprendió: era la aurora boreal, de la que había oído hablar, pero que nunca había visto. Consideró por un momento la posibilidad de cancelar la operación y volver a sumergirse, pero después decidió seguir adelante. Ordenó media marcha, y cuando el U-47 se aproximaba a la entrada de Holm Sound, Prien advirtió que uno de los vigías de cubierta estaba

mirando al cielo, contemplando las luces centelleantes, con los ojos como platos por el asombro.16

Es posible que también los ingleses estuvieran contemplando el cielo, pues cuando el U-47 pasó a través de Holm Sound y se adentró en el estrecho canal de Kirk Sound, no hubo respuesta desde la costa. Los británicos habían hundido numerosos cascos viejos en Kirk Sound para cortar el paso en el canal. Tenían previsto hundir más cascos en ese punto, pero aquella noche quedaba el espacio justo para que el U-47, todavía en la superficie, se colara entre el casco más al norte y la costa. La visibilidad era limitada a pesar de la aurora boreal, y eso dificultaba la lenta navegación, mientras el submarino iba abriéndose camino entre los obstáculos y la costa rocosa. En un momento dado el U-47 se enredó con la cadena de un ancla de uno de los barcos de la barrera, y poco después el submarino tocó fondo durante un instante. Un coche que circulaba por la carretera de la costa pasó tan cerca que sus faros iluminaron la falsa torre del submarino. Y entonces, de repente, el U-47 salió del estrechamiento y accedió a la inmensa extensión de Scapa Flow. Medio sorprendido, Prien dijo en un susurro audible: «¡Estamos dentro!».17

Había numerosos petroleros fondeados en la dársena exterior, y aunque en cualquier otra circunstancia habrían sido un blanco muy valioso, Prien buscaba una pieza de caza mayor. El U-47 viró hacia el norte, rumbo al extremo superior del fondeadero, y poco después de medianoche lo vio. Recortado contra la costa —«una silueta nítida y clara, como si alguien la hubiera pintado en el cielo con tinta negra»—, Prien tenía ante sí el inconfundible perfil de un acorazado de la Royal Navy.18

El HMS *Royal Oak* era un buque antiguo, botado en 1914 en vísperas de la Primera Guerra Mundial. Pero a pesar de todo era un acorazado, con aproximadamente 30.000 toneladas de desplazamiento, una tripulación de más de mil hombres y armado con una batería principal de ocho cañones de 380 mm más una batería secundaria de catorce cañones de 152 mm. Incluso uno de sus dos cañones de 76 mm (3 pulgadas) era capaz de borrar del mapa el frágil U-47. El principal punto débil del *Royal Oak* era que su

velocidad máxima no superaba los 23 nudos, y por esa razón la semana anterior lo habían enviado a una misión en solitario que consistía en patrullar el canal de Fair Isle, en vez de acompañar al grueso de la fuerza en persecución del *Gneisenau* y el *Köln* . Teniendo en cuenta la supuesta seguridad del fondeadero de Scapa Flow, ninguno de los buques de la Royal Navy tenía activado el sistema Asdic, pero aunque lo hubieran tenido, de poco podía servirles, ya que era un equipo diseñado para localizar submarinos bajo el agua, y el U-47 navegaba por la superficie.

Entusiasmado ante el espectáculo de un buque capital enemigo a tan solo 3.600 metros de distancia, Prien sentía cómo la sangre le martilleaba en la sienes y que apenas podía respirar. En voz baja ordenó a través de la escotilla que prepararan un abanico de cuatro torpedos. Se oyó un borboteo amortiguado en el momento en que se abrieron las tapas de los tubos y estos se inundaron, un silbido de aire comprimido y un clic metálico cuando las palancas encajaron en su posición. Prien dio la orden, y el U-47 se sacudió hacia atrás cuando el primer torpedo salió del tubo, al cabo de dos segundos otro, y después un tercero. El cuarto torpedo falló. El oficial de torpedos contaba los segundos en voz alta mientras Prien y todos los que estaban a bordo aguardaban en silencio. Al cabo de unos interminables tres minutos y medio, se produjo una explosión amortiguada junto a la proa del *Royal Oak* , pero no hubo ninguna reacción por parte del acorazado —ni se encendieron los reflectores, ni hubo disparos de artillería, ni tampoco ninguna explosión secundaria.19

Lo que había ocurrido era que dos de los torpedos del U-47 habían errado totalmente el blanco, y el tercero tan solo acertó en la cadena del ancla de proa del *Royal Oak* , cortándola y lanzando por los aires un géiser de agua de mar que salpicó la cubierta de proa, pero que no provocó ningún daño estructural visible. Los marineros del turno de guardia del acorazado miraron instintivamente hacia el cielo, la única dirección posible de la que podía venir algún tipo de peligro. Sin embargo, no habían oído ruido de aviones y no sabían muy bien lo que había ocurrido. Uno de ellos sugirió que a lo mejor había estallado un tanque de CO2; otros se preguntaban si la

cadena del ancla se había soltado y había caído ruidosamente al mar. El oficial al mando del *Royal Oak* , el capitán de navío William G. Benn, que estaba durmiendo en su camarote, acudió a cubierta para ver qué era todo aquel alboroto. Inmediatamente sospechó de una explosión interna y envió un equipo al interior del barco para que averiguara la causa e informara. No ordenó zafarrancho de combate. De hecho, muchos miembros de la tripulación ni siquiera oyeron la explosión, y la mayoría de los que la oyeron simplemente se dieron la vuelta en sus literas, suponiendo que si se trataba de algo importante, habría un anuncio. No hubo ningún anuncio. Basándose en los informes que le dieron, Benn concluyó, como testificó más tarde, «que había debido producirse alguna explosión en el Almacén de Inflamables por causas internas».20

Mientras tanto, Prien dio la vuelta al submarino y volvió disparar con su tubo de popa. Tampoco aquel torpedo acertó en el blanco, o tal vez no llegó a explotar. Sin amilanarse, Prien puso rumbo al sur para alejarse del *Royal Oak* y recargar sus tubos de proa. Una hora más tarde, poco después de la 1.00, sin que la tripulación del acorazado se hubiera enterado todavía de su presencia, Prien regresó para disparar otros tres torpedos.

Esta vez los resultados fueron espectaculares. Una gigantesca columna de agua, tan alta como la superestructura del buque, se elevó en medio del barco, seguida rápidamente por otras dos. Se vio salir volando distintos fragmentos del buque, y en la oscuridad de la noche surgieron llamaradas de distintos colores —azul, rojo y verde —. De la parte inferior del barco brotaba humo negro, y el enorme acorazado empezó a escorarse mucho a estribor. Al cabo de unos minutos se estaba hundiendo. Se habían bloqueado muchas compuertas estancas por motivos de seguridad, y ahora esas compuertas cortaban el paso a los cientos de marineros que intentaban salir apresuradamente de las cubiertas inferiores. Mientras el gran acorazado iba volcando lentamente sobre un costado, las gigantescas torretas de los cañones de 380 mm se desprendieron y cayeron al mar. Entonces surgieron más y más llamaradas del interior del barco. Los tripulantes que habían logrado subir a cubierta saltaron a las gélidas aguas. El gran acorazado se

recostó con majestuosidad sobre su costado de estribor, al tiempo que el aire que se escapaba de su interior producía un sonido que, por lo menos para uno de los testigos, sonó exactamente como un suspiro desconsolado. Trescientos setenta hombres lograron salir con vida; pero más de ochocientos no lo consiguieron. 21

Prien, eufórico ante aquel panorama de destrucción, anunció a través de la escotilla a los que estaban en la sala de control: «¡Liquidado!», y el anuncio suscitó una ovación desbordante, hasta que Prien ordenó guardar silencio. Para entonces los británicos ya sabían que no se trataba de ningún accidente interno, y Prien imaginaba que estarían ansiosos por lanzarse a la caza de la mortal amenaza que había logrado colarse entre ellos. Los reflectores de un portahidroaviones cercano (que Prien identificó erróneamente como otro acorazado) iniciaron la búsqueda del intruso y varios barcos, que Prien supuso que eran destructores, se pusieron en marcha. Era hora de poner pies en polvorosa.

Prien mantuvo al U-47 en la superficie, donde podía alcanzar los 17 nudos, a diferencia de los escasos 7 nudos cuando navegaba sumergido, y se dirigió a toda máquina hacia la salida. Detrás de él un barco de superficie iba ganándole terreno de forma visible, y Prien ordenó «velocidad extrema», pero le dijeron que los motores ya estaban a la máxima potencia. Era cuestión de segundos que el destructor —suponiendo que lo fuera— les diera alcance. Sin embargo, a pesar de la aurora boreal, el capitán del barco perseguidor no vio la silueta del submarino navegando por la superficie y viró. Agarrado a la barandilla de seguridad, Prien le suplicaba en silencio a su barco que avanzara más deprisa, mientras el U-47 proseguía hacia la angosta salida.

Ahora la marea estaba bajando y, al recordar el poco calado que había junto a la costa norte, Prien decidió arrimarse al borde meridional del canal para salir. El submarino pasó rozando otro barco de barrera y maniobró para rodear un promontorio. Poco a poco, los sonidos del *Royal Oak* desintegrándose fueron quedando atrás. A las 2.15 de la madrugada del 15 de octubre, el U-47 volvía a salir a mar abierto. Prien puso rumbo al sur, hacia Wilhelmshaven, y le dijo a sus hombres que ahora podían festejar todo lo que quisieran.22

El viaje de vuelta no transcurrió sin incidentes. Las lanchas patrulleras británicas dieron alcance al U-47 en el estuario de Moray, en la costa oriental de Escocia, lo que le obligó a sumergirse. Prien intentó zafarse de ellos cambiando de rumbo una vez sumergido, pero los barcos británicos iban equipados con el Asdic y le seguían el rastro bajo el agua. Los marineros del U-47 podían oír el inquietante e insistente «*ping... ping... ping...* » del Asdic que intentaba localizarles, y muy pronto las cargas de profundidad empezaron a explotar muy cerca del submarino, produciendo el sonido de un mazo golpeando contra el casco: un cortante ruido metálico seguido de una explosión ensordecedora. El frágil submarino se agitaba como una rata zarandeada por un terrier; las bombillas se hacían añicos, y uno de los dos ejes de transmisión del barco se partió en dos y se salió de sus rodamientos. Prien volvió a llevar al U-47 al fondo y permaneció allí con la esperanza de despistar a sus perseguidores. Los tripulantes que no estaban trabajando para reparar los rodamientos rotos del eje se movían de puntillas y en zapatillas para evitar hacer el mínimo ruido. Los británicos seguían con su búsqueda, y los tripulantes del U-47 podían oír tanto los pitidos del Asdic como el zumbido de las hélices que pasaban por encima de sus cabezas. Sin embargo, al final, los pitidos cesaron y el sonido de las hélices se alejó. En vista de que se estaban agotando tanto el aire como las baterías, Prien llevó al U-47 a profundidad de periscopio y allí descubrió que sus perseguidores se habían marchado. Una vez reparado el eje de transmisión, Prien volvió a poner rumbo a Wilhelmshaven.23

El triunfo de Prien en Scapa Flow no era el primer éxito de un *U-Boot* en la guerra. A pesar de las largas travesías necesarias para alcanzar sus zonas de patrulla al oeste de Irlanda, aquel puñado de submarinos de Dönitz hundió más de sesenta barcos aliados durante las primeras seis semanas de la guerra —diez barcos por semana—. La mayoría eran buques mercantes, aunque entre ellos figuraba también el portaaviones británico *Courageous* , hundido por el U-29 junto a la costa de Irlanda a mediados de septiembre, cuatro

semanas antes de la hazaña de Prien en Scapa Flow. El *Courageous* , alcanzado por tres torpedos, se hundió en tan solo quince minutos, con un saldo de 519 muertos. Fue un motivo de preocupación especial, porque la Royal Navy tan solo tenía cinco portaaviones activos en aquel momento. Por consiguiente, el hundimiento del *Courageous* suponía la pérdida del 20 por ciento de su flota de portaaviones. Sin embargo, la proeza de Prien en Scapa Flow fue algo extraordinario. Al Almirantazgo británico le parecía escalofriante que un submarino hubiera logrado adentrarse en solitario en el sanctasanctórum de la Royal Navy, hundir uno de sus acorazados fondeados y marcharse impunemente —desafiando al león británico en su propia guarida—. Para Alemania supuso una propaganda maravillosa, y Goebbels la aprovechó al máximo. Tanto Dönitz como su jefe, el *Grossadmiral* (capitán general de la Armada) Erich Raeder, jefe de la Kriegsmarine, subieron a bordo del U-47 a su llegada a Wilhelmshaven a fin de felicitar a Prien y a su tripulación, y Hitler envió su avión personal para trasladar a Prien hasta Berlín, donde protagonizó un desfile triunfal desde el aeropuerto de Tempelhof hasta el hotel Kaiserhof.24

Dönitz no se hacía ilusiones, era consciente de que hundir un portaaviones y un acorazado no iba a afectar significativamente el rumbo de la guerra. Estaba convencido de que el verdadero objetivo de sus submarinos no era la Royal Navy, sino el comercio mercante británico, y era consciente de que tenían que pasar muchos meses, cuando no años, hasta que pudiera contar con un número suficiente de *U-Booten* operativos para organizar el tipo de campaña que él consideraba imprescindible para provocar un impacto estratégico en la contienda. Además, las primeras semanas de guerra habían puesto de manifiesto defectos en los torpedos, que eran la principal arma de los submarinos. Los detonadores de las cargas explosivas eran magnéticos, y cuando operaban en latitudes septentrionales, a menudo no funcionaban. Dönitz estimaba que durante las primeras seis semanas de la guerra «por lo menos el 25 por ciento de todos los disparos realizados han acabado en fallo del torpedo». Temía que si las tripulaciones de los submarinos perdían la confianza en sus torpedos, su moral y su voluntad de correr riesgos podían

deteriorarse. Dönitz decidió hacer todo lo posible «para mantener alto el espíritu de combate» de las tripulaciones de los submarinos. No endulzó las cosas. Advirtió a sus oficiales de que la guerra no iba a ser corta ni fácil. Podía durar siete años, les dijo, y aun así podría concluir con un acuerdo negociado en vez de con una victoria total. A pesar de todo, él estaba decidido a hacer lo que consideraba su deber, y eso significaba ir aumentando el arma submarina lo más rápido posible para que fuera capaz de destruir no diez barcos por semana, sino veinte, treinta o más, y lograr cortar totalmente el comercio de Gran Bretaña.25

2. «PANZERSCHIFFE»

El día en que el *Kapitänleutnant* Prien y el U-47 se adentraban en Scapa Flow, el acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee* se encontraba a más de 8.000 km de allí, navegando con rumbo sur en medio del océano Atlántico, a mitad de camino entre África y Brasil. En contraste con el intenso frío del mar del Norte, allí la temperatura del agua estaba por encima de los 24 ºC. El *Graf Spee* era uno de los tres *Panzerschiffe* que había construido Alemania a principios de los años treinta. En agosto, Hitler había autorizado al *Grossadmiral* Erich Raeder, jefe administrativo y operativo de la Kriegsmarine, a preposicionar dos de ellos —el *Deutschland* y el *Graf Spee* — en el Atlántico, donde debían iniciar una campaña contra el transporte marítimo británico en caso de que Gran Bretaña mantuviera su amenaza de declarar la guerra si Alemania invadía Polonia.

Desde entonces, la invasión había tenido lugar tal y como estaba previsto, y, efectivamente, los británicos habían declarado la guerra a Alemania, y sin embargo, durante tres semanas, el *Graf Spee* se había mantenido alejado de los corredores del transporte marítimo y había evitado escrupulosamente cualquier contacto con otros navíos. El motivo era que Hitler estaba convencido de que era posible engatusar a Gran Bretaña para que volviera a la mesa de negociaciones una vez que Alemania liquidara a Polonia con una rápida victoria. De la misma forma que había ordenado a los submarinos de Dönitz que moderaran sus ataques a Gran Bretaña, Hitler ordenó a Raeder que contuviera a sus barcos de asalto de superficie. Finalmente, el 26 de septiembre, con la guerra en Polonia prácticamente zanjada (Varsovia cayó al día siguiente), Hitler llegó a la conclusión de que al final los británicos no iban a entrar en razón, y autorizó al *Deutschland* , en el Atlántico Norte, y al *Graf Spee* , en el Atlántico Sur, a iniciar las operaciones ofensivas.1

El *Graf Spee* estaba bajo el mando del *Kapitän zur See* Hans Langsdorff, un oficial de carrera con la frente alta y abombada, que

era una especie de antigualla en la Kriegsmarine: un caballero guerrero de la vieja escuela, correcto, meticuloso y que no estaba dispuesto a dejar que la guerra afectara a los buenos modales. Asumía una actitud benévola con sus subordinados, e incluso con sus enemigos. Langsdorff había sentido la vocación de alistarse en la Armada en 1912, con dieciocho años, a raíz de su admiración por un vecino suyo de Düsseldorf, el almirante Maximilian von Spee, un noble prusiano que tenía el título de conde (*Graf* , en alemán). Von Spee había muerto en la batalla de las Malvinas, en 1914, y por una curiosa coincidencia Langsdorff ahora estaba al mando del buque que posteriormente había sido bautizado en su memoria. Con toda seguridad Langsdorff habría preferido las operaciones de combate antes que dedicarse a acechar y hundir barcos mercantes desarmados, pero esa era la misión que le habían asignado, y él estaba dispuesto a hacer lo que fuera necesario para la victoria, aunque aquella misión no le entusiasmara del todo.2

Una vez que Langsdorff recibió la orden de iniciar las operaciones activas contra el transporte marítimo británico, empezó a buscar presas. El 30 de septiembre, los vigías informaron de un fino rastro de humo en el horizonte. Langsdorff ordenó catapultar el avión de reconocimiento del buque desde su rampa de lanzamiento, situada en medio del barco, y que el *Graf Spee* pusiera rumbo hacia el contacto. Aquel humo procedía de la chimenea del un mercante británico, el *Clement* , un barco de vapor corriente de aproximadamente 5.000 toneladas de desplazamiento, descrito por un contemporáneo como «un típico vapor oceánico rechoncho».3

El capitán del *Clement* , F. P. C. Harris, tan solo podía ver la proa del barco de guerra que se aproximaba rápidamente, y al principio pensó que podía tratarse del crucero británico *Ajax* , que creía que estaba operativo en aquella zona. Se dio cuenta de su error cuando el avión explorador del *Spee* pasó junto a su barco, acribillando el puente de mando con su ametralladora. Harris paró de inmediato los motores del barco, ordenó arriar los botes salvavidas y empezó a destruir los documentos confidenciales del *Clement* , que incluían los códigos navales de Gran Bretaña. También envió un mensaje de socorro por radio, transmitiendo reiteradamente las letras «RRR»

para indicar que estaba siendo atacado por un barco de superficie y dando sus coordenadas. [1] A Langsdorff le disgustó que el barco británico hubiera logrado enviar un mensaje por radio, pero se mostró muy cortés cuando condujeron a Harris a bordo del *Graf Spee* . Langsdorff le saludó y le comentó en perfecto inglés: «Lo siento, capitán, pero voy a tener que hundir su barco. Es la guerra».4

Langsdorff se ocupó de que instalaran cómodamente a Harris y al ingeniero jefe del *Clement* a bordo del *Graf Spee* , se aseguró de que el resto de la tripulación del *Clement* estuviera a salvo a bordo de los botes salvavidas, e incluso informó de su ubicación a los puertos más cercanos de la costa brasileña. Después ordenó hundir el *Clement* con sus torpedos. El primer torpedo no dio en el blanco, ni tampoco el segundo, por lo que, en vez de malgastar más unidades de un arma tan cara (y en apariencia poco fiable) contra un vapor de carga, Langsdorff decidió utilizar los cañones secundarios de 150 mm (5,9 pulgadas) del *Graf Spee* . Después de encajar el impacto de veinticinco proyectiles, el *Clement* seguía obstinadamente a flote, de modo que Langsdorff ordenó liquidarlo con los grandes cañones de 280 mm del *Graf Spee* . Tras cinco impactos, el *Clement* finalmente se deslizó por debajo de las olas.5

Al igual que la misión de Prien en Scapa Flow, la presencia de Langsdorff en el Atlántico Sur formaba parte de un plan operativo más amplio. Las órdenes que le habían enviado allí eran fruto de la visión que tenía el almirante Raeder de la guerra contra el comercio británico, que a su juicio debía correr a cargo de docenas de veloces asaltantes de superficie. Si Dönitz había sido durante toda su vida un defensor de los submarinos, Raeder era un paladín inquebrantable de la marina de guerra de superficie. Se pasó la Primera Guerra Mundial a bordo de acorazados y cruceros, y había participado en las grandes batallas de superficie de la guerra, tanto en el Banco Dogger como en Jutlandia. En esta última había sido jefe de Estado Mayor del vicealmirante Franz von Hipper.

Raeder era quince años mayor que Dönitz y muy distinto tanto en aspecto como en temperamento. A diferencia del esquelético Dönitz, Raeder era un hombre robusto y apuesto. De hecho, para muchos era la personificación idealizada de la hombría prusiana. Admiraba la disciplina estricta y los protocolos formales, y poseía una firme ética del trabajo, que imponía a los demás y también a sí mismo. Más tarde enumeró sus ideales fundamentales: «temor de Dios, amor a la verdad y pulcritud». Raeder se mostraba escéptico frente al entorno relajado y de camaradería que Dönitz fomentaba entre las tripulaciones de sus submarinos, donde, en palabras de Dönitz, «el bienestar de cada marinero estaba en manos de todos, y donde cada uno de los hombres era una parte indispensable del conjunto». Esas paparruchas comunitarias no le gustaban a Raeder, que era un producto de la *«Kaiserliche»* —la antigua Armada imperial— y prefería mantener lo que él consideraba una profesionalidad circunspecta. Como ejemplo de ello, intentó restablecer la obligación, abolida durante los años de la República de Weimar, de que todo el personal de la Armada asistiera los domingos a los servicios religiosos oficiales. En eso, igual que en otras cuestiones, Raeder a veces chocaba con Hitler, quien sentía muy poco interés por los servicios religiosos —y en realidad tampoco por una gran flota de superficie—, y por lo menos en dos ocasiones Raeder presentó su dimisión en respuesta a alguna diatriba de Hitler. En ambos casos el Führer le convenció para que la retirara y permaneciera en el cargo.6

A pesar de sus diferencias, Raeder compartía con Dönitz el compromiso con el renacer de la Armada alemana, así como la esperanza de que fuera posible posponer cualquier futura guerra por lo menos hasta 1944 o 1945, para tener tiempo de desarrollar el tipo de flota que ambos consideraban necesario para la victoria. Raeder había ascendido a jefe del Almirantazgo en 1928, y desde el principio había concentrado sus esfuerzos en crear una flota equilibrada y basada en los acorazados y los cruceros de combate —el tipo de armada que definía el poderío marítimo durante la primera mitad del siglo XX— . Otro asunto en el que discrepaba con Dönitz era que Raeder creía que los submarinos eran un complemento útil,

pero difícilmente podían ser uno de los pilares de la grandeza naval. Una vez que el Acuerdo Naval Anglo-Alemán de 1935 abrió la puerta a la expansión, Raeder se puso manos a la obra para crear el tipo de armada con la que soñaba.

Además de los tres acorazados de bolsillo que se construyeron a principios de los años treinta, Raeder defendía un programa de construcción mucho más ambicioso, que incluía acorazados, cruceros pesados e, incluso, portaaviones. El primer paso para llevar a cabo esa visión fue la construcción de dos nuevos y elegantes cruceros de combate, posteriormente bautizados *Scharnhorst* y *Gneisenau* . Con una eslora de 771 pies, eran más largos que los acorazados británicos más recientes; fueron clasificados como cruceros de combate y no como acorazados porque contaban con cañones de 280 mm, no de 380 mm, y menos blindaje de protección en cubierta. Además, eso los hacía más ligeros (aunque seguían siendo bastante grandes, con 32.000 toneladas) y más veloces (31 nudos) que la mayoría de los acorazados. Su construcción comenzó en 1935, a los pocos días del tratado naval con Gran Bretaña, y entraron en servicio en 1938 y 1939, justo a tiempo para la guerra. Raeder también supervisó la construcción de otros dos barcos de guerra aún más grandes: los acorazados *Bismarck* y *Tirpitz* . Desplazaban más de 40.000 toneladas en vacío y más de 50.000 plenamente equipados, y cada uno de ellos iba armado con ocho cañones de 380 mm, lo que los convertía en los acorazados más grandes y poderosos del mundo cuando se inició su construcción, en 1936. Ambos estaban aún en construcción cuando empezó la guerra, aunque tan solo faltaban unos meses para su finalización. 7

Al construir aquella nueva armada, Raeder contemplaba un posible conflicto futuro con Polonia por Danzig —una guerra que fácilmente podía involucrar a Francia—, o tal vez una guerra contra Rusia por el control del mar Báltico. Sin embargo, no contemplaba una guerra con Gran Bretaña. Al igual que muchos otros oficiales de la Kriegsmarine, Raeder estaba convencido de que luchar contra Gran Bretaña en la Primera Guerra Mundial había sido «un trágico error que nunca debería repetirse» y de que era impensable una futura guerra contra Gran Bretaña. Hitler le aseguraba que

compartía su opinión y le reiteró en varias ocasiones que Gran Bretaña no era un enemigo potencial en cualquier futuro conflicto. Hitler no anunció a los jefes de sus tres ejércitos que los almirantes y los generales debían empezar a planificar una guerra con Gran Bretaña, así como contra Francia, hasta una reunión secreta que mantuvo con ellos en noviembre de 1937, donde también les dijo que esa guerra podía comenzar mucho antes de 1944.8

A Raeder le molestó ese cambio de opinión, que atribuyó al «autoengaño» de Hitler acerca de la determinación de los británicos. A partir de ese momento ya no iba a haber oportunidad de construir el tipo de flota equilibrada que, a juicio de Raeder, necesitaba y merecía su país. En su diario privado afirmaba con amargura que las nuevas circunstancias abocaban a su querida Kriegsmarine a demostrar que era capaz de «morir con gallardía». A pesar de todo, Raeder adoptó un programa elaborado por un joven oficial de Estado Mayor, el capitán de fragata Helmuth Heye, quien contemplaba una flota formada por diez grandes acorazados para poder neutralizar la flota principal de Gran Bretaña, y quince *Panzerschiffe* de los más veloces para destrozar su comercio. Incluso ese plan menos ambicioso estaba abocado al fracaso, pues el calendario de Hitler para una confrontación por Polonia impedía con total seguridad que aquella flota pudiera completarse antes del estallido de la guerra.9

Al ver que se le negaba la oportunidad de desafiar la supremacía británica con una impresionante flota de superficie, Raeder adoptó un plan para obligar a Gran Bretaña a capitular por hambre. El comercio era el cabo de salvamento de las islas, y durante la Primera Guerra Mundial los submarinos habían sido la principal herramienta con la que Alemania había intentado estrangular ese comercio. Aunque Raeder no pasaba por alto la importancia de los *U-Booten* en esta nueva guerra, también quería colocar minas en los corredores marítimos alrededor de las Islas Británicas, y emplear una flota de veloces barcos de asalto. Las minas, en su mayoría lanzadas desde aviones, resultaron especialmente eficaces durante los primeros meses de la guerra, en parte porque los alemanes habían desarrollado una sofisticada mina magnética que detonaba cuando un barco perturbaba el campo magnético al pasar por

encima del artefacto explosivo. A finales de 1939, de las 422.000 toneladas de carga marítima que perdieron los británicos, más de la mitad fue por acción de las minas magnéticas. Los británicos contrarrestaron esa nueva tecnología por el procedimiento de desmagnetizar sus barcos, envolviéndolos con cables eléctricos, en un protocolo denominado desmagnetización (*degaussing*). Aquella técnica reducía drásticamente la eficacia de las minas, aunque estas siguieron siendo una grave amenaza a lo largo de toda la guerra.10

Además de los submarinos y las minas, Raeder también confiaba mucho en los barcos de asalto de superficie, aunque sus recursos eran limitados. Tan solo disponía de los tres acorazados de bolsillo, de dos cruceros de combate y de un puñado de cruceros, además (en cuanto concluyó su construcción) de los dos grandes acorazados. A pesar de todo, Raeder esperaba que aquellos modestos recursos, desplegados de forma creativa, podían obligar a los británicos a dispersar a sus propios buques de guerra a fin de proteger sus convoyes, con lo que se debilitarían en otros escenarios. «Al desperdigar nuestras fuerzas por todo el globo», afirmaba Raeder en las memorias que escribió en la posguerra, «teníamos la esperanza de poder asestar golpes por sorpresa y causar graves daños antes de que el enemigo pudiera reunir fuerzas superiores para enfrentarse a nosotros».11

Tras ser advertido por Hitler de la inminente invasión de Polonia, Raeder consiguió permiso para enviar dos acorazados de bolsillo al Atlántico, el *Deutschland* al Atlántico Norte, al sur de Groenlandia, y el *Graf Spee* al Atlántico Sur. En caso de que Gran Bretaña decidiera poner coto a las ambiciones de Alemania, los dos barcos iniciarían una campaña de destrucción contra el comercio británico. A pesar de su decepción por el giro de los acontecimientos, Raeder estaba decidido a «utilizar todos los medios posibles para dañar y perturbar al enemigo».12

Al llevar adelante su campaña de asalto contra el comercio, Langsdorff y el *Graf Spee* actuaban de conformidad con una inveterada tradición marítima. Más de setenta y cinco años antes, en

mayo y junio de 1863, durante la guerra de Secesión estadounidense, un barco corsario confederado, el CSS *Alabama* , que había sido construido y aparejado en Inglaterra, había llevado a cabo una incursión de asalto al comercio contra el transporte marítimo estadounidense en aquellas mismas aguas, destruyendo una docena de barcos mercantes junto al extremo más oriental de Brasil. El capitán del *Alabama* , Raphael Semmes, no había podido llevar a puerto a sus presas para ejercer el correspondiente derecho de adjudicación, y por consiguiente, tras desalojar a la tripulación y a los eventuales pasajeros, había prendido fuego a los buques. Periódicamente Semmes se reservaba una presa para llenarla con los prisioneros que había ido acumulando y utilizarla como moneda de cambio. Aquella campaña de 1863 fue lo más parecido al ejemplo a seguir para Langsdorff y el *Graf Spee* . No obstante, una gran diferencia entre 1863 y 1939 fue la aparición de la radio, que permitía a las víctimas informar de la posición de un barco de guerra de asalto mientras se aproximaba, como había hecho Harris a bordo del *Clement* . Langsdorff sabía que su campaña contra el transporte marítimo británico tan solo sería eficaz si lograba que el *Graf Spee* se mantuviera ilocalizable, y eso no era posible si cada barco al que diera el alto informaba de inmediato de su posición.

El hundimiento del *Clement* a manos de Langsdorff provocó una reacción en Inglaterra. El mensaje de socorro que envió el capitán Harris había sido captado y reenviado por un barco brasileño, y retransmitido por otros buques hasta que llegó a Londres al día siguiente. El 4 de octubre, el almirante sir Dudley Pound, primer lord del Mar británico (capitán general de la Royal Navy), presidió una reunión en la Casa del Almirantazgo en Londres para decidir cómo responder a aquel nuevo peligro. Pound llevaba casi cincuenta años en la Royal Navy. Al igual que Raeder, había combatido en Jutlandia, donde estuvo al mando del acorazado *Colossus* con considerable distinción. Aunque Pound, de sesenta y cuatro años, era coetáneo de Raeder, parecía por lo menos diez años mayor, en parte debido a su precaria salud. La artritis de una cadera le provocaba una ligera cojera y tenía tendencia a quedarse dormido durante las prolongadas reuniones de Estado Mayor. Por lo menos un oficial de

la Royal Navy opinaba que era «un anciano agotado». Otros, menos compasivos, le calificaban de «testarudo» y temperamentalmente no apto para el cargo de primer lord del Mar. Además, era relativamente nuevo en el puesto. Mientras que Raeder llevaba desde 1928 al mando de la Armada alemana, Pound fue nombrado primer lord del Mar en el verano de 1939, tan solo cuatro meses antes del comienzo de la guerra.13

Como respuesta a las noticias que llegaban del Atlántico, Pound y sus asesores del Almirantazgo consideraron sus opciones. Aunque ya se había puesto en marcha un sistema de convoyes para el vital transporte marítimo desde Canadá y Estados Unidos, los pequeños barcos asignados a tareas de escolta en el Atlántico Norte no tenían la mínima posibilidad contra un acorazado de bolsillo, de modo que la primera decisión que tomaron Pound y el Almirantazgo fue enviar varios acorazados de los más antiguos a Halifax (Canadá) como barcos de escolta adicionales. En cuanto al Atlántico Sur, sencillamente no había suficientes embarcaciones de escolta como para establecer una red de convoyes en esa zona. Sin embargo, el Almirantazgo envió al Atlántico Sur un crucero de combate, el HMS *Renown* , junto con el portaaviones *Ark Royal* , escoltados por un crucero pequeño, para que fueran en busca del acorazado de bolsillo, aunque ellos creían que se trataba de un barco diferente, el *Admiral Scheer* .14

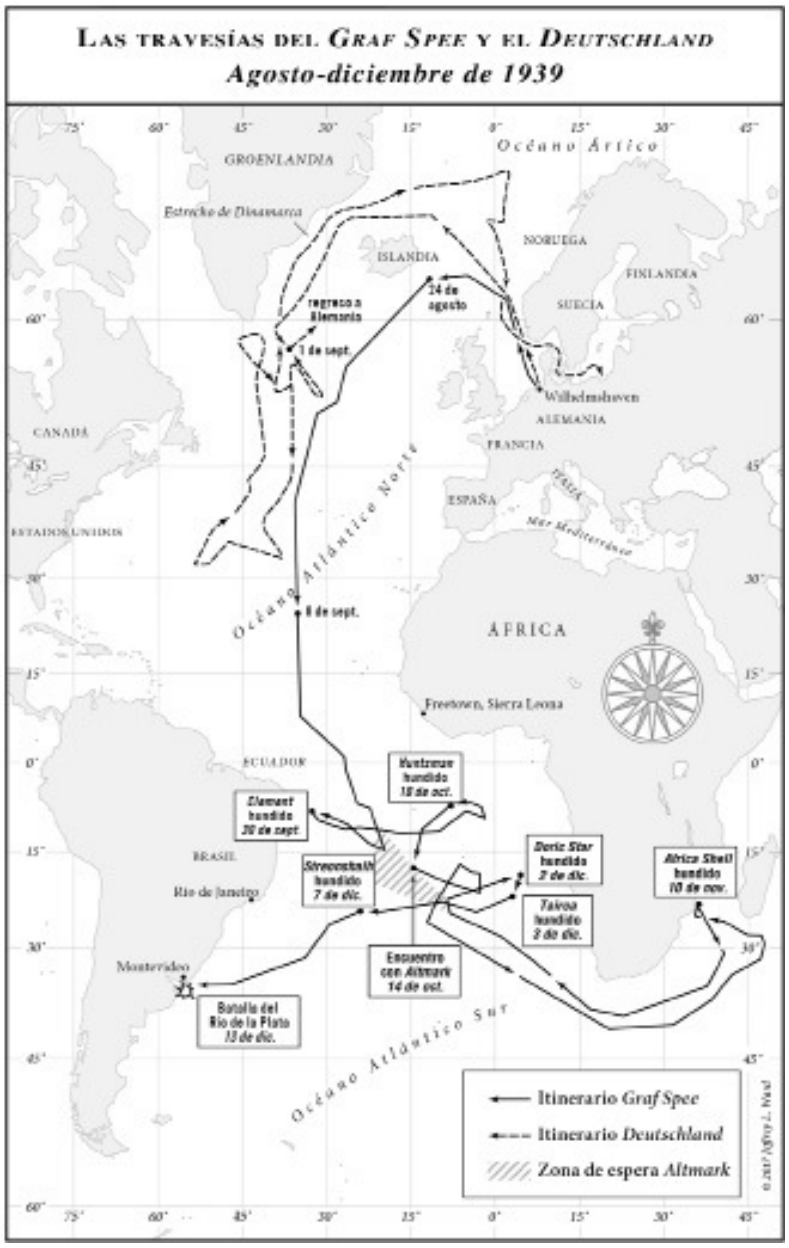
Más en general, Pound y el Almirantazgo desarrollaron un protocolo totalmente nuevo para defender el comercio británico de los barcos de asalto de superficie. En vez de utilizar buques de guerra para patrullar los corredores marítimos como si fueran coches de la policía en las autopistas oceánicas, los británicos crearon media docena de grupos de cazadores-exterminadores, en su mayoría formados por dos cruceros cada uno. Uno de ellos (denominado Fuerza F) puso rumbo a Norteamérica, otro (Fuerza H) se dirigió a África del Sur), un tercero (Fuerza G) fue a la costa oriental de Sudamérica, y un cuarto (Fuerza M) zarpó hacia Dakar, en el África Occidental Francesa, para sumarse a las fuerzas francesas destinadas allí, entre las que figuraba el nuevo crucero de combate *Dunkerque* . Por supuesto, eso era lo que Raeder pretendía

conseguir: la dispersión de los recursos de la Royal Navy para perseguir a unos pocos barcos de asalto de superficie.15

Las órdenes por escrito de aquellos grupos de caza y destrucción afirmaban sin rodeos que «la fuerza de cada uno de los grupos de caza es suficiente para destruir cualquier buque blindado de la clase DEUTSCHLAND o crucero blindado de la clase HIPPER ». Esa afirmación —que dos cruceros de la Royal Navy eran «suficientes» para derrotar a un acorazado de bolsillo— reflejaban la inquebrantable fe en Whitehall, y de hecho, en toda la Marina de guerra, de que los buques de la Royal Navy podían imponerse a unas fuerzas más poderosas sobre el papel gracias a la mayor destreza y el ímpetu superior de los británicos. Ese legado de la era napoleónica seguía influyendo en la forma de pensar de los británicos a pesar de la decepción —e incluso del bochorno— de la batalla de Jutlandia durante la Primera Guerra Mundial, cuando la Flota de Alta Mar alemana consiguió algo más que resistir frente a la Gran Flota británica. La mayoría de los cruceros que ahora los británicos enviaban a plantar cara al *Admiral Scheer* (en realidad se trataba del *Graf Spee* , por supuesto) eran cruceros pesados con seis cañones de 203 mm, más una batería secundaria sustancial. Sin embargo, el *Graf Spee* contaba con seis cañones de 280 mm cuyo alcance podía superar en 3,2 km al de los cruceros británicos. Lo más probable era que los alemanes fueran capaces de disparar una docena, o más, de andanadas de artillería durante los tres o cuatro minutos que necesitaban los cruceros para acercarse a la distancia necesaria para abrir fuego. Por supuesto, si los cruceros británicos operaban por parejas, los alemanes iban a tener que lidiar con múltiples blancos, mientras que los británicos podían concentrar todo su fuego contra el acorazado de bolsillo. En cualquier caso, era evidente que el Almirantazgo estaba plenamente convencido de que, al atacar a la vez, los cruceros británicos iban a poder derrotar al buque corsario alemán.16

El 14 de octubre de 1939, el mismo día que Prien y el U-47 lograban colarse en Scapa Flow, Langsdorff acudía a una cita programada con

su barco de abastecimiento, el buque cisterna modificado *Altmark* , que había sido enviado al Atlántico en agosto precisamente para que actuara como base flotante de Langsdorff. Para entonces, el *Graf Spee* ya había hundido cuatro barcos, incluido el *Clement* , y su pauta de asalto estaba bien consolidada. El *Graf Spee* era uno de los cuatro únicos buques de la Kriegsmarine que disponía de radar, una tecnología que entonces estaba en pañales. A pesar de todo, lo más habitual era que Langsdorff dependiera de los avistamientos directos para localizar sus presas. Después de detectar una voluta de humo en el horizonte, o de recibir un parte de avistamiento del piloto de su hidroavión, Langsdorff ponía rumbo a toda máquina hacia el contacto, ordenándole a través del reflector de señales —en código Morse y en inglés— que se detuviera y que no transmitiera ningún mensaje por radio. A pesar de ello, en la mayoría de los casos el capitán del barco de vapor empezaba a enviar un mensaje por radio. A partir de ahí se iniciaba una prueba de voluntades en un juego del gato y el ratón potencialmente mortífero.



Como ejemplo de ello, el 22 de octubre, cuando el *Graf Spee* dio el alto al vapor *Trevanian* en medio del océano, Langsdorff envió su advertencia habitual («no transmitan por radio, o disparamos»). Sin embargo, casi de inmediato, el operador de radio del *Graf Spee* detectó que desde el *Trevanian* se emitía un mensaje, y Langsdorff ordenó a sus ametralladores que abrieran fuego contra el puente. Al parecer, con eso fue suficiente, porque la transmisión se interrumpió de repente. No obstante, a bordo del *Trevanian* , el capitán del barco, J. M. Edwards, acudió a la sala de radio y le preguntó al

radiotelegrafista si había logrado enviar el mensaje completo. Este, muy nervioso, le dijo que no, que había dejado de transmitir cuando empezó el tiroteo. Edwards le ordenó que volviera a enviarlo y permaneció de pie a su lado mientras lo hacía. Cuando a bordo del *Graf Spee* se detectó que se había reanudado la transmisión, Langsdorff ordenó que las ametralladoras abrieran fuego de nuevo. Esta vez, a pesar de las balas que impactaban en la sala de radio y volaban a su alrededor, el radiotelegrafista logró completar el mensaje.17

En vez de enfadarse por aquella actitud desafiante de los británicos, Langsdorff sentía admiración. «Cuando al otro lado hay hombres valientes, de poco sirve el fuego de ametralladora». Para Langsdorff, la buena noticia era que sus propios radiotelegrafistas no detectaron ningún acuse de recibo del mensaje de socorro del *Trevanian* , así que cabía la posibilidad de que no lo hubiera captado nadie. En cualquier caso, cuando Edwards fue conducido a bordo del *Graf Spee* , Langsdorff le ofreció sus habituales disculpas y le dijo: «Siento tener que hundir su barco. La guerra es la guerra». Al ver que Edwards permanecía obstinadamente callado, Langsdorff alargó el brazo, le agarró la mano y se la estrechó con firmeza.18

Después de hundir cinco barcos en menos de cuatro semanas, Langsdorff decidió cambiar de terrenos de caza, doblar el cabo de Buena Esperanza, en el extremo meridional de África, y adentrarse en el océano Índico. Tras una nueva cita programada de antemano con el *Altmark* , cerca de la diminuta y remota isla de Tristan da Cunha, Langsdorff puso rumbo al este, pasando el cabo de Buena Esperanza a una considerable distancia de seguridad, a fin de mantenerse fuera del radio de acción de los aviones de reconocimiento británicos. Sin embargo, una vez en el océano Índico, encontró escasas presas. Estuvo una semana buscando infructuosamente alguna posible víctima, hasta que por fin dio el alto al pequeño petrolero *Africa Shell* en el canal de Mozambique. El capitán del petrolero protestó diciendo que su barco estaba a menos de 5 km de Mozambique, una colonia portuguesa, y dado que Portugal era neutral, la captura era ilegal. Langsdorff realizó una cuidadosa medición e insistió en que el *Africa Shell* estaba a 11 km

de la costa y que por consiguiente era una presa legítima. Sin embargo, al haber revelado su presencia en el océano Índico, Langsdorff ordenó poner rumbo al sur para volver a adentrarse en el Atlántico.19

Para entonces era el mes de noviembre. El *Graf Spee* llevaba casi cuatro meses navegando ininterrumpidamente y había recorrido más de 48.000 km, el equivalente a circunnavegar la Tierra. El *Deutschland* , tras una decepcionante travesía en la que únicamente había logrado destruir dos barcos, recibió la orden de regresar desde su zona de navegación en el Atlántico Norte, y Langsdorff sospechaba que muy pronto él también tendría que volver a Alemania. Por otra parte, aún disponía de combustible y suministros suficientes como para aguantar hasta enero, y empezó a pensar que una excelente manera de coronar su travesía sería derrotar a un buque de guerra enemigo. El 24 de noviembre le dijo a sus oficiales que como el final del viaje estaba muy próximo, ya no era necesario evitar los barcos de guerra enemigos de una forma tan escrupulosa. De hecho, las acciones de Langsdorff a partir de noviembre sugieren que estaba buscando activamente una batalla. Para empezar, camufló el *Graf Spee* con una falsa chimenea en medio del barco y una torreta de artillería de pega, hecha con tablas y lona, unas modificaciones que alteraban el perfil de su barco, de modo que desde la distancia se podía confundir perfectamente con el crucero de combate británico *Renown* . Mediante esa triquiñuela tal vez podría acercarse a algún incauto crucero británico lo bastante como para tenerle a tiro de sus cañones.20

Otro indicio de que Langsdorff podía estar buscando entablar combate era su aparente despreocupación por revelar su posición. El 2 de diciembre, por la tarde, a varios cientos de millas de la costa de Namibia, en el Atlántico Sur, el *Graf Spee* se cruzó con el *Doric Star* , un vapor de gran tamaño (10.000 toneladas) de la naviera Blue Star, que llevaba un cargamento de carne de cordero y de lana de Nueva Zelanda a Gran Bretaña. Dejando a un lado su protocolo habitual de aproximarse a su presa transmitiendo simultáneamente el mensaje de no utilizar la radio, Langsdorff realizó numerosos disparos de advertencia desde muy lejos. Y así, el capitán del *Doric Star* , William

Stubbs, tuvo tiempo de enviar varios y reiterados mensajes detallados de socorro mientras el *Graf Spee* se aproximaba. Cuando estuvo más cerca, Langsdorff sí envió su mensaje habitual: «Deje de transmitir por radio o abriré fuego». Sin embargo, para entonces Stubbs ya había emitido reiterados mensajes y varios barcos le habían dado acuse de recibo.21

Después de hundir el *Doric Star* , Langsdorff apenas tuvo tiempo de considerar su siguiente movimiento antes de que los vigías divisaran otra víctima potencial —el vapor *Tairoa*— . Una vez más, la advertencia por parte de Langsdorff de no transmitir tuvo escasos efectos, e incluso después de que los cañones del *Graf Spee* abrieran fuego, el radiotelegrafista del *Tairoa* , tendido bocabajo en el suelo, logró enviar varios mensajes, incluso identificando al atacante como el *Admiral Scheer* . La rapidez de la captura de aquellos dos barcos, que habían logrado enviar informes detallados, proporcionó a los británicos más información que nunca. El enorme tamaño de su zona de navegación había posibilitado que Langsdorff se ocultara durante dos meses a la vista de todos. Eso estaba a punto de cambiar.22

Los informes procedentes del *Doric Star* y el *Tairoa* llegaron al puente del *Ajax* , un crucero ligero de la Royal Navy, el 3 de diciembre. El *Ajax* era el buque insignia provisional del comodoro Henry Harwood, comandante del grupo de caza y destrucción Fuerza G. Harwood, un hombre algo regordete y bastante jovial, con unas cejas llamativamente pobladas, era un veterano con treinta y seis años de servicio. Su mando estaba formado por un total de cuatro cruceros, aunque el 3 de diciembre estaban desperdigados por todo el Atlántico Sur. Dos de ellos eran cruceros pesados (con cañones de 203 mm), y otros dos, incluido el *Ajax* , eran cruceros ligeros (con cañones de 152 mm). Como colectivo perfectamente resultar un serio adversario para el *Graf Spee* , tal y como había presupuesto el Almirantazgo británico, pero únicamente en caso de que Harwood lograra concentrarlos en el lugar adecuado y en el momento indicado. Aquel 3 de diciembre se encontraba a bordo del *Ajax*

porque su buque insignia habitual, el crucero pesado *Exeter* , estaba siendo objeto de un muy necesario reacondicionamiento en Port Stanley, en las Islas Malvinas (Falklands), a más de 6.400 km del escenario de la última cacería del *Graf Spee* . Su otro crucero pesado, el *Cumberland* , estaba a 1.600 km al norte, y con rumbo a las Malvinas para llevar a cabo su propio reacondicionamiento. Aparte del *Ajax* , el otro crucero ligero de Harwood era el *Achilles* , con una tripulación predominantemente neozelandesa. Había llegado desde el Pacífico Sur a través del estrecho de Magallanes a finales de octubre y ahora estaba en Río de Janeiro. [2]

Al recibir los dos partes de avistamiento, Harwood intentó ponerse en el lugar de su adversario. Estaba seguro de que el capitán alemán, quienquiera que fuese, iba a abandonar la zona de sus últimas capturas lo antes posible. Lo más probable era que pusiera de nuevo rumbo al oeste y volviera a cruzar el Atlántico hacia América del Sur. Si el capitán alemán quería provocar el máximo impacto en el comercio del Atlántico Sur, lo más seguro era que acudiera a un punto donde convergieran los corredores del transporte marítimo. Había dos lugares de ese tipo frente a las costas sudamericanas: Río de Janeiro y el amplio estuario en la desembocadura del Río de la Plata que da acceso a Montevideo, la capital de Uruguay. Garabateando las posibles rutas en una hoja de papel de transmisiones, Harwood calculó que, a una velocidad de crucero de 15 nudos, cabía esperar que el acorazado de bolsillo alemán llegara a algún punto de la costa sudamericana entre esas dos ciudades por la mañana del 12 de diciembre. Jugándose el todo por el todo, Harwood ordenó a los buques que tenía bajo su mando, salvo el *Cumberland* , que aún tenía que acabar de reacondicionarse, que se encontraran a las siete en punto de la mañana del 12 de diciembre en una posición determinada, a mitad de camino entre Montevideo y Río. En caso de que acertara en su pronóstico, Harwood pretendía atacar al acorazado de bolsillo alemán de inmediato con sus tres cruceros. Sus órdenes a los capitanes de sus barcos rezaban: «Ataquen de inmediato, de día o de noche».23

Las hipótesis de Harwood sobre los movimientos del *Graf Spee* eran incorrectas, ya que el barco corsario alemán navegaba hacia el

oeste no a 15 sino a 22 nudos. Por otra parte, Langsdorff hizo una parada en el camino para encontrarse de nuevo con el *Altmark* , y de paso hizo otra captura —el vapor *Streonshalh* — lo que demoró su travesía hacia el oeste, de modo que, aunque los cálculos de Harwood eran erróneos, resultó que su conclusión dio prácticamente en el blanco. Se daba la circunstancia de que un periódico bonaerense recogido a bordo del *Streonshalh* informó a Langsdorff de que los británicos estaban utilizando Buenos Aires como punto de reunión para los convoyes, y un mensaje de radio de última hora desde Berlín le comunicaba que un convoy con origen en el Río de la Plata, escoltado por un crucero y dos destructores, debía zarpar muy pronto desde allí. Langsdorff puso rumbo a la costa de Sudamérica a fin de interceptarlo.

Mientras tanto, Harwood lograba concentrar tres de sus cuatro cruceros (el *Cumberland* aún estaba de camino) en el lugar designado para el encuentro, y a las 6.10 de la mañana del 13 de diciembre los vigías detectaron un rastro de humo en el horizonte. Harwood envió al *Exeter* a investigar, y el consiguiente informe fue electrizante: «Me parece que es un acorazado de bolsillo». Harwood ordenó de inmediato a sus tres barcos que aumentaran la velocidad y se desplegaran a fin de atacar al *Graf Spee* desde distintas direcciones.24

Langsdorff también decidió atacar. Basándose en el informe que había recibido desde Berlín, estaba convencido de que se enfrentaba a la escolta del convoy procedente del Río de la Plata, formada por un crucero y dos destructores. Langsdorff mantuvo el rumbo, incluso después de identificar correctamente a los dos barcos de menor tamaño como cruceros ligeros, y le comentó a su oficial jefe de artillería, el capitán de fragata F. W. Raseneck: «Los vamos a machacar». Qué sensacional culminación para su travesía iba a suponer aquella victoria.25

Langsdorff dirigió la batalla desde la cofa, una pequeña plataforma (de 1,5 por 0,9 metros) situada por encima del puente. Desde allí podía seguir el rumbo de los tres buques británicos, aunque al mismo tiempo perdía de vista la mesa de mapas y los consejos del resto de oficiales —allí arriba solo cabían él y su ayuda

de campo—. El mayor alcance y la superior potencia de fuego de los cañones de 280 mm del *Graf Spee* le concedieron una ventaja inicial. Los proyectiles de la segunda salva del *Graf Spee* cayeron a ambos lados del *Exeter* , sin embargo en la quinta andanada, un proyectil de 280 mm impactó de lleno en la segunda torreta de proa del *Exeter* (la torreta B), justo por debajo del puente. Esta quedó totalmente destrozada, con sus dos cañones de 203 mm tambaleándose hacia un costado, y la explosión también hizo añicos el puente, matando a todos sus ocupantes salvo al capitán del barco, Frederick S. Bell, y a otros dos oficiales. Además, todas las comunicaciones internas quedaron cortadas. Bell tuvo que abandonar el puente y proseguir el combate desde la sala de control de popa, utilizando mensajeros para comunicarse. Tras recibir siete impactos en veinte minutos, el *Exeter* muy pronto se vio con un solo cañón operativo, con una vía de agua y muy escorado a estribor. A pesar de todo Bell siguió combatiendo hasta que Harwood le ordenó que se retirara y pusiera rumbo a Port Stanley a la velocidad más conveniente. Eso dejaba a Harwood tan solo con dos cruceros ligeros para enfrentarse a un acorazado de bolsillo, y ambos barcos también habían sufrido graves daños. El *Ajax* recibió el impacto de un proyectil de 280 mm en la popa que dejó fuera de combate sus dos torretas traseras, y otro proyectil le arrancó el mástil. A bordo del *Achilles* , la metralla de un proyectil de 280 mm arrasó el puente, provocando una terrible matanza. Pasaron varios minutos hasta que en el puente alguien se dio cuenta de que el operador de telemetría, encorvado sobre sus aparatos, en realidad estaba muerto.26

Por supuesto, el *Graf Spee* también estaba tocado. Los daños más graves habían sido obra de los proyectiles de 203 mm del *Exeter* , tres de los cuales le habían acertado de lleno, y uno de estos había perforado el cinturón de blindaje del *Graf Spee* , de un grosor de 8 centímetros. Los proyectiles de 152 mm que disparaban los cruceros ligeros daban en el blanco con más frecuencia, pero causaban menores daños. A pesar de todo, habían muerto 37 tripulantes del *Graf Spee* , y otros 57 estaban heridos, incluido Langsdorff, que quedó inconsciente y probablemente sufrió una

conmoción, aunque después volvió en sí y permaneció en su puesto en la cofa.27

Cuando Harwood dio la orden a sus dos cruceros de lanzar torpedos, Langsdorff se alejó para evitarlos. Eso dio lugar a una tregua en la batalla, durante la cual los comandantes enfrentados evaluaron su situación. Harwood llegó a la conclusión de que sería una locura seguir atacando tan solo con sus dos buques menores, y se mantuvo fuera de tiro. En cuando a Langsdorff, en vez de intentar acabar con el *Exeter* o atacar a los dos cruceros pequeños, permitió que los barcos británicos se retiraran. Llevó a cabo una rápida inspección del *Graf Spee* y concluyó que en esas condiciones el barco no podía regresar a Alemania. La cocina había quedado destruida, de modo que dar de comer a una tripulación de mil hombres resultaba problemático; además, el telémetro de la batería principal había quedado inutilizado, lo que significaba que los cañones de 280 mm no eran de fiar; y los montacargas de munición para la batería secundaria del barco estaban averiados. Para colmo el barco tenía un boquete de 2 metros de diámetro en la proa, a babor, y tal vez no iba a poder soportar la travesía por el Atlántico Norte. Sin consultar a sus oficiales, Langsdorff decidió poner rumbo al Río de la Plata para hacer reparaciones.28

Harwood le siguió a cierta distancia, sin perder de vista a su enemigo y enviando mensajes por radio al *Cumberland* para que se apresurara, así como al crucero de combate *Renown* y al portaaviones *Ark Royal* para que acudieran a sumarse al combate lo antes posible. El *Cumberland* iba a llegar al día siguiente, pero podían pasar cinco días antes de que el *Renown* o el *Ark Royal* lograran llegar hasta allí. ¿Cuánto tiempo iba a estar el *Graf Spee* en el Río de la Plata antes de volver a salir? Y en caso de que saliera, ¿iban a poder enfrentarse a él los dos pequeños cruceros maltrechos de Harwood? Aunque el *Cumberland* llegara a tiempo, iba a ser otro combate a la desesperada. Fueran cuales fueran las respuestas a esas preguntas, Harwood estaba decidido a quedarse donde estaba y a averiguarlo.29

Langsdorff se había metido en su propia trampa. El derecho internacional decía que un barco de guerra beligerante podía permanecer en un puerto neutral no más de veinticuatro horas a menos que no estuviera en condiciones de navegar. Langsdorff intentó convencer por todos los medios a las autoridades uruguayas de que el *Graf Spee* no podía navegar, que necesitaba dos semanas para efectuar reparaciones. No obstante, el verdadero problema del *Graf Spee* no era tanto la navegabilidad como su aptitud para combatir. Desde el principio, Harwood había especulado con la posibilidad de que, aunque no lograra destruir a su enemigo, sí podía dejarle sin dientes a todos los efectos, por el procedimiento de inutilizarlo o incluso de obligarle a agotar su munición. El *Graf Spee* no estaba desdentado, ni mucho menos, pero su capacidad ofensiva se había visto drásticamente afectada, y por ese motivo Langsdorff solicitaba a los funcionarios locales que le permitieran quedarse más tiempo en Montevideo.

Paradójicamente, Harwood quería lo mismo. Si el acorazado de bolsillo salía ahora, incluso en el deficiente estado en que se encontraba, cabía la posibilidad de que todavía fuera capaz de abrirse paso a cañonazos y dejar atrás a dos cruceros pequeños, que también habían gastado la mayor parte de la munición de que disponían. Incluso tras la llegada del *Cumberland* al día siguiente (14 de diciembre), no era ni mucho menos seguro que los británicos pudieran imponerse, y aún faltaban cinco días para que arribaran el *Renown* o el *Ark Royal* . Al final, el Gobierno uruguayo le dio de plazo a Langsdorff hasta las 20.00 del 17 de diciembre para abandonar el puerto o exponerse al secuestro del barco, una decisión que decepcionó a todo el mundo. Harwood y el cónsul británico en Montevideo, Eugen Millington-Drake, emprendieron un sofisticado programa de desinformación para convencer a Langsdorff de que el *Renown* y el *Ark Royal* ya habían llegado y le estaban esperando allá en el horizonte.30

Por encima de todo, Langsdorff quería evitar el secuestro del *Graf Spee* . Eso no solo significaría la pérdida de su barco y el encarcelamiento de su tripulación, sino que también cabía la posibilidad de que Uruguay acabara entregándole el buque a los

británicos. No se creía capaz de salir de allí combatiendo, y claramente no podía quedarse donde estaba. Dado que el silencio de radio ya carecía de sentido, Langsdorff informó de su dilema a Raeder en Berlín, y este, que no estaba por la labor de cuestionar a un comandante que se encontraba a 8.000 km de distancia, le dijo que actuara conforme a su propio criterio: abrirse paso combatiendo, si podía, o hundir su barco si no le quedaba otro remedio, pero que bajo ninguna circunstancia permitiera que el *Graf Spee* cayera en manos de los británicos. Casi de inmediato, Langsdorff concluía: «En estas circunstancias no tengo otra alternativa que hundir mi barco». Tan solo unos minutos antes del vencimiento del plazo que le habían concedido las autoridades locales, Langsdorff izó la gran bandera de combate alemana y sacó su barco más allá de la marca de los 6,5 km. Igual que lo habían hecho a bordo de tantos barcos mercantes, los técnicos en demoliciones colocaron cargas explosivas por toda la nave al tiempo que la tripulación lo evacuaba. A las 7.54 horas del 17 de diciembre, seis explosiones distintas convirtieron al *Graf Spee* en un espectáculo pirotécnico. Los marineros británicos a bordo de los cruceros que se encontraban a 16 km mar adentro se agolparon en las bordas y lo celebraron con vítores.31

Los oficiales y los marineros alemanes, que contemplaban la escena desde distintos remolcadores y lanchas, así como desde el vapor mercante alemán *Tacoma* , sufrían en silencio. Langsdorff también había evacuado el *Graf Spee* y contemplaba cómo el gran buque tocaba fondo, aunque aún era visible gran parte de su superestructura. Su objetivo había sido garantizar la seguridad de la tripulación e intentar trasladarla a Argentina, pues Langsdorff esperaba que el Gobierno de ese país fuera más complaciente. Sin embargo, también en eso se llevó una desilusión, ya que la mayor parte de la tripulación del *Graf Spee* quedó internada en Uruguay hasta el final de la guerra. Ese podría haber sido también el destino de Langsdorff, pero el 19 de diciembre se pegó un tiro en la sien con su pistola. La primera bala no acertó en el blanco, y solo le rozó el cráneo. Entonces Langsdorff volvió a levantar la pistola y esa vez logró su propósito.

Tan solo unas horas antes, en una conversación con un oficial de la Armada argentina, Langsdorff había comentado que todo el concepto de utilizar barcos de asalto de superficie para atacar al comercio británico estaba fuera de lugar. «Alemania debería abandonar ese tipo de guerra contra el comercio», le dijo al capitán de corbeta Eduardo Anamann, «y por el contrario dedicar todos sus esfuerzos a la guerra submarina».32 Dönitz no habría podido estar más de acuerdo.

Hubo una posdata. Aunque el *Graf Spee* nunca logró escapar del Atlántico Sur, su compañero, el *Altmark* , sí. Con 299 prisioneros británicos a bordo, recogidos de las muchas presas del *Graf Spee* , el *Altmark* navegó hacia el norte por en medio del Océano Atlántico, pasó por el este de Islandia y viró hacia Noruega. Cuando su capitán, Heinrich Dau, entró con el *Altmark* en aguas territoriales noruegas, ordenó desmontar los cañones del barco y envió a los prisioneros a la bodega para poder pedir refugio como barco mercante en aguas neutrales. Por supuesto, a Dau y al *Altmark* , todavía les quedaba por recorrer los aproximadamente 950 km hacia el sur, a lo largo de la traicionera costa de Noruega, para llegar a un puerto alemán.

Mientras tanto, los británicos emprendieron la búsqueda del *Altmark* , y, el 19 de febrero, su perseverancia se vio recompensada cuando un avión de reconocimiento encontró al *Altmark* fondeado cerca del Fiordo Jøssing, al sur de la localidad de Bergen. Poco después, tres buques de guerra de la Royal Navy hicieron acto de presencia frente a la costa noruega. Sin tener en cuenta el estatus de país neutral de Noruega, uno de los barcos lanzó dos disparos de advertencia por delante de la proa del *Altmark* . Eso llevó a Dau a adentrarse con su barco en lo más profundo del fiordo, convencido de que los británicos no podían violar abiertamente la neutralidad noruega atacándole en aquel lugar.33

Se equivocaba. Al igual que Langsdorff, Dau se había metido él solo en la trampa. Muy lejos de allí, en Londres, Winston Churchill, que había vuelto a ocupar su antiguo cargo de primer lord del

Almirantazgo, redactó personalmente las órdenes autorizando a los destructores británicos a registrar el *Altmark* para comprobar si en efecto llevaba a bordo prisioneros británicos o no. En caso de que el capitán del *Altmark* no autorizara un registro minucioso, decía Churchill en su comunicado, las fuerzas de la Royal Navy estaban autorizadas a «abordar el *Altmark* , liberar a los prisioneros y tomar posesión del barco», sin tener en cuenta que se encontraba en aguas neutrales.34

Poco antes de la medianoche del 19 de febrero, el destructor británico HMS *Cossack* , bajo el mando del capitán de navío Philip Vian, se internó audazmente en el fiordo Jøssing, pasando muy cerca de dos lanchas torpederas noruegas. A medida que se aproximaba el *Cossack* , Dau dio la orden de dar marcha atrás a toda máquina, con la esperanza de chocar contra el destructor británico y hacerlo encallar. Por el contrario, el que encalló fue el *Altmark* , que quedó varado en el hielo. Vian maniobró el *Cossack* para colocarse junto al *Altmark* y, en un acto que recordaba la época de la guerra con barcos de vela, envió un pelotón de abordaje que tomó al asalto la cubierta del *Altmark* . Bajo la potente luz de los reflectores del *Cossack* se oyeron disparos aislados de armas cortas. Murieron ocho miembros de la tripulación del barco alemán, y el resto huyó a tierra por el hielo. A continuación el pelotón de abordaje empezó a registrar el barco. El capitán de corbeta Bradwell Turner abrió una escotilla que daba a la bodega y gritó: «¿Hay algún británico ahí abajo?», lo que provocó una calurosa respuesta al grito de «¡Sí! ¡Somos todos británicos!». «Pues suban», gritó Turner a su vez, «ha llegado la Armada». Años después, Vian recordaba vívidamente la escena: «Las largas sombras que proyectaba sobre el hielo y la nieve la arboladura del *Altmark* ; en primer plano sus cubiertas fuertemente iluminadas sobre las que empezaban a aparecer los prisioneros, riéndose, aplaudiendo y haciendo gestos de satisfacción ante el giro de los acontecimientos».35

Hitler se puso furioso («indignado» fue la palabra que usó Raeder) por el hecho de que Langsdorff hubiera decidido dinamitar su barco en vez de salir a luchar. Hitler repetía que de haberlo hecho, por lo menos habría podido llevarse consigo algunas naves

británicas al fondo del mar. Haciéndose eco, sin saberlo, de las últimas palabras de Langsdorff, el Führer le dijo a Raeder que utilizar acorazados, aunque fueran acorazados de bolsillo, para asaltar el transporte marítimo, era desperdiciar los recursos; los submarinos podían hacerlo de una forma más barata y eficaz. Con un tono un tanto defensivo, Raeder insinuó que la travesía de Langsdorff había obtenido unos sustanciales beneficios secundarios por el hecho de que había mantenido ocupados en su búsqueda a numerosos buques de guerra de la Royal Navy, lo cual era cierto. Sin embargo, eso no aplacó a Hitler, y Raeder se vio obligado a emitir una nueva orden general a la flota: «El buque de guerra alemán», rezaban las nuevas órdenes, «combate con todo el despliegue de su tripulación hasta el último proyectil, hasta lograr la victoria o hundirse con la bandera al viento». Eso equivalía, como Raeder había pronosticado dos años atrás, a «morir con gallardía».36

Hitler también estaba furioso por el hecho de que los noruegos se hubieran quedado de brazos cruzados y no hicieran nada para detener al HMS *Cossack* cuando había violado de una forma tan flagrante su estatus de país neutral al abordar el *Altmark* . En eso, por lo menos, Raeder estaba totalmente de acuerdo. Los noruegos habían incumplido sus obligaciones como país neutral. Aquello iba a tener consecuencias.37

[1] En vez del SOS convencional, establecido en 1905 como un mensaje de socorro universal, tras el estallido de la guerra el Almirantazgo británico adoptó un nuevo protocolo. Como señalamos más arriba, RRR (o RRRR), repetido varias veces, indicaba el ataque de un asaltante de superficie; SSS indicaba un ataque submarino, y AAA un ataque aéreo. A continuación, el barco en peligro daba su nombre mediante una serie de letras en clave, después su posición en latitud y longitud.

[2] La Armada de Nueva Zelanda no se constituyó oficialmente como un Ejército aparte hasta septiembre de 1941, de modo que en 1939 el *Achilles* técnicamente pertenecía a la División Neozelandesa de la Royal Navy.

3. NORUEGA

El almirante Raeder llevaba meses, casi desde el comienzo de la guerra, instando a Hitler a que autorizara la ocupación de Noruega. Una de las razones era que utilizar los puertos noruegos como base para los *U-Booten* de Dönitz los acercaba varios cientos de millas al paso por el norte de Escocia, a fin de alcanzar los corredores marítimos del Atlántico, lo que significaba ampliar enormemente el tiempo que podían permanecer en sus posiciones. Además, Raeder estaba ansioso por demostrar la importancia de su querida Kriegsmarine para el pujante esfuerzo bélico.

No obstante, el motivo fundamental era el hierro, principal componente del acero, que se utilizaba para hacer de todo, desde los carros de combate hasta los buques de guerra. La economía de Alemania consumía treinta millones de toneladas de mineral de hierro al año —una cifra que sin duda iba a aumentar con el inicio de las hostilidades—. Y, a pesar de los espectaculares aumentos de la producción durante los años treinta, menos de la mitad de ese mineral de hierro procedía de fuentes nacionales. Antes de septiembre de 1939, Alemania importaba mineral de Francia, España, Luxemburgo, e incluso Terranova, en Canadá, y todas esas fuentes quedaron cortadas una vez comenzada la guerra. La mayor parte del mineral restante provenía del norte de Suecia —más de nueve millones de toneladas en 1939—. Con el inicio de la guerra, para Alemania era crucial incrementar su propia producción nacional de mineral y garantizar la seguridad de las importaciones desde Suecia, un país neutral.1

Durante los meses de verano, el mineral sueco se transportaba en barco desde la localidad de Luleå, a lo largo del golfo de Botnia hasta los puertos alemanes del mar Báltico (véase el mapa de la p. 76). Sin embargo, en invierno se congelaba la mitad septentrional del golfo, y el mineral se transportaba en tren hacia el oeste hasta el puerto noruego de Narvik, que gracias a la corriente del golfo

permanecía libre de hielo todo el invierno. Desde allí, los barcos transportaban el mineral hacia el sur a lo largo de la costa. La neutralidad de Noruega protegía a aquellos barcos de interferencias hostiles siempre y cuando permanecieran dentro de sus aguas territoriales. No obstante, esa protección era muy débil. El incidente del *Altmark* venía a subrayar el hecho de que, en palabras de Raeder, Noruega «no tiene la firmeza requerida para resistirse a las violaciones de su neutralidad por parte de los británicos». En caso de que los británicos decidieran poner trabas a aquellos envíos de mineral, la neutralidad noruega no iba a disuadirles de hacerlo. Raeder convenció a Hitler de que la ocupación de Noruega era una maniobra defensiva esencial, y en marzo el Führer aprobaba lo que vino en llamarse Operación Weserübung. Raeder ordenó que la invasión comenzara durante la oscuridad de la luna nueva de la primera semana de abril de 1940.2

La preocupación de Raeder por las intenciones de los británicos en Noruega estaban justificadas. En el momento en que el almirante alemán conseguía la aprobación de Hitler para que Alemania se apoderara de Noruega por la fuerza, el nuevo primer lord del Almirantazgo británico, Winston Churchill, estaba instando al Gobierno británico a llevar a cabo su propia intervención. Prácticamente la primera decisión que tomó el primer ministro Neville Chamberlain nada más empezar la guerra fue restablecer a Churchill en su antiguo puesto como primer lord, un cargo que ya había ocupado durante los primeros quince meses de la Primera Guerra Mundial. [1] Churchill había sido relevado del cargo en noviembre de 1915 por haber sido el instigador de la campaña de Gallipoli, que resultó ser un desastre sin paliativos para las fuerzas francesas, australianas y británicas. A pesar de aquella desventura, los elocuentes discursos a favor del rearme británico a lo largo de los años treinta, junto con su amor innato a la Royal Navy, hacían que Churchill fuera muy popular tanto entre los oficiales como entre la marinería, y cuando se envió a la flota la noticia de su nombramiento, el mensaje rezaba sencillamente: «Winston ha vuelto».

La presencia de Churchill, que para entonces contaba sesenta y cuatro años de edad, en la Casa del Almirantazgo infundió nuevas energías y sentido a la Royal Navy, y también al Gobierno, aunque su personalidad autoritaria y su instinto agresivo a menudo alarmaban a sus miembros. Además, Churchill tenía cierta afición a involucrarse personalmente en la planificación de las operaciones militares, incluso hasta el nivel táctico, una tendencia que sus críticos calificaban de entrometimiento. La orden de abordar el *Altmark* que dio Churchill no fue más que un ejemplo. Como es natural, esa conducta provocaba roces ocasionales con el primer lord del Mar, Dudley Pound. Curiosamente, tanto Churchill como Pound tenían en común que sus madres eran de nacionalidad estadounidense y ambos se habían criado en unas condiciones de privilegio. Además, Pound compartía con Churchill su capacidad de trabajar duramente muchas horas seguidas, pero, a diferencia de Churchill, Pound era tolerante, e incluso receptivo, frente a las opiniones discrepantes. A consecuencia de todo ello, habitualmente Churchill avasallaba al complaciente Pound, que quedó relegado a actuar como una especie de jefe de Estado Mayor de aquella fuerza de la naturaleza sin paliativos que era Winston Churchill.3

Para cortar el paso a los cargamentos de mineral, la primera idea de Churchill fue enviar una poderosa flota de superficie de la Royal Navy a través del estrecho paso entre Dinamarca y Suecia (el estrecho de Kattegat) para que se adentrara en el mar Báltico y así interrumpir del todo el comercio. La idea en su conjunto era completamente irrealizable, tanto táctica como logísticamente, y Pound se mostró horrorizado. Por una vez, Pound plantó cara a Churchill, argumentando que una incursión para entrar en el Báltico tendría como consecuencia casi segura la pérdida de la mayoría o de la totalidad de los barcos de guerra implicados, unas pérdidas que podían poner en peligro la superioridad naval británica en el mar del Norte y en otras zonas. A continuación Churchill propuso un desembarco en Narvik y una campaña terrestre a lo largo de la línea férrea para apoderarse de los propios yacimientos de mineral suecos. El pretexto para aquella operación sería la necesidad de llevar suministros a los atribulados finlandeses, que estaban

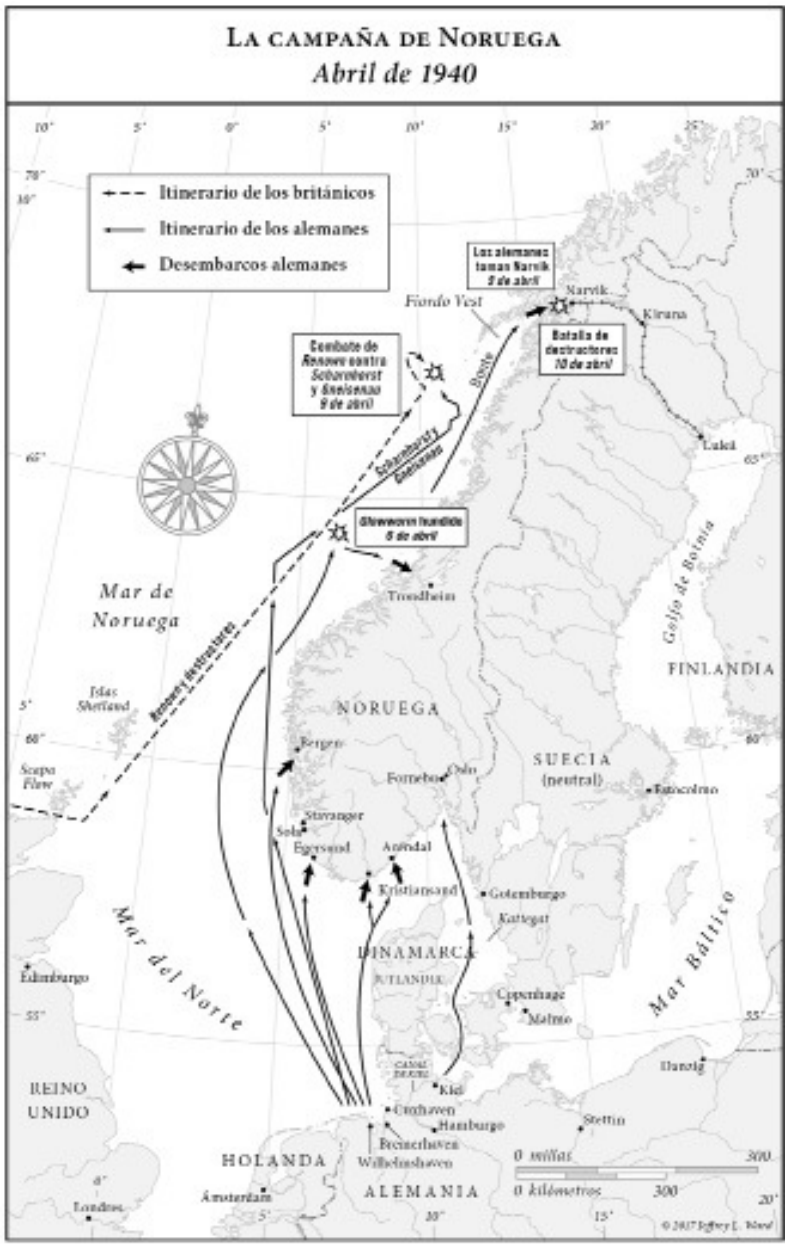
defendiéndose de una invasión soviética en la denominada Guerra de Invierno. El Gobierno británico estuvo acariciando esa posibilidad hasta que Finlandia capituló en el mes de marzo, con lo que se descartó la idea. Entonces Churchill afirmó que como mínimo debían minar las ensenadas y los fiordos de la costa de Noruega. «El control por parte de Gran Bretaña de la línea costera noruega», insistía, era «un objetivo estratégico de máxima importancia». Minar los fiordos suponía violar la neutralidad de Noruega, pero también obligaba a los barcos alemanes que transportaban el mineral a aventurarse a salir al mar del Norte, donde podían ser apresados o hundidos. El Gobierno accedió, no sin cierta inquietud, y Churchill dio las órdenes para una expedición de minado que debía ponerse en marcha el 5 de abril.4

Y así fue como, durante la primera semana de abril de 1940, tanto Alemania como Gran Bretaña se preparaban para lanzar sendas expediciones navales casi simultáneas contra Noruega, un país neutral. El plan alemán era con diferencia el más ambicioso —incluso audaz—, pues se trataba nada menos que de una invasión y ocupación a gran escala de todo el país, así como de Dinamarca, que se incluyó sobre todo a instancias de Hermann Göring, jefe de la Fuerza Aérea alemana (Luftwaffe), que quería apoderarse de los aeródromos de la península de Jutlandia. Además, la ocupación de Dinamarca por Alemania también iba a tener sus efectos en la guerra en el mar, sobre todo si Alemania lograba de alguna forma hacerse con el control de Islandia, que, aunque oficialmente era un país independiente, estaba vinculada histórica y culturalmente a Dinamarca. Sin embargo, Raeder sabía que conquistar Noruega iba a ser un importante desafío para la Kriegsmarine y que Islandia estaba, por el momento, fuera de su alcance. [2] Alemania tenía frontera terrestre con Dinamarca, de modo que la ocupación del país fue prácticamente un desfile militar. Sin embargo, Noruega era necesariamente una responsabilidad de la Kriegsmarine de Raeder.

A diferencia de Pound, que se resistía a poner en riesgo la supremacía naval de Gran Bretaña enviando una parte sustancial de la flota al callejón sin salida del Báltico, Raeder estaba dispuesto a dedicar prácticamente toda la Kriegsmarine a una campaña en el

mar del Norte, que a efectos prácticos era un lago británico. Se trataba de un riesgo audaz, incluso imprudente. Raeder reconocía que era «una decisión amarga», pero insistía en que «Alemania no tenía otra elección». El éxito de la operación iba a depender casi enteramente del secreto, de la sorpresa y de una planificación precisa, aparte de algo más que un poco de suerte.5

El plan de invasión era detallado y a la vez complejo. Durante la primera semana de abril, docenas de buques alemanes debían hacerse a la mar tanto de forma independiente como en grupos, en un intrincado baile marítimo. Algunos de ellos eran barcos de abastecimiento disfrazados de buques mercantes que iban a posicionarse por anticipado en distintos puertos noruegos, a fin de apoyar a las fuerzas de invasión cuando llegaran. Los propios soldados iban a viajar hacinados a bordo de barcos de guerra, en su mayoría destructores, repartidos en seis grupos, que debían converger simultáneamente en cinco puertos noruegos muy distantes entre sí. La idea era presentarle a los británicos (y a los noruegos) un rápido hecho consumado antes de que la Home Fleet británica pudiera organizar una incursión desde Scapa Flow para entorpecer la operación. Por supuesto, aunque el plan funcionara a la perfección, era seguro que después los británicos iban a reaccionar veloces, y por eso Raeder quería que todos los barcos de guerra regresaran a Alemania inmediatamente después del desembarco de las fuerzas de invasión. De lo contrario Raeder temía que muchos de ellos no consiguieran regresar.6



Un elemento central del plan era el doble papel que Raeder había asignado a los dos nuevos cruceros de combate de Alemania, el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* . Raeder había advertido que siempre que los barcos de superficie alemanes hacían alguna incursión, los británicos respondían rápidamente enviando fuerzas para perseguirlos. Por ejemplo en noviembre, cuando Raeder envió al *Scharnhorst* y al *Gneisenau* al mar del Norte para distraer la atención de los británicos del *Graf Spee* , su decisión suscitó una respuesta inmediata de la Royal Navy. En aquella ocasión, los cruceros de

combate alemanes habían hundido el *Rawalpindi* , un crucero mercante armado británico, al norte de las Islas Feroe, desencadenando una enorme, pero en última instancia infructuosa, operación de búsqueda de los dos buques por parte de la Home Fleet. Raeder también preveía una reacción similar en esta ocasión. Por consiguiente, después de cubrir a la fuerza de invasión con destino a Narvik, los cruceros de combate debían maniobrar de forma amenazadora en el mar de Noruega a modo de señuelo.7

Otros buques capitales debían encabezar las invasiones en otros puntos de Noruega. El crucero pesado *Hipper* y cuatro destructores, que transportaban 1.700 soldados alemanes, debían realizar un desembarco en la ciudad de Trondheim, y el acorazado de bolsillo *Deutschland* iba a estar a la cabeza de la expedición contra Oslo. Por orden de Hitler, el *Deutschland* había sido recientemente rebautizado como *Lützow* , porque el Führer no quería correr el riesgo de que el barco fuera apresado o hundido, lo que, teniendo en cuenta su nombre, supondría una importante victoria propagandística para los británicos y sus aliados. Además del *Deutschland/Lützow* , los alemanes también destinaron a la expedición contra Oslo el recién estrenado crucero pesado *Blücher* , un crucero ligero, y distintos buques más pequeños. Otros cruceros y unos cuantos destructores se destinaron a los desembarcos en Bergen y en Kristianstad. Además, Dönitz utilizó toda su flota de submarinos, incluyendo los seis barcos costeros más pequeños que normalmente se utilizaban para instrucción, aunque en privado Dönitz consideraba que se trataba de una mala asignación de recursos. En conjunto, Raeder dedicó a la operación la práctica totalidad de la Kriegsmarine.8

En el momento que los distintos elementos de la fuerza de invasión alemana zarpaban de Wilhelmshaven y de Kiel, también se hacía a la mar la flota británica de minado. Los buques minadores propiamente dichos eran cuatro destructores modificados (sin torpedos, para dejar sitio a las minas), que iban acompañados de cuatro destructores con armamento completo como escolta. Los ocho destructores contaban con la cobertura del crucero de combate *Renown* , que para entonces había regresado del Atlántico Sur, y que a su vez iba escoltado por otros cuatro destructores, todos ellos bajo

el mando del vicealmirante sir William Whitworth, un cortés oficial de carrera de cincuenta y seis años al que sus amigos llamaban «Jock». Las órdenes de Whitworth eran claras: debía ofrecer protección a los destructores minadores frente a la costa del norte de Noruega en caso de que los noruegos se sintieran en la obligación de intervenir.

Sin embargo, casi de inmediato, la incursión simultánea de los distintos grupos de invasión alemanes transformó totalmente las características de la misión de Whitworth. De hecho, las nuevas circunstancias desencadenaron una frenética reevaluación por parte del Almirantazgo, incluido su enérgico primer lord, y a lo largo de las semanas siguiente las órdenes y contraórdenes que llegaban de Whitehall añadieron una sensación de confusión e incertidumbre que contribuyó bastante a socavar la respuesta de Gran Bretaña a la invasión alemana.

Dado que la mayoría de los buques implicados en ambos bandos seguían careciendo de radar, y debido a la mala visibilidad imperante en el mar del Norte en el mes de abril, no es de extrañar que el primer encuentro entre las unidades enemigas se produjera de manera fortuita. El 6 de abril, un marinero del *Glowworm* , un destructor de la Royal Navy que formaba parte de la escolta del *Renown* , se cayó al agua, y su barco se salió de la formación para rescatarlo. Teniendo en cuenta el estado del mar, el rescate llevó bastante tiempo, y muy pronto el *Glowworm* se encontró solo. Tras completar el rescate, dos vigías del *Glowworm* , que acababa de volver a poner rumbo al norte, divisaron dos destructores entre la bruma matinal y las ocasionales rachas de nieve. Se trataba de dos de los cuatro destructores alemanes asignados al grupo de invasión con destino a Trondheim, junto con el crucero *Hipper* . Los vigías a bordo de los buques alemanes divisaron el *Glowworm* casi al mismo tiempo, y las fuerzas enemigas se intercambiaron numerosas andanadas de artillería a gran distancia, aunque las difíciles condiciones meteorológicas complicaban la buena puntería. Sin embargo, el parte de contacto que enviaron los destructores

alemanes llevó al capitán Hellmuth Heye, a bordo del crucero pesado *Hipper* , a dar media vuelta y acudir en su ayuda.

A las 9.00, con una visibilidad cada vez mejor, el *Hipper* disparó una salva completa de sus cañones de 203 mm contra el *Glowworm* , cuyos cañones más grandes tenían un calibre de 120 mm. Se trataba de un combate dramáticamente desigual, y tras disparar tan solo unas pocas andanadas, el comandante británico, el capitán de corbeta Gerard B. Roope, disparó un abanico de torpedos, soltó una cortina de humo y dio media vuelta. Heye, convencido de que el destructor británico emprendía la huida, decidió perseguirle. Pero entonces, de repente, el *Glowworm* surgió a toda velocidad del banco de humo y se estrelló contra un costado del *Hipper* , arrancándole 40 metros de blindaje. La colisión dañó gravemente al crucero, pero resultó fatídica para el *Glowworm* , cuya proa quedó aplastada. El *Glowworm* , inutilizado y asolado por los incendios, hizo explosión unos minutos después. Los alemanes rescataron a 38 de sus 147 tripulantes, pero no a Roope, que resbaló y cayó al agua mientras intentaba subir a bordo. Heye y el *Hipper* prosiguieron hasta Trondheim y lograron desembarcar la fuerza de invasión que transportaba, aunque después el *Hipper* tuvo que regresar a Alemania para someterse a importantes reparaciones. Años más tarde, tras el final de la guerra, a Roope se le concedió a título póstumo la Cruz Victoria al valor.9 [3]

Aquello fue solo el primer asalto. El parte que Roope envió por radio alertó tanto a Whitworth, a bordo del *Renown* , como al Almirantazgo, en Londres, de que una importante flota de superficie alemana navegaba por el mar del Norte. Conforme a las nuevas órdenes procedentes de Whitehall, Whitworth unió su grupo de combate con los ocho destructores del grupo de minado, y a la cabeza de todos ellos puso rumbo al norte, hacia Narvik, el objetivo estratégico de toda la campaña. Las nuevas órdenes de Churchill a Whitworth, clasificadas como «de máxima urgencia», le encomendaban que «se concentrara en impedir que cualquier fuerza alemana avance hacia Narvik».10

Cuando llegó a Narvik, en medio de una tormenta de nieve cegadora, el 8 de abril por la noche, Whitworth dio por supuesto que

los alemanes no intentarían internarse en los angostos fiordos en aquellas condiciones y de noche, así que maniobró para alejarse de la costa y esperar al amanecer. Fue un gravísimo error de cálculo, pues aquella misma noche el almirante Günther Lütjens, un hombre de rostro sombrío y carente de sentido del humor, comandante del Grupo 1 alemán, que incluía los diez destructores alemanes con destino a Narvik, además del *Scharnhorst* y el *Gneisenau* , llegó a las inmediaciones del Fiordo Vest, y una vez allí dio la orden de que los destructores, abarrotados de soldados para la invasión, se adentraran en él a pesar del mal tiempo. Después, al igual que Whitworth, alejó de la costa a sus dos barcos más grandes hacia en noroeste para tener mayor margen de maniobra.

Sin ser conscientes de ello, Lütjens y sus dos cruceros de combate estaban siguiendo los pasos que habían dado tan solo unas horas antes Whitworth y el *Renown* . A las 3.00, Whitworth acababa de dar un giro de 180 grados para volver a poner rumbo hacia la costa noruega, cuando un vigía divisó los dos cruceros de combate alemanes saliendo de entre una densa nevada a 16 km de distancia. Whitworth los identificó, incorrectamente, como un crucero de combate y un crucero, sobre todo porque había leído un informe de inteligencia que indicaba que dos barcos de esas características navegaban por la zona. Es posible que eso le animara a presentar batalla, aunque probablemente lo habría hecho aun sabiendo que se enfrentaba a dos cruceros de combate. En cualquier caso, fue una decisión audaz. El *Renown* disponía de cañones de 380 mm, pero solo tenía seis, y los dos cruceros de combate alemanes tenían el triple de esa cifra de cañones de 280 mm. Además, Whitworth iba acompañado de nueve destructores, mientras que Lütjens no poseía ninguno, aunque era poco probable que aquello afectara a la batalla, ya que los destructores británicos solo tenían cañones de 4,7 pulgadas, y en cualquier caso no podían dar alcance a los cruceros de combate en un mar con unas olas tan altas que ocasionalmente rompían por encima de la superestructura de los destructores.

Aceptando —e incluso forzando— una batalla, Whitworth aumentó la velocidad de 12 a 20 nudos y abrió fuego. El *Renown* , arrostrando un mar agitado que pulverizaba su rocío gélido incluso

por encima del puente, se lanzó al ataque para reducir la distancia, y su quinta andanada impactó a ambos lados del buque insignia de Lütjens, el *Gneisenau* . Uno de los proyectiles inutilizó el telémetro y el sistema director del control de fuego del *Gneisenau* , provocando que sus cañones resultaran prácticamente inservibles. Lütjens ordenó al *Scharnhorst* que lanzara una cortina de humo para cubrir su retirada, y los alemanes emprendieron la huida hacia el noroeste, y así alejar más de Narvik a Whitworth. Puede que esa fuera la intención de Lütjens desde el principio, o puede que le influyera la larga hilera de fogonazos de los cañones de los destructores de Whitworth a lo lejos, lo que sugería que detrás del *Renown* había más barcos pesados. Whitworth emprendió la persecución, dejando atrás a sus atribulados destructores y dando lugar a la extraña situación de un crucero de combate persiguiendo a otros dos. A pesar de todo, a las 6.15 de la mañana los barcos alemanes se habían perdido de vista. Finalmente, ambos llegaron sanos y salvos al puerto de Wilhelmshaven el 12 de abril, junto con el maltrecho *Hipper* .11

Durante aquellos primeros días de la invasión se produjeron varios éxitos tácticos por parte de Gran Bretaña y de Noruega. Ese mismo 9 de abril, durante el ataque alemán contra Oslo, las baterías costeras noruegas hundieron el recién estrenado crucero pesado *Blücher* , que tan solo contaba con tres días de vida operativa; al día siguiente, el submarino británico *Spearfish* torpedeó al *Lützow* , que a duras penas logró regresar a Kiel, donde estuvo casi un año efectuando reparaciones. Otro submarino británico, el *Truant* , hirió mortalmente al crucero ligero *Karlsruhe* . Por último, los bombarderos en picado Skua británicos con base en las Islas Orcadas hundieron el crucero *Königsberg* , la primera vez en la historia que unos bombarderos en picado destruían un buque de guerra. Aquellos éxitos contra importantes elementos de la Kriegsmarine resultaban gratificantes. Sin embargo, al tiempo que Whitworth y el *Renown* perseguían al *Scharnhorst* y al *Gneisenau* hasta más allá del horizonte, los diez destructores que Lütjens había enviado al interior del fiordo Vest estaban asegurando el premio estratégico principal: Narvik.

El comandante de aquellos diez destructores era Friedrich Bonte, un veterano de la Primera Guerra Mundial, de cuarenta y cuatro años, que había sido ascendido a *Kommodore* hacía tan solo dos meses. Bonte era un marinero audaz y competente, pero le asediaba, e incluso le atormentaba, su escepticismo ante el régimen nazi. Al igual que todos los oficiales de la Kriegsmarine, Bonte había jurado lealtad al Führer, y se sentía comprometido en su honor a obedecerle. Sin embargo, en sus órdenes y en sus actos había un atisbo de fatalismo. Puede que eso le facilitara aceptar con ecuanimidad la sobrecogedora orden que le dio Lütjens de internarse con sus diez destructores en el angosto fiordo Vest, y posteriormente en el fiordo Ofot, aún más estrecho, para llegar a Narvik, de noche y en medio de una cegadora tormenta de nieve. Tras sobrevivir a aquella angustiosa travesía, Bonte condujo cinco de sus barcos directamente hasta el puerto de Narvik. Dos de ellos se detuvieron para desembarcar sus tropas, mientras Bonte llevaba a los otros tres hasta el fondeadero, abarrotado con veintitrés barcos mercantes de cinco países. Además, el puerto albergaba a un par de buques noruegos de defensa costera, de cuarenta años de antigüedad, el *Eidsvold* y el *Norge* , armados con dos cañones de 210 mm (8,2 pulgadas) cada uno y una batería secundaria de cañones de 150 mm, aunque sus sistemas de control de fuego estaban muy anticuados.12

Cuando los tres destructores de Bonte se aproximaban al fondeadero, el capitán de navío de la Armada noruega, Odd Isaksen Willoch, realizó un disparo de advertencia desde el *Eidsvold* . Eso provocó que Bonte se detuviera, aunque otro de sus destructores prosiguió hacia el malecón para desembarcar a las tropas que iban a bordo. Mientras tanto, Bonte envió un bote al *Eidsvold* con un emisario. Sin embargo, el único mensaje que portaba el emisario era una declaración donde se afirmaba que los alemanes habían acudido a proteger a los noruegos de los británicos y que «toda resistencia era inútil». Cuando Willoch se negó tajantemente a entregar sus barcos a los alemanes, el emisario se marchó, y en cuanto estuvo a una distancia prudente del blanco lanzó una bengala de color rojo, la señal para que Bonte disparara un abanico de torpedos. Dos de ellos

impactaron en el *Eidsvold* , lo partieron en dos y el barco se hundió en cuestión de segundos, llevándose consigo a 177 tripulantes. Solo sobrevivieron ocho. El otro barco de defensa noruego, el *Norge* , intercambió algunas salvas con los destructores alemanes en medio del fondeadero abarrotado, hasta que también recibió el impacto de los torpedos y se hundió casi tan deprisa como el *Eidsvold* , con un saldo de más de 100 marineros muertos. Eso puso fin a la batalla a todos los efectos, y los alemanes tomaron el control del puerto y de la ciudad.13

La toma de Narvik por los alemanes volvió a modificar la misión de Whitworth. En vez de impedir que entraran los alemanes, ahora su misión consistía en impedir que salieran. De hecho, la noticia de que los alemanes estaban en Narvik provocó alarma y no poca confusión a lo largo de la cadena de mando británica. El Almirantazgo envió una avalancha de órdenes (en su mayoría dictadas por Churchill) que pasaban por encima de Whitworth e iban directamente a dos de sus subordinados: el capitán de navío George D. Yates, que estaba al mando del crucero ligero *Penelope* , y el capitán de navío Bernard Warburton-Lee, comandante de la 2.ª Flotilla de Destructores. Warburton-Lee, un hombre de cuarenta y cuatro años con aspecto aniñado, era conocido como «Wash-Lee», o simplemente «Wash», y las órdenes que recibió resultaron ser especialmente fatídicas. Al advertir que algunas «noticias de la prensa» indicaban que un buque alemán había llegado al puerto de Narvik, Churchill le ordenó a Wash-Lee que «se dirigiera a Narvik y hundiera u hostigara al barco enemigo. Dejo a su discreción desembarcar tropas y arrebatar Narvik al enemigo allí presente».14

Tanto a Whitworth, que recibió una copia informativa de aquellas órdenes, como a Warburton-Lee, debía de parecerles evidente que, independientemente de las noticias de la prensa, las órdenes habían sido redactadas con un conocimiento incompleto. Para empezar, claramente había más de un barco alemán en Narvik, y el pequeño mando de Warburton-Lee, formado por cinco destructores de clase H, suponía tan solo una pequeña fracción de las fuerzas de la Royal Navy disponibles. Con una mejor coordinación en el seno de la cadena de mando se habría podido reunir una fuerza de ataque más

adecuada. Dadas las circunstancias, enviar la flotilla de pequeños destructores de Warburton-Lee al fondo de los angostos fiordos para dar caza a los invasores alemanes era como enviar un sabueso a la guarida de un lobo. Whitworth no intervino, ya que presuponía que el Almirantazgo sabía lo que hacía.

Al recibir las órdenes de «tomar Narvik» a su discreción, Warburton-Lee llevó a cabo un rápido reconocimiento del fiordo Vest, y a través de una base de prácticos de la costa noruega se enteró de que en el fiordo habían entrado por lo menos seis grandes destructores alemanes y un submarino, y que una considerable fuerza terrestre alemana defendía la ciudad. Los cinco barcos de Warburton-Lee eran destructores pequeños, con un desplazamiento de menos de 1.500 toneladas cada uno y armados con cuatro cañones de 120 mm, mientras que los seis destructores alemanes desplazaban más de 2.200 toneladas cada uno y tenían cinco cañones de 127 mm. A pesar de ello, Warburton-Lee sabía que habría sido impropio que él pusiera objeciones a las órdenes recibidas, de modo que se conformó con enviar al Almirantazgo la información que había recabado, junto con una declaración de intenciones: «Los noruegos informan de que los alemanes defienden Narvik con fuerzas considerables, además allí hay seis destructores y un submarino, y probablemente el canal está minado. Me propongo atacar al amanecer». Aquel mensaje por lo menos permitía que el Almirantazgo (en este caso, Churchill) reconsiderara las órdenes. Es posible que Warburton-Lee incluso esperara un cambio de órdenes, pero por el contrario lo que recibió fue una confirmación: «Ataque al amanecer, buena suerte».15

Aquella noche —en realidad la madrugada del día siguiente, poco después de la 1.00— llegaron más órdenes para Warburton-Lee, que ponían el acento en averiguar cómo habían logrado desembarcar los alemanes y si habían capturado las baterías costeras. Eso sugería que Warburton-Lee debía llevar a cabo una misión de reconocimiento, en vez de un ataque. Otro mensaje posterior señalaba que cabía la posibilidad de que los alemanes también hubieran capturado los dos barcos de defensa noruegos con base en Narvik, en cuyo caso, rezaba el mensaje del Almirantazgo, «solo

usted puede evaluar si, en esas circunstancias, habría que llevar a cabo el ataque». Por supuesto, la única manera que tenía Warburton-Lee de descubrir si los alemanes se habían apoderado de las baterías costeras o de los buques de guerra noruegos era entrar en el puerto y ver si le disparaban. El último mensaje del Almirantazgo concluía asegurándole que «apoyaremos cualquier decisión que tome». Teóricamente, eso dejaba el asunto en manos de Wash-Lee. Sin embargo, teniendo en cuenta el peso de cuatro siglos de tradición de la Royal Navy, no cabía duda de qué decisión iba a tomar.16

Mucho antes del amanecer del 10 de abril, mientras seguía nevando intensamente, Warburton-Lee avanzó con sus cinco pequeños destructores a través del fiordo Vest y se internó en el fiordo Ofot. Sus barcos se deslizaron hasta el puerto a la velocidad de seis nudos a las 4.30 de la madrugada, prácticamente sin ser vistos. En el puerto había cinco destructores alemanes, dos de ellos repostando junto al buque cisterna *Jan Wellem* , uno de los barcos de abastecimiento que los alemanes habían posicionado con anterioridad en la zona. Los otros cinco destructores alemanes estaban fondeados en ensenadas adyacentes. Sin que nadie les hubiera descubierto todavía, Warburton-Lee, a bordo del HMS *Hardy* , disparó un abanico de torpedos contra un destructor alemán que tenían a estribor, y el HMS *Hunter* lo hizo contra otro a babor. En cuestión de minutos, ambos barcos explotaron y se hundieron. Uno de ellos era el buque insignia de Bonte, el *Wilhelm Heidkamp* , y el propio Bonte resultó muerto, con lo que sus reparos sobre su deber carecían ya de importancia. A partir de ahí, la situación degeneró en un tumulto salvaje en la oscuridad, donde los proyectiles de 127 mm y de 120 mm volaban de un lado a otro del fondeadero, al tiempo que los torpedos surcaban el agua. Hubo sustanciales daños colaterales para los barcos mercantes, y los destructores británicos hundieron seis buques de abastecimiento alemanes, aunque no el *Jan Wellem* . Los otros tres destructores alemanes que se encontraban en el puerto también quedaron tocados, alguno de ellos de gravedad. Al cabo de cuarenta minutos, daba la impresión de que, contra todo pronóstico, la audaz incursión de Warburton-Lee

antes del amanecer había mermado seriamente la fuerza de invasión alemana, abriendo el camino para una rápida reconquista de la ciudad por parte de los británicos.17

Por desgracia para Warburton-Lee, en Narvik no había solo cinco, ni seis, destructores alemanes: había diez. Cuando los destructores británicos iniciaron su trayecto de vuelta por el fiordo Ofot, los otros cinco barcos de guerra alemanes salieron disparados de distintas ensenadas tanto a babor como a estribor. Un proyectil de 127 mm impactó contra el puente del *Hardy* y Warburton-Lee sufrió una herida mortal en la cabeza. Al parecer, sus últimas palabras fueron: «Sigan combatiendo al enemigo». Poco después el *Hardy* , envuelto en llamas, encallaba y se hundía, al tiempo que los miembros de su tripulación huían a tierra. El HMS *Hunter* fue alcanzado tantas veces que no era posible llevar una cuenta exacta. Incapaz de avanzar ni de maniobrar en medio de una nevada cegadora, el *Hunter* fue embestido por el HMS *Hotspur* , que navegaba justo detrás. El propio *Hotspur* fue alcanzado siete veces por los proyectiles alemanes aunque, increíblemente, logró mantenerse a flote. Por mal que les fuera a los británicos, la cosa habría podido ser aún peor. Los tres *U-Booten* destinados al Fiordo Vest efectuaron múltiples ataques contra los destructores británicos, tanto al entrar como al salir, pero no explotó ninguno de sus torpedos. Dietrich Knorr, capitán del U-51, disparó cuatro torpedos a quemarropa contra uno de los destructores. Dos explotaron antes de tiempo, y los otros dos ni siquiera llegaron a hacerlo. Claramente, los torpedos alemanes sufrían algún problema.18

El HMS *Havock* , comandado por el capitán de fragata Rafe E. Courage (un nombre de lo más apropiado), cubrió la retirada de los dos destructores británicos supervivientes, y además, al salir del fiordo, el *Havock* destruyó el barco de munición alemán *Rauenfels* , que explotó en medio de una espectacular bola de fuego. Más tarde, los comandantes de ambos bandos, Bonte y Warburton-Lee, fueron condecorados a título póstumo con las máximas medallas que imponían sus respectivos países: Bonte con la Cruz de Caballero, y Warburton-Lee (al igual que Roope) con la Cruz Victoria.19

En otro punto de la costa noruega, el almirante sir Charles Forbes, con el grueso de la Home Fleet británica, intentaba entorpecer los desembarcos alemanes en Trondheim y Bergen, al sur de Narvik. A pesar de su superioridad en acorazados, durante el día Forbes sufría el azote de los aviones alemanes que despegaban desde los aeródromos noruegos ya tomados. Göring destinó a la campaña más de 700 aviones, que hostigaban a diario a los buques británicos, hundieron el destructor *Gurkha* y provocaron daños en el acorazado *Rodney* , que Forbes utilizaba como buque insignia. Cuando empezó la campaña, Gran Bretaña únicamente tenía un portaaviones en la zona (el *Furious*), que solo llevaba aviones torpederos, no cazas. Se dio la orden al *Ark Royal* y al *Glorious* de acudir desde el Mediterráneo, pero no llegaron hasta el 24 de abril. Para colmo, la situación del mar dificultaba las operaciones a bordo de los portaaviones, y en cualquier caso los aviones británicos eran en su mayoría los biplanos Gloster Gladiator y Swordfish, relativamente lentos, y cazabombarderos Skua, que en conjunto estaban en inferioridad de número y de prestaciones respecto a los aviones alemanes.20

Inicialmente, las órdenes de Forbes eran impedir que los alemanes desembarcaran en Trondheim y en Bergen, pero, al igual que en Narvik, los alemanes ya estaban bien asentados en tierra antes de que llegara la Royal Navy, de modo que las nuevas órdenes de Forbes fueron «mantener una patrulla frente a la entrada de Bergen para impedir que escapen las fuerzas enemigas». Sin embargo, con tantas amenazas alemanas a lo largo de la costa, Whitehall (es decir, Churchill) estaba utilizando el contingente principal de las fuerzas de Forbes como reserva de refuerzos para las operaciones en otros lugares, y periódicamente se fue destacando un barco u otro a las zonas amenazadas, hasta que la «flota» de Forbes quedó reducida a tan solo dos acorazados, el *Furious* y seis destructores.21

El 11 de abril, a raíz de la incursión de Warburton-Lee en el puerto de Narvik, Forbes recibió la orden de reducir aún más su flota y enviar el acorazado *Warspite* y el *Furious* a Whitworth para un nuevo intento de conquistar Narvik. En aquel segundo ataque ya no

había factor sorpresa, aunque ahora eso importaba menos porque en vez de un sabueso, la Royal Navy iba a enviar a un perro lobo irlandés al puerto noruego. El 13 de abril, tras izar su pabellón a bordo del *Warspite* , con sus ocho cañones de 380 mm, Whitworth se adentró con su flota en los fiordos con rumbo a Narvik. Mientras el *Warspite* navegaba majestuosamente por el fiordo, su avión de reconocimiento avistó y hundió el U-64, que se encontraba a la espera en el fiordo Ofot, después el piloto suministró información sobre los blancos para la artillería pesada del *Warspite* . Los restantes destructores alemanes salieron animosamente a combatir, pero en seguida se vieron arrollados. Tras lanzar la mayoría de sus torpedos, y prácticamente toda su munición de 127 mm, pusieron rumbo al fiordo Rombaks, un brazo menor del fiordo Ofot, donde embarrancaron voluntariamente, y a continuación sus tripulaciones huyeron al interior del bosque. Los daños por parte británica fueron mucho más leves. El destructor *Cossack* , ahora comandado por Robert St. Vincent Sherbrooke, fue alcanzado siete veces, quedó a la deriva y acabó junto a la costa, aunque más tarde pudo ser rescatado; y un torpedo voló casi toda la proa del destructor *Eskimo* , que tuvo que retirarse del fiordo para no sufrir daños mayores.22

Una vez destruidos los medios navales alemanes en Narvik, Churchill empezó a planificar la reconquista de la localidad. Inicialmente esperaba que Whitworth fuera capaz desembarcar un contingente de marineros de los barcos. Teniendo en cuenta la presencia de un cuerpo de élite formado por dos mil soldados tiroleses de montaña, ahora reforzado por otros dos mil tripulantes procedentes de los destructores alemanes abandonados y hundidos, Churchill decidió enviar una fuerza de desembarco en toda regla. El general de división Piers Mackesy estaba al mando de las tropas embarcadas, escoltadas por siete cruceros y cinco destructores a las órdenes del almirante William Boyle (que tenía el título irlandés de Lord Cork and Orrery, y al que todo el mundo conocía como «Lord Cork» [4]). A diferencia de la invasión alemana, cuidadosamente planificada, aquella expedición era lo que los británicos denominaban un «apaño» (*lash-up*), es decir, organizada apresuradamente utilizando cualquier recurso que hubiera a mano.

El contingente estaba formado por una brigada de la Guardia Escocesa, algunas unidades de infantería irlandesa y galesa, tropas de la Legión Extranjera francesa y dos batallones de polacos expatriados. Por añadidura, su equipo y los suministros se cargaron a bordo de los barcos de transporte conforme iban llegando a los muelles, en vez de «cargarse para el combate», con el fin de que el material que primero se iba a necesitar se embarcara en último lugar. Para colmo, muy pocos sabían en qué barco iba qué equipamiento. Y lo más llamativo, no había un mando conjunto. Se suponía que Mackesy y Cork tenían que cooperar, aunque nunca se reunieron cara a cara antes de zarpar.23

Casi de inmediato el Gobierno empezó a tener sus dudas sobre la expedición. El ministro de Asuntos Exteriores, lord Halifax, argumentaba que una buena defensa de Trondheim tendría un mayor impacto político, e insistía en que debía ser el objetivo principal de los esfuerzos británicos. En un rápido cambio de parecer, Churchill apoyó a Halifax, y los elementos de la fuerza de invasión de Narvik fueron desviados sobre la marcha hasta dos emplazamientos al norte (junto a la localidad de Namsos) y al sur de Trondheim (junto a Åndalsnes), con vistas a lanzar un movimiento de pinza contra la ciudad. Las tropas desembarcaron sin problemas, pero se encontraron con nieve profunda y un terreno difícil, y sufrieron bombardeos diarios por parte de la Luftwaffe, de modo que hacían escasos avances. Para ayudarles, Churchill instó a Forbes a lanzar una ofensiva naval contra la propia Trondheim con el acorazado que le quedaba, una iniciativa que Churchill bautizó como nombre en clave —de forma un tanto optimista— Operación Hammer (Martillo). Forbes se opuso, sobre todo debido a la falta de cobertura aérea. De hecho, Forbes se atrevió a sermonear al respecto al primer lord del Almirantazgo, sugiriendo que «llevar a cabo un desembarco con oposición [...] bajo un incesante ataque aéreo, era difícilmente factible». Churchill renunció a la idea a regañadientes, aunque no iba a olvidar la actitud desafiante de Forbes.24

Mientras tanto Mackesy, con el resto de la fuerza de invasión de Narvik, desembarcaba en Harstad, junto a Narvik, el 15 de abril. Hubo algo más que un poco de confusión para bajar a tierra, y los

desembarcos llevaron más tiempo de lo previsto. En un caso hicieron falta cinco días para descargar dos barcos, mientras tanto los aviones alemanes proseguían con sus ataques de hostigamiento. El *Furious* , junto con el recién llegado *Glorious* , envió a tierra dos escuadrones de aviones británicos, pero tuvieron poco éxito contra la Luftwaffe, que hundió seis barcos británicos. Presionado por Churchill, Cork instó a Mackesy a emprender una ofensiva terrestre, pero Mackesy, cuyas tropas avanzaban a trompicones, con la nieve hasta la cintura, no estaba dispuesto a que le metieran prisa, en cambio inició un lento cerco a la ciudad. Entonces, al igual que había hecho con Forbes, Churchill presionó a Cork para que pusiera en marcha un bombardeo de la ciudad desde sus grandes barcos. Cork lo llevó a cabo el 24 de abril, aunque con escasos resultados. A finales de aquel mes, los británicos, franceses y polacos contaban con treinta mil soldados en la zona de Narvik, y a pesar de ello los alemanes continuaban teniendo la ciudad en su poder.25

Al tiempo que proseguía la concentración de fuerzas aliadas, empezaban a llegar a Londres informes de inteligencia que afirmaban de forma inequívoca que se estaba produciendo una concentración mucho más importante en Europa continental, y que numerosas divisiones acorazadas alemanas se estaban congregando a lo largo de la frontera con Francia y Bélgica. Aunque la guerra terrestre en Europa había permanecido inactiva desde la caída de Polonia en septiembre, ahora daba la impresión de que los alemanes estaban a punto de iniciar una ofensiva importante. Eso llevó a Chamberlain y al resto de su gobierno, incluido Churchill, a preguntarse si la Royal Navy no estaba demasiado involucrada en Noruega. En una fecha tan temprana como el 24 de abril, el día que las fuerzas navales de Cork bombardeaban Narvik, el Gobierno votaba en secreto poner fin a la campaña de Noruega. El Gobierno hizo partícipes de aquella decisión a los franceses, pero no se lo comunicó a los noruegos.

Durante la primera semana de mayo, Chamberlain pidió un voto de confianza de la Cámara de los Comunes. Con una actitud un

tanto defensiva, Chamberlain le pidió a los diputados que «no llegaran a conclusiones precipitadas sobre el resultado de la campaña noruega», que para entonces se había convertido a todas luces en un atolladero. Chamberlain ganó la votación por un margen estrecho, pero como al mismo tiempo era consciente de que un cambio de gobierno podía revitalizar la moral de los británicos, dimitió de todas formas. La mayoría de los errores de la campaña noruega podían achacarse a las desafortunadas injerencias de Churchill, pero su prestigio como enemigo ardiente e inquebrantable del nazismo (término que a menudo pronunciaba como si fuera una palabra derivada de «náusea») le convertía en el único candidato idóneo para suceder a Chamberlain, y el 10 de mayo el rey le encargaba formar gobierno. En calidad de primer ministro, Churchill también se reservó la cartera de ministro de Defensa, y por supuesto siguió ejerciendo una apreciable influencia en los asuntos de la Armada, de modo que a lo largo de toda la contienda Churchill tuvo un control casi absoluto de la estrategia militar y naval, así como de la política del Gobierno.26

Ese mismo 10 de mayo, las columnas de blindados alemanes, apoyadas por la aviación táctica, se lanzaban a la carga cruzando las fronteras de Francia y Bélgica. La campaña de Francia, que se desarrollaba a un ritmo vertiginoso, pasó a ser necesariamente la prioridad más inmediata de Churchill, aunque él seguía esperando poder concluir la toma de Narvik antes de retirarse de Noruega. En parte, lo que pretendía Churchill era destruir los muelles y las instalaciones ferroviarias para el transporte y embarque de mineral de hierro en aquella zona, pero también tenía la esperanza de que la conquista de Narvik de alguna forma validara, para empezar, la decisión de entrar en Noruega, lo que vendría a demostrar que la campaña no había sido un fracaso total —otro Gallipoli—. Churchill relevó al cauto Mackesy por el más enérgico Claude Auchinleck y presionó a lord Cork para «terminar lo antes posible con la limpieza de Narvik».27

El ataque terrestre aliado contra Narvik tuvo lugar el 27 de mayo. Hitler ordenó a los defensores alemanes que lucharan hasta el último hombre, por el contrario sus tropas se retiraron tierra adentro, al

tiempo que destruían los túneles ferroviarios, con lo que en realidad estaban contribuyendo al objetivo británico de inutilizar Narvik como punto de embarque de mineral. Al día siguiente Narvik caía por fin en manos británicas, aunque para entonces su importancia se había visto desbordada por los acontecimientos en otros escenarios, y casi de inmediato los británicos se prepararon para evacuar no solo Narvik, sino toda Noruega. El rey de Noruega, Haakon VII, que había huido al puerto de Tromsø, al norte del país, aceptó la oferta británica de crear un gobierno en el exilio, y el 1 de junio desapareció sin previo aviso (junto con cincuenta toneladas de oro de las reservas de Noruega). Y, lo que era por lo menos igual de importante, le acompañaron un puñado de buques de guerra y más de mil buques mercantes noruegos. Teniendo en cuenta la escasez a nivel mundial de medios de transporte marítimo —en ambos bandos —, aquello supuso un impulso significativo para el esfuerzo bélico británico.28

El almirante Raeder había logrado su objetivo. Noruega —o por lo menos sus principales ciudades portuarias— había sido ocupada. No obstante, para lograrlo había arriesgado la mayor parte de su flota de superficie, que había resultado gravemente dañada. Los británicos habían hundido tres cruceros, entre ellos el recién estrenado *Blücher* , y los diez destructores enviados a Narvik, más una docena de barcos de otro tipo y prácticamente todos los grandes buques combatientes que sobrevivieron a la campaña habían sufrido daños. A partir de junio de 1940, la Kriegsmarine disponía de menos de doce barcos de combate de superficie aptos para el servicio, y había dejado de ser una amenaza significativa para la Royal Navy en el mar del Norte o en cualquier otro lugar. Además, Raeder estaba decepcionado por el desenlace político en Noruega. Desde un principio Raeder había tenido la esperanza de que una vez finalizado el tiroteo, iba a ser posible adoptar una «actitud cordial y amistosa» hacia los noruegos. Por el contrario, la persona designada por Hitler trató a Noruega como una provincia conquistada, una circunstancia que molestaba enormemente a Raeder, quien intentó reiteradamente convencer a Hitler de que adoptara una política más conciliadora, pero no tuvo éxito.29

Por último, ironías del destino, las circunstancias que motivaron que Noruega fuera lo bastante importante como para que se justificara poner en riesgo la totalidad de la Armada alemana cambiaron drásticamente y casi de inmediato. Una vez que la Wehrmacht invadió Francia, los *U-Booten* de Dönitz tuvieron acceso a los puertos franceses del Atlántico, lo que restaba todo su valor a los puertos noruegos; y la incautación de las enormes minas de hierro de la Lorena francesa restó mucha importancia a las minas del norte de Suecia. Al final, a pesar de que a muchos la campaña de Noruega les pareció una victoria de Alemania, Raeder se lo había jugado todo, había perdido mucho y conseguido muy poco.30

También los británicos perdieron mucho en la campaña de Noruega, y además ellos tuvieron que sufrir una tragedia adicional. El 8 de junio, el portaaviones HMS *Glorious* , acompañado por dos destructores, el *Ardent* y el *Acasta* , navegaba de regreso a Gran Bretaña tras la evacuación de Trondheim. El *Glorious* acababa de recuperar un escuadrón de cazas Hurricane procedentes de Noruega, que habían logrado aterrizar a bordo a pesar de que los aviones de la Real Fuerza Aérea británica (RAF) carecían de ganchos de cola para los cables de frenado de la cubierta. El *Glorious* , con la cubierta atestada de Hurricanes, no tenía ningún caza en el aire cuando repentinamente el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* aparecieron en el horizonte. Raeder había enviado a los cruceros de combate gemelos a alta mar cuatro días antes, con Wilhelm Marschall al mando, con órdenes de atacar a los buques de carga británicos frente a la costa de Narvik. Aunque ya era tarde para eso, Marschall se tropezó con una oportunidad imprevista.

Como la cubierta de vuelo estaba atestada de Hurricanes, el *Glorious* no consiguió hacer despegar ningún aparato. Sin embargo, no se explica de ninguna manera por qué aquel día no había vigías de cubierta de guardia; el capitán del *Glorious* , Guy D'Oyly-Hughes, ni siquiera ordenó zafarrancho de combate hasta veinte minutos después del avistamiento de los barcos de guerra alemanes. El resultado fue que el *Glorious* consiguió la poco honorable distinción

de ser el primer portaaviones de la historia hundido por fuego de artillería de superficie. Tan solo treinta y cuatro minutos después de que el *Scharnhorst* abriera fuego, el *Glorious* volcó sobre el costado de estribor y se hundió.31

Los dos destructores británicos hicieron todo lo que pudieron, se abalanzaron contra los cruceros de combate para atacarles con sus torpedos y dispararles con sus pequeños cañones de cubierta. Fue un ataque a la desesperada. Uno de los destructores, el *Ardent* , fue hundido casi de inmediato, y el otro, el *Acasta* , comandado por Charles E. Glasfurd, siguió luchando solo, soltando cortinas de humo y disparando sin cesar con sus cañones de 120 mm hasta el final. Como le dijo Glasfurd a un oficial de su tripulación: «Lo menos que podemos hacer es montar un espectáculo». El *Acasta* llegó a alcanzar al *Scharnhorst* con un torpedo, causándole sustanciales daños, aunque casi inmediatamente después el propio *Acasta* fue alcanzado por una andanada de proyectiles de 280 mm y se fue a pique. Murieron todos los miembros de la tripulación, menos uno. La última vez que se vio a Glasfurd estaba en el puente, encendiéndose un cigarrillo tranquilamente. De los casi 1.500 hombres que iban a bordo de aquellos tres barcos británicos, tan solo sobrevivieron 45.

La noticia de aquel desastre tardó mucho en llegar a Londres. Como uno de los primeros impactos dejó inutilizada la radio, el *Glorious* ni siquiera logró emitir un aviso inteligible, por consiguiente Churchill no se enteró de la pérdida del barco hasta que se anunció por la radio alemana varios días más tarde. Fue una deshonra a todos los niveles, y muy bien habría podido convertirse en un escándalo nacional de no ser porque aquella semana se estaban produciendo unos acontecimientos mucho más graves en el canal de la Mancha.32

[1] El primer lord del Almirantazgo es el jefe civil de la Armada y miembro del Gobierno, un cargo análogo al de ministro de Marina en Estados Unidos. Por el contrario, el primer lord del Mar, es un oficial naval en activo que está al mando de la Armada desde el punto de vista operativo, un cargo muy parecido al jefe de operaciones navales en Estados Unidos.

[2] Un mes después del ataque alemán contra Noruega, un contingente de la Real Infantería de Marina británica ocupó Islandia. Teniendo en cuenta que aquellas tropas no habían sido invitadas, técnicamente se trataba de una invasión,

y el Gobierno local protestó. Dado que los británicos ofrecían compensaciones económicas y prometían evacuar la isla en cuanto terminara la guerra, los islandeses se resignaron a aquella ocupación. Un año después, tras el ataque contra Pearl Harbor, las fuerzas estadounidenses relevaron a las británicas, e Islandia permaneció en manos de los Aliados durante toda la guerra, desempeñando un importante papel en la batalla del Atlántico.

[3] La nominación de Roope a la Cruz Victoria se basaba en la suposición de que embistió de forma deliberada al *Hipper* , cosa que es totalmente posible, y acaso incluso probable. Sin embargo, teniendo en cuenta las circunstancias, también cabe la posibilidad de que los dos buques simplemente colisionaran.

[4] Cork es el nombre de la segunda mayor ciudad de Irlanda y de su condado, también significa «corcho» en inglés *(N. del T.).*

4. CAE FRANCIA

A las 7.30 de la mañana del 15 de mayo de 1940, Paul Reynaud, presidente de Francia, telefoneó a Winston Churchill al 10 de Downing Street. Churchill, que nunca fue un hombre madrugador, aún dormía, y tardó un poco en ponerse al teléfono. Las primeras palabras de Reynaud le sobresaltaron y terminaron de despertarle: «Hemos sido derrotados».

La reacción inmediata de Churchill fue intentar tranquilizarle. Seguro que las cosas no estaban tan mal; la ofensiva alemana había empezado tan solo cinco días antes; las noticias iban a mejorar. Reynaud estaba desconsolado. «Hemos sido derrotados», volvió a decir, «hemos perdido la batalla». Al día siguiente Churchill voló a París, donde se encontró a todo el mundo en el mismo estado de ánimo que Reynaud.1

El desaliento popular era justificado. El ataque terrestre alemán, postergado durante tanto tiempo y encabezado por 1.800 carros de combate, se había abierto paso a través del bosque de las Ardenas, supuestamente impenetrable, al norte de la Línea Maginot, había masacrado al 9.º Ejército francés en la batalla por Sedán y había avanzado rápido a través del campo abierto al noreste del río Somme, con los carros de combate y la aviación trabajando en equipo. Dos décadas antes, durante la Primera Guerra Mundial, los ejércitos enfrentados habían luchado durante años por aquel territorio, y sus avances se medían en metros. En esta ocasión, las columnas de blindados alemanes llegaron al canal de la Mancha en el plazo de diez días. Dado que la Fuerza Expedicionaria británica y el 1.er Ejército francés habían acudido apresuradamente a Bélgica al principio de la ofensiva a fin de contener el avance de los alemanes, esas fuerzas ahora se encontraban aisladas. A partir del 20 de mayo, medio millón de soldados británicos, franceses y belgas se encontraron bloqueados dentro de una pequeña zona costera que se

extendía desde Calais hasta Ostende. A medio camino entre aquellas dos ciudades estaba el puerto de Dunkerque.2

Las tropas que se encontraban dentro de ese enclave gozaron de un inesperado respiro el 24 de mayo, cuando las columnas de carros de combate alemanes hicieron un alto para permitir que la infantería les diera alcance. Eso concedió a los Aliados unos pocos días valiosísimos, y el comandante británico, el general John Vereker, conocido por el título de lord Gort, envió a Londres al coronel Victor Goddard con órdenes de hablar personalmente con el almirante Pound y explicarle la gravedad de la crisis. Pound convino de inmediato en que era fundamental rescatar a los soldados británicos atrapados y autorizó un programa que posteriormente recibió el nombre en clave de Operación Dynamo. Para llevarlo a cabo, recurrió al comandante de las fuerzas de la Royal Navy en Dover, el vicealmirante Bertram Home Ramsay.3

Ramsay —«Bertie» para los amigos— era un hombre poco atractivo, de estatura mediana, de rostro corriente y cabello ralo. Hijo y hermano de oficiales del Ejército, Ramsay había hecho gala de su independencia a los quince años optando por la Royal Navy en vez de por el Ejército de Tierra. Era un administrador eficaz, que dedicó gran parte de su carrera posterior en el Estado Mayor de distintos almirantes veteranos. Su carrera sufrió un revés en los años treinta, cuando, siendo contraalmirante, dimitió como jefe de Estado Mayor del almirante sir Roger Backhouse porque tenía la sensación de que Backhouse estaba realizando él mismo la mayoría de las tareas de Estado Mayor. Poco después, Ramsay pasó a la reserva y disfrutó de un breve paréntesis como hacendado rural. Se reincorporó al servicio activo en 1938, durante la crisis de los Sudetes, y cuando empezó la guerra fue nombrado oficial jefe de la Armada en Dover, por consiguiente el comandante naval más próximo a la crisis que se estaba produciendo en Dunkerque. Y eso fue un golpe de suerte para los Aliados, porque las habilidades administrativas y la implacable ética de trabajo de Ramsay resultaron ser esenciales. En un primer momento, Pound y el resto de almirantes de Whitehall esperaban que fuera posible rescatar

hasta 40.000 de los casi 400.000 hombres atrapados en la costa francesa. Al final, la Operación Dynamo salvó a más de 338.000.4

Ramsay coordinó las tareas desde un cuartel general que había sido horadado en los acantilados de piedra caliza de Dover. Había sido excavado por prisioneros de guerra franceses durante las Guerras Napoleónicas, e incluía un balcón desde donde se disfrutaba de una espléndida vista del canal de la Mancha. [1] Desde allí Ramsay podía ver el humo y oír el ruido sordo de la artillería pesada en la costa continental, a menos de 32 km de distancia. A lo largo de las dos semanas siguientes, Ramsay raramente salió de aquel despacho del acantilado. Él y sus subordinados trabajaron, literalmente, las veinticuatro horas del día. «Ninguno de nosotros se acostó anoche», le escribía Ramsay, de cincuenta y siete años, a su esposa el 23 de mayo. «Tengo tanto sueño que casi no puedo mantener los ojos abiertos». Sobreviviendo a base de sándwiches y café, Ramsay y sus subordinados no cejaron en su esfuerzo —reuniendo recursos y personal, programando el transporte marítimo y coordinando lo que a todos los efectos era el semicaos de una operación de evacuación sin precedentes. Fue como gestionar la invasión del Desembarco de Normandía— en dirección contraria.5

La primera tarea de Ramsay fue reunir los medios de transporte. En contra de la suposición tradicional de que la Fuerza Expedicionaria británica fue evacuada de Dunkerque por una variopinta armada de yates y barcos pesqueros, la parte del león de la tarea fue realizada por una veintena de barcos de transporte y unos cuarenta destructores de la Royal Navy. Una de las primeras medidas de Ramsay fue llamar a los destructores enviados a Noruega, así como a los de cualquier otro mando que estuvieran a su alcance; incluso llegó a ordenar que los destructores que estaban escoltando los vitales convoyes del Atlántico abandonaran sus rebaños y navegaran a toda máquina rumbo al canal de la Mancha. Con aquellas medidas, Ramsay consiguió reunir rápidamente una flotilla de 39 destructores, 36 dragaminas y 34 remolcadores, así como 113 cargueros y arrastreros. Puso al mando de los barcos al

contraalmirante Frederic Wake-Walker y designó al capitán de navío de la Royal Navy William George («Bill») Tennant responsable de la carga en tierra.6

Las evacuaciones comenzaron el 26 de mayo. En su mayoría, los Aliados no pudieron hacer uso de las instalaciones portuarias de Dunkerque. Durante la pausa en el avance alemán a partir del 24 de mayo, Göring convenció a Hitler de que sus bombarderos de la Luftwaffe podían borrar del mapa la bolsa de Dunkerque sin tener que poner en riesgo los carros de combate, y aunque aquella presunción resultó ser vana, la Luftwaffe sí logró destruir tan a conciencia los muelles y malecones del puerto que apenas pudieron usarse. Tennant informaba de que las calles de Dunkerque estaban «sembradas de ruinas de todo tipo», todas las ventanas estaban rotas y los muelles habían quedado inutilizados. Cuando dos barcos de transporte intentaron entrar en el puerto, uno de ellos fue hundido y el otro quedó tan dañado que tuvo que retirarse. Ramsay llegó a la conclusión de que iba a ser necesario evacuar a las tropas desde las playas.7

Eso resultaba problemático, porque la pendiente de las playas en Dunkerque era tan suave que los destructores, que tenían un calado de cuatro metros o más, no podían acercarse a más de quinientos o setecientos metros de la costa. Por consiguiente, era necesario transbordar a las tropas desde la playa hasta los destructores a bordo de pequeñas lanchas, un proceso tedioso y que llevaba mucho tiempo. A menudo, cuando un bote se aproximaba a la playa, los soldados desesperados se encaramaban a él de inmediato, y el exceso de peso provocaba que este se quedara firmemente varado en la arena. Cuando ocurría eso, los últimos hombres que habían embarcado tenían que bajarse, y por supuesto lo hacían a regañadientes. Una vez que el bote llegaba hasta el destructor o al barco de transporte, fondeado a cierta distancia de la costa, los hombres tenían que trepar por las redes o las escalas, a menudo al mismo tiempo que los aviones de la Luftwaffe los ametrallaban. Y por último, con el paso de las horas, los remeros acababan agotados y los viajes se hacían más lentos. Fue un proceso, en palabras de un oficial de uno de los destructores, «terriblemente ineficiente».8

Una solución parcial para aquel cuello de botella fue el empleo de cuarenta barcazas de los canales holandeses, denominadas *schuitjes* , que los soldados británicos, incapaces de pronunciar la palabra neerlandesa, llamaban *skoots* . Su tripulación estaba formada por personal de la Royal Navy y podían acercarse a la playa lo suficiente como para que los soldados pudieran llegar a pie hasta ellas. Una vez cargadas, las *skoots* trasbordaban a los soldados hasta los destructores y arrastreros que les esperaban o, en algunos casos, hasta Inglaterra. Sin embargo, hacían falta más embarcaciones pequeñas, y el 27 de mayo Tennant instó a Ramsay a «enviar de inmediato todas las embarcaciones disponibles a las playas al este de Dunkerque». El equipo de Ramsay reunió más de trescientas embarcaciones pequeñas, entre ellas los yates del Royal Ocean Racing Club y los botes de los mariscadores del Támesis. Se remolcaron hasta el otro lado del canal de la Mancha las lanchas salvavidas motorizadas del servicio de socorristas, por la noche, amarradas unas a otras y formando largas cadenas, a fin de utilizarlas para transbordar a las tropas desde la playa a los destructores. Para tripular aquellas lanchas, los subordinados de Ramsay reclutaron a oficiales jubilados de la Armada, a pescadores e, incluso, a patrones de yates. Aunque hubo muchos voluntarios entusiastas, también hubo algunos a los que fue preciso convencer. Tras su primer trayecto a través del fuego de barrera de las bombas y la artillería junto a la costa, algunos de los voluntarios se negaron rotundamente a realizar otro, y fue preciso convencerles a punta de bayoneta para que repitieran la experiencia.9

Aún más importantes que las *skoots* y que la flotilla de barcas fueron los dos largos rompeolas, o diques, construidos con grandes rocas, que se adentraban en las aguas del canal de la Mancha desde ambos extremos del puerto de Dunkerque, como delgados brazos que pretendían acoger a los barcos que iban llegando. Habían sido construidos para proteger el puerto de las periódicas tempestades del Canal, pero no estaban diseñados para funcionar como embarcaderos. A pesar de todo, una estrecha pasarela de madera a lo largo de la parte alta del rompeolas oriental permitía que los soldados se pusieran en fila, en una larga cola de más de tres

kilómetros que se extendía desde la playa hasta la punta del rompeolas. Los soldados tuvieron que hacer gala de una extraordinaria paciencia y de un indudable estoicismo para esperar pasivamente en aquellas largas colas, ya que una vez que ponían el pie en el rompeolas, no había vuelta atrás, y quedaban totalmente a merced de los ataques con ametralladoras de los aviones alemanes. Un superviviente recordaba aquella espera: «Una hora, dos horas, tres, cuatro, cinco, seis horas esperando allí, en la playa. ¿Estamos avanzando por fin? ¡Sí! ¡Sí! Hacia el dique». También resultaba una situación delicada para los capitanes de los destructores, que tenían que colocarse a lo largo del rompeolas desprotegido y luchar contra unas mareas de seis metros y una corriente de tres nudos. A pesar de todo, aquel rompeolas resultó crucial. El 28 de mayo, el primer día que se utilizó, los destructores de la Royal Navy embarcaron a las tropas a un ritmo de dos mil soldados por hora, y al final del día habían rescatado a casi dieciocho mil hombres.10

Mientras Ramsay y su equipo hacían todo lo que estaba en su mano para embarcar al mayor número posible de soldados, la Wehrmacht redoblaba su ofensiva contra el perímetro de las fuerzas aliadas. Para los belgas, la presión se hizo irresistible, y el 28 de mayo Bélgica capitulaba. Dado que el ejército belga había estado defendiendo el flanco oriental del saliente, lord Gort no tuvo más remedio que contraer sus defensas. Más que nunca, ahora se trataba de una carrera para ver si el perímetro, cada vez más pequeño, era capaz de contener a los alemanes el tiempo suficiente para que pudieran escapar los soldados atrapados. Para ganar aquella carrera, Ramsay solicitó aún más destructores al Almirantazgo, y el 29 de mayo Pound le otorgó el mando sobre todos los destructores de la Royal Navy.11

Una vez que los exhaustos soldados aliados se encontraban a bordo del barco, muchos pensaban que sus penalidades habían terminado. Por el contrario, a veces la travesía resultaba tan peligrosa como la playa. Debido a las graves pérdidas que había sufrido la Kriegsmarine en la campaña de Noruega, los alemanes carecían de las fuerzas de superficie suficientes para entorpecer directamente la retirada. Sin embargo, en el mar había otros

peligros, como por ejemplo la Luftwaffe, las minas, los submarinos de Dönitz y una cosa llamada *Schnellbooten* (literalmente, «lanchas rápidas»), que los Aliados denominaban *S-boats* o *E-boats* . Con cien pies de eslora y propulsadas por dos motores Daimler-Benz de 7.500 caballos, las lanchas rápidas alemanas eran una versión ligeramente mayor de lo que los estadounidenses llamaban *PT boats* («patrulleras torpederas»). Aunque portaban ametralladoras de 20 mm, su principal arma eran los torpedos: cada lancha llevaba cuatro torpedos con un alcance de aproximadamente 6,5 km. Dado que las lanchas en sí eran pequeñas y frágiles, dependían mucho del sigilo y operaban casi exclusivamente por la noche.12

Poco después de la medianoche entre el 28 y el 29 de mayo, el destructor HMS *Wakeful* , que aquel día ya había realizado un trayecto de ida y vuelta a través del canal de la Mancha, zarpaba en su segunda travesía, repleto de soldados, cuando un torpedo lanzado por una *E-boat* (la S- 30) impactó en medio del barco. La explosión le partió el espinazo, y el *Wakeful* se hundió en menos de un minuto. Tan solo fue posible rescatar a 25 de los 110 marineros que formaban su tripulación. Sin embargo, la verdadera tragedia tuvo lugar debajo de la cubierta, donde viajaban 640 soldados apretados como sardinas en lata. Estos habían embarcado desde el rompeolas de Dunkerque tan solo unas horas antes, y todos ellos, salvo uno, perecieron cuando el *Wakeful* se fue rápidamente a pique. El destructor HMS *Grafton* , que ya de por sí iba muy cargado con setecientos soldados, se detuvo para recoger a los supervivientes, y, mientras se dedicaba a esa tarea, también fue alcanzado por un torpedo. A diferencia del *Wakeful* , el *Grafton* se mantuvo a flote el tiempo suficiente para que un tercer destructor, el HMS *Ivanhoe* , recogiera a la mayor parte de su tripulación y su pasaje antes de que su barco se hundiera. El *Ivanhoe* llevó hasta Dover a su cargamento humano, pero tres días más tarde, el 1 de junio, fue bombardeado frente al puerto de Dunkerque y se vio obligado a volver, muy dañado pero por sus propios medios, a Inglaterra. Al día siguiente, un destructor francés, el *Bourrasque* , también repleto de soldados aliados, chocó contra una mina alemana y se hundió, con un saldo de 150 muertos.13

En total, se perdieron seis destructores británicos y tres franceses, y otros diecinueve destructores de la Royal Navy sufrieron daños. Eso dejaba fuera de combate a veinticinco de los treinta y nueve destructores británicos que inicialmente participaron en la Operación Dynamo. Semejantes pérdidas resultaban aterradoras, y llevaron a Pound a retirar de la operación algunos de los destructores más nuevos con la idea de conservarlos a fin de resistir frente a la temida invasión alemana. Ramsay cuestionó la decisión y consiguió que Pound la revocara.14

Para entonces, la Operación Dynamo ya estaba rescatando entre cincuenta mil y sesenta mil hombres al día, casi todos británicos. Los pocos barcos franceses presentes en la zona, como el *Bourrasque* , evacuaban a los soldados de infantería franceses, pero la mayor parte de la flota francesa estaba en el Mediterráneo, y a muchos de ellos les parecía que los británicos simplemente les estaban abandonando. El 29 de mayo tuvo lugar un desagradable incidente cuando un grupo de soldados franceses se abalanzaron sobre una lancha de desembarco para abordarla, y fueron repelidos a punta de pistola por los soldados británicos. Al darse cuenta de que ese tipo de incidentes podían dañar de manera irreparable lo que quedaba de la alianza anglo-francesa, Churchill dio la orden de que las tropas francesas tuvieran la misma prioridad que las británicas en la programación de la evacuación. Lord Gort protestó; su prioridad era poner a salvo a las tropas de su mando, e insistía en que los barcos británicos transportaran a los soldados británicos, y los barcos franceses transportaran a las tropas francesas. Churchill le desautorizó, y Gort obedeció a regañadientes.15

El 1 de junio, la cifra de soldados franceses evacuados desde Dunkerque superó por primera vez a la de soldados británicos, aunque para entonces ya había sido evacuada la mayor parte de las tropas británicas. La retaguardia británica, formada por 4.000 hombres, huyó por la noche del 2 al 3 de junio, y el 4 de junio, cuando concluyó oficialmente la operación, tan solo permanecían en Dunkerque 265 soldados británicos, en su mayoría heridos en un estado demasiado grave como para poder trasladarlos. En nueve días, la Operación Dynamo había rescatado a un total de 338.226

hombres de la zona de Dunkerque. Eso incluía a 123.095 franceses, aunque quedaron en tierra más de 40.000 soldados de esta nacionalidad. La mayoría de ellos aceptó con estoicismo su destino y, mientras seguían defendiendo la línea del frente a las afueras de Dunkerque, aguardaron la llegada de los alemanes.16

La Operación Dynamo no fue una victoria. A pesar del alivio que se sintió en Gran Bretaña ante el inverosímil rescate de tantos soldados, que de inmediato quedó consagrado como el «Milagro de Dunkerque», era imposible disimular que marcó la culminación de una campaña desastrosa. Aunque se habían salvado muchos hombres, los británicos habían abandonado todo su equipo pesado, que incluía más de 120.000 vehículos, 2.472 piezas de artillería, 445 carros de combate y 90.000 fusiles, además de cientos de toneladas de munición. [2] Como señalaba el propio Churchill en un emocionante discurso que pronunció en la Cámara de los Comunes, «las guerras no se ganan con evacuaciones».17

De hecho, la huida de la Fuerza Expedicionaria británica de Dunkerque tan solo llegó a percibirse como una especie de triunfo mucho tiempo después. En aquel momento, la expulsión de Europa continental del contingente británico, junto con el hundimiento del *Glorious* el 8 de junio, marcó el punto más bajo de la suerte de los británicos en la guerra y el punto más alto para los triunfantes alemanes. Dos días después, Italia declaraba la guerra tanto a Gran Bretaña como a Francia, y doce días más tarde, el 22 de junio, Francia capitulaba oficialmente. En tan solo unas pocas semanas, los alemanes habían conquistado Noruega, Dinamarca, Holanda, Bélgica, y ahora Francia. Los daños ocasionados a numerosos destructores de la Royal Navy, tanto en Narvik como durante la Operación Dynamo, amenazaban la seguridad de los convoyes del Atlántico, de los que dependía Gran Bretaña para su mera supervivencia. Y para colmo, dado que Gran Bretaña había otorgado el control del Mediterráneo occidental a la Armada francesa antes del estallido de las hostilidades, para poder concentrar las fuerzas de la Royal Navy en el mar del Norte, el derrumbe de Francia y la entrada de Italia en la contienda ponían en peligro la seguridad del Mediterráneo, una zona de hegemonía naval británica desde la

guerra de Sucesión Española. En caso de que Gran Bretaña perdiera el Mediterráneo, la crucial ruta marítima desde Gibraltar hasta Suez quedaría cortada, lo que obligaría a los barcos británicos con destino a India, Singapur u Oriente Medio, a navegar 32.000 km, rodeando el cabo de Buena Esperanza y alargando varias semanas el trayecto. Desde el punto de vista de Churchill, no había tiempo para descansar y recuperarse. Resultaba imprescindible adoptar medidas urgentes: en primer lugar, asegurarse de que la Armada francesa no cayera en manos de los alemanes y, en segundo lugar, hacer frente a la amenaza de la Armada italiana.

Lo primero eran los franceses. En junio de 1940, la Armada francesa era considerable, pues contaba con ocho buques capitales, entre ellos dos nuevos y poderosos acorazados de clase *Richelieu* , con cañones de 380 mm, y dos cruceros de combate de clase *Dunkerque* , cada uno de ellos armado con ocho cañones de 330 mm (13 pulgadas) montados en dos enormes torretas cuádruples a proa. Además, Francia tenía treinta y dos destructores de un tamaño superior al normal, denominados *contre-torpilleurs* , que eran casi tan grandes como los cruceros ligeros. Cada uno de ellos desplazaba más de 3.000 toneladas y algunos portaban cañones de 140 mm. Entre las potencias navales del mundo, Francia ocupaba el cuarto lugar, tan solo detrás de Gran Bretaña, Estados Unidos y Japón. La decisión de Hitler de permitir a los franceses conservar una autonomía nominal mediante la creación de lo que vino en llamarse la Francia de Vichy en gran parte obedecía a que le preocupaba que si ocupaba toda Francia, la flota francesa pasaría a manos británicas, y por consiguiente incrementaría la superioridad naval de Gran Bretaña. Para Hitler, una flota francesa neutral era más deseable que una flota desplegada en su contra.18

Pero no para Churchill. Para él, la existencia de una poderosa fuerza naval no alineada en el Mediterráneo era intolerable. Ciento cincuenta años antes, en el punto álgido de la guerra de Gran Bretaña contra Napoleón, una flota británica a las órdenes del almirante Horatio Nelson había atacado la flota de guerra de

Dinamarca, un país neutral, en Copenhague, porque al Almirantazgo le preocupaba que Napoleón se hiciera de alguna forma con el control de aquellos barcos y los utilizara para poner en peligro la supremacía naval británica. Nelson prácticamente aniquiló la flota danesa, y lo hizo incluso después de que el almirante Hyde Parker, su nervioso superior, que observaba la acción desde cierta distancia, le ordenara suspender las hostilidades. Se dice que en aquella ocasión Nelson acercó el ocular del telescopio a su ojo inutilizado y declaró que no había podido ver la señal de repliegue. Inspirado por aquel ejemplo, Churchill contemplaba la posibilidad de hacer algo parecido con la flota francesa.

Conforme al documento de rendición firmado en Compiègne el 22 de junio, los buques de la Armada francesa debían ser «desmovilizados y desarmados bajo control alemán e italiano». No estaba del todo claro lo que significaba aquella cláusula. La palabra francesa *contrôle* utilizada en el acuerdo implicaba supervisión y verificación, pero los británicos tendían a interpretarla como la palabra inglesa *control* , y temían que de alguna forma los alemanes acabaran tomando posesión de los barcos y poniéndolos en servicio. Aunque los alemanes declaraban solemnemente que no «pretendían usar [la Armada francesa] para sus propios fines», Churchill no tenía ninguna confianza en las solemnes declaraciones de los nazis. Tras abandonar París el 12 de junio, después de hablar con Reynaud, Churchill hizo un aparte con un almirante francés, Jean-François Darlan, y le dijo que aunque Francia se viera obligada a capitular, «nunca deben permitirles que se hagan con la flota francesa». Darlan se había mostrado de acuerdo. Le dijo a Churchill que, pasara lo que pasara, «nunca se la entregaremos a Alemania ni a Italia. Se dará orden de hundir los barcos en caso de peligro». A pesar de todo, Churchill estaba preocupado. «Se trataba de un asunto tan vital para la seguridad de todo el Imperio Británico», escribía años más tarde, «que no podíamos permitirnos el lujo de confiar en la palabra del almirante Darlan».19

Varios buques de guerra franceses lograron llegar a Inglaterra después del 22 de junio para evitar caer en manos alemanas. Entre ellos figuraban dos acorazados antiguos (el *Courbet* y el *Paris*),

numerosos destructores de gran tamaño, así como siete submarinos. La mayor parte del resto de buques zarparon de sus bases europeas y navegaron hasta distintos puertos de África. La mayor concentración de barcos de guerra franceses se produjo en Mazalquivir (Mers-el-Kébir), en la costa de Argelia (territorio francés) al oeste de Orán. A finales de junio la fuerza naval francesa amarrada en Mazalquivir estaba formada por dos acorazados antiguos (el *Bretagne* y el *Provence*), los dos nuevos cruceros de combate *Dunkerque* y *Strasbourg* , más un portahidroaviones y media docena de destructores. El *Richelieu* fue a parar a Dakar, en la costa occidental de África, y el *Jean Bart* a Casablanca. Otros grupos más pequeños de buques de guerra franceses estaban en Orán y en Argel, mientras que el escuadrón denominado Fuerza X en realidad formaba parte de una fuerza naval combinada anglo-francesa destacada en Alejandría (Egipto) que estaba bajo el mando supremo de un almirante británico, sir Andrew Browne Cunningham. Los buques franceses, que el 21 de junio eran aliados y socios de los británicos, el 22 pasaron a ser técnicamente neutrales, y existía al menos una posibilidad de que pudieran convertirse en barcos enemigos. Churchill no estaba dispuesto a correr ese riesgo; para él, perder el Mediterráneo habría sido casi tan desastroso como perder el canal de la Mancha.20

El primer imperativo era llenar el vacío en el Mediterráneo occidental que había provocado la capitulación de Francia. Pound proponía llevar de vuelta a Gibraltar el escuadrón de Cunningham que estaba en Alejandría, con lo que básicamente se abandonaba el Mediterráneo oriental. Churchill no quiso ni oír hablar de ello. Convenció a su Gobierno de que lo mejor era dejar a Cunningham donde estaba y enviar un nuevo escuadrón a Gibraltar. El contingente, bautizado como Fuerza H, incluía dos acorazados (el *Valiant* y el *Resolution*), el gigantesco crucero de combate *Hood* (de 48.000 toneladas) y el portaaviones *Ark Royal* , más dos cruceros ligeros y once destructores. El envío de semejante fuerza, sacada en su mayoría de la Home Fleet, resultaba posible gracias a las bajas sufridas por la Kriegsmarine durante la campaña de Noruega. El comandante de aquella nueva flota era el vicealmirante sir James

Somerville, un oficial popular y experimentado, que tenía el don de ganarse la lealtad de sus colegas y sus subordinados. Somerville había pasado a la reserva en 1939 por culpa de una posible tuberculosis, de la que se recuperó poco después, y se reincorporó al servicio activo cuando estalló la guerra unos meses más tarde.21

Incluso con el escuadrón de Somerville en Gibraltar, el incierto estatus de la flota francesa seguía preocupando a Churchill, que invocó el ataque de Nelson contra Copenhague en 1801 durante decisivo un consejo de ministros celebrado el 27 de junio. Los buques de guerra franceses, insistía, debían ser neutralizados o destruidos. La solución ideal era que los comandantes de la Armada francesa repudiaran la rendición de su Gobierno y se sumaran a los británicos en la guerra contra los nazis. En caso de que aquello no fuera posible, los oficiales franceses podían consignar sus buques en puertos británicos, o bien llevarlos a las Antillas, o hundirlos, como habían hecho los alemanes en Scapa Flow en 1919. Churchill insistía: en caso de que los franceses rechazaran todas aquellas opciones, era preciso eliminar los barcos de guerra. A pesar de los graves reparos que manifestaron varios miembros del Gobierno, Churchill logró que dieran su consentimiento unánime a lo que se bautizó como Operación Catapult, y ese mismo día envió nuevas órdenes tanto a Somerville (a Gibraltar) como a Cunningham (a Alejandría).22

La situación de Cunningham era especialmente complicada. El escuadrón francés de Alejandría (la Fuerza X) estaba formado por un acorazado antiguo (el *Lorraine*), tres cruceros pesados, un crucero ligero y tres destructores. Todos aquellos barcos estaban a las órdenes directas del almirante René-Émile Godfroy, pero también formaban parte del escuadrón anglo-francés a las órdenes de Cunningham. Ya desde antes de que llegaran las nuevas órdenes de Churchill, Godfroy y Cunningham tenían que vérselas con una situación extraordinariamente incómoda. El 23 de junio, Godfroy recibió de Darlan la orden de zarpar de Alejandría y llevar su escuadrón hasta un puerto francés, de conformidad con el acuerdo de armisticio. Ese mismo día, Cunningham recibió de Pound la orden de no permitir de ninguna forma que Godfroy saliera del puerto.23

Cunningham no tenía fama de hombre diplomático. Era un oficial con unos estándares exigentes, una actitud confiada, una fisonomía enérgica (según el historiador naval Correlli Barnett, «el perfil de su mandíbula era como la proa de un acorazado»). A pesar de todo, a Cunningham las órdenes del Almirantazgo le parecieron innecesariamente contenciosas, y estaba convencido de que un ataque contra los barcos de Godfroy sería «un acto de pura traición que era tan imprudente como innecesario». Por consiguiente, se dirigió a Godfroy con sumo tacto para debatir con él las distintas opciones. A pesar de las reiteradas órdenes de Churchill para que se pusiera manos a la obra («No deje de hacerlo, repito, NO deje de hacerlo»), Cunningham siguió debatiendo discretamente las distintas opciones con su colega francés. Incluso pidió a los capitanes de sus barcos que fueran a ver a sus homólogos franceses para considerar posibles soluciones. Dio resultado. Al cabo de varios días, Godfroy accedió a desarmar y consignar sus buques, y más tarde ambos bandos elogiaron a los mandos por su tolerancia diplomática. Incluso Churchill acabó agradeciendo la gestión de la crisis por parte de Cunningham, y le envió su enhorabuena, aunque lo hizo a través de terceros.24

La flota francesa de Mazalquivir era el problema más grave. En primer lugar, era más grande que el escuadrón de Godfroy, y además era independiente de cualquier vínculo con un mando aliado. Al igual que Cunningham, Somerville ansiaba y esperaba resolver la cuestión sin violencia. Incluso llegó a enviar un memorándum a Londres proponiendo un planteamiento menos contencioso. Churchill lo rechazó e informó a Somerville de que era «la firme intención» del Gobierno que, a menos que los franceses aceptaran las alternativas que se les habían presentado, «sus buques debían ser destruidos».25

Un motivo para que Churchill adoptara aquella posición tan dura era su ansia por demostrar la determinación de los británicos. El 4 de junio pronunció un discurso beligerante en la Cámara de los Comunes justamente a fin de acallar la creciente intranquilidad

dentro del país y la incertidumbre en el extranjero. En su furibunda diatriba, Churchill le dijo a los diputados: «Defenderemos nuestra Isla al precio que sea. Lucharemos en las playas, en los lugares de desembarco, lucharemos en los campos y en la calles, lucharemos en los montes. Nunca nos rendiremos». Una acción agresiva contra la flota francesa vendría a poner de relieve aquella determinación. 26

Se trataba de un asunto emocional también para los franceses. Al igual que Godfroy, en Mazalquivir el vicealmirante Marcel-Bruno Gensoul sentía la derrota de su país como una profunda humillación personal. Cuando el almirante sir Dudley North, comandante británico de Gibraltar, fue a visitar a Gensoul el 24 de junio, encontró al comandante francés «en un estado de amargura estupefacta». En varias ocasiones North pensó que Gensoul estaba a punto de llorar. Al final de la conversación, el almirante francés juró que nunca entregaría sus buques a los alemanes ni a los italianos. El problema era que, para Churchill, las promesas, por muy sinceras que fuesen, no bastaban.27

Churchill le ordenó a Somerville que resolviera la crisis antes del 3 de julio. Era esencial una solución rápida, porque parecía probable que los alemanes se atrevieran a intentar muy pronto una invasión a través del canal de la Mancha, y en caso de que lo hicieran, los buques de Somerville iban a ser necesarios en el Canal. Somerville envió como avanzadilla del grueso de la flota al capitán de navío Cedric Holland, a bordo del destructor *Foxhound* , para que se reuniera con Gensoul y le presentara las alternativas que se habían diseñado en Londres. En cierto sentido, Holland (al que sus amigos llamaban «Hooky» [«Garfio»] en alusión a su nariz grande y ganchuda) fue una buena elección, porque había trabajado dos años como agregado de la Royal Navy en París y hablaba francés con fluidez. Por otra parte, al orgulloso Gensoul le parecía un desaire que Somerville enviara a un subordinado en vez de acudir él mismo, y en un primer momento se negó a recibir a Holland. Holland, decidido a entregar el mensaje que portaba, se lo confió al ayudante de campo de Gensoul. El almirante francés no empezó a ser consciente de la gravedad de la crisis hasta que leyó el documento, y a partir de ahí

accedió a reunirse con Holland. Sin embargo, ni siquiera en ese momento, Gensoul, un hombre emocional, estaba dispuesto a plegarse a un ultimátum. Le dijo a Holland que nunca permitiría que sus barcos cayeran en manos de los alemanes, pero que tampoco se los entregaría a los británicos; se enfrentaría «a la fuerza con la fuerza».28

Aquella tarde, Gensoul recibió un mensaje del cuartel general de la Armada francesa en Tolón que apoyaba su respuesta desafiante, y daba a entender que las fuerzas navales francesas de todo el Mediterráneo iban a acudir en su ayuda. Aquel mensaje fue interceptado en Londres, y Churchill, alarmado, envió un furibundo mensaje por radio a Somerville ordenándole que zanjara la cuestión lo antes posible: «Los buques franceses deben atenerse a nuestros términos, o hundirse por su propia mano, o ser hundidos por usted antes del anochecer». Somerville le ordenó a Holland que suspendiera las negociaciones. Cuando el decepcionado Holland abandonaba el *Dunkerque* a las 17.25, pudo oír las cornetas tocando a zafarrancho de combate.29

Somerville abrió fuego en cuanto el destructor de Holland salió del puerto. A pesar de las largas conversaciones, Gensoul nunca había llegado a creerse del todo que los británicos realmente fueran a atacarle. Sus cuatro buques capitales, incluidos los dos nuevos cruceros de combate, estaban amarrados mirando a tierra. Dado que habían sido diseñados con sus 8 cañones de 330 mm apuntando a proa, ninguno de aquellos cañones pudo utilizarse contra un ataque desde el mar hasta que los buques largaron amarras, se pusieron en marcha y dieron media vuelta. Mientras tanto, los acorazados de Somerville los bombardearon con treinta y seis andanadas de sus cañones de 380 mm, a las que los franceses no pudieron responder.30

Los dos acorazados franceses más antiguos se llevaron la peor parte. El *Bretagne* , cuya construcción se inició en 1912, antes de la Primera Guerra Mundial, fue alcanzado cuatro veces seguidas. El cuarto proyectil explotó en su santabárbara, y el *Bretagne* estalló espectacularmente, se escoró y se hundió rápido, con un saldo de casi 1.000 marineros muertos. Su gemelo, el *Provence* , también fue

hundido, aunque con menos bajas mortales. El buque insignia de Gensoul, el *Dunkerque* , también sufrió graves daños, y habría podido hundirse de no ser porque su tripulación maniobró para llevarlo a aguas poco profundas, donde embarrancó. El crucero de combate *Strasbourg* y cinco destructores lograron zarpar. Salieron del puerto cuando oscurecía y navegaron hacia el este a lo largo de la costa, para después virar al norte rumbo a Tolón. Somerville los persiguió a bordo del crucero de combate *Hood* y ordenó un ataque aéreo de los aviones del *Ark Royal* . A pesar de todo, el *Strasbourg* , aunque con daños, logró llegar a Tolón, donde arribó el 4 de julio por la noche.

Tras el ataque Somerville se sentía muy mal y le confesaba a su esposa en una carta: «Nos sentimos sucios y abochornados de pies a cabeza». No obstante, tres días después Somerville remató el ataque inicial y ordenó a los aviones del *Ark Royal* que atacaran con torpedos el *Dunkerque* , ahora encallado y abandonado. A 1.600 km de allí, en Dakar, en África occidental, los aviones del pequeño portaaviones *Hermes* lanzaron torpedos contra el acorazado francés *Richelieu* el 7 de julio. En aquel ataque, más comedido, los torpedos dañaron el timón y las hélices del *Richelieu* , con lo que quedó inutilizado sin provocar bajas mortales. El *Jean Bart* , amarrado en Casablanca, estaba sin terminar, pues carecía de la mayor parte de su armamento, y por ello no fue atacado. [3]

En Mazalquivir los franceses sufrieron 1.297 bajas mortales, en su mayoría víctimas de la explosión del *Bretagne* , y 351 heridos. Gensoul sobrevivió al ataque, e incluso fue ascendido a almirante como reconocimiento a su actitud desafiante, aunque nunca volvió a prestar servicio en el mar y se negó a hablar sobre los acontecimientos del 3 de julio durante el resto de su vida.31

Ese mismo 3 de julio, en virtud de un acuerdo previo, las fuerzas británicas de Portsmouth y Plymouth abordaron y apresaron los buques de guerra que habían arribado allí de forma voluntaria. Fue un apresamiento en general pacífico, aunque murieron unos cuantos hombres de ambos bandos cuando algunos franceses se resistieron. A los demás se les ofreció la alternativa de unirse a la causa

británica o ser internados; quienes optaron por lo segundo fueron tratados básicamente como prisioneros de guerra.32

Aunque tácticamente fue un éxito, el ataque británico contra Mazalquivir, como es natural, provocó la ira de los franceses. Darlan, furioso, emitió la orden de que los barcos franceses «atacaran a todos los buques británicos que se encontraran», aunque al día siguiente revocó dicha orden, fruto de un momento de mal genio. A lo largo de las semanas siguientes, las dos naciones —y las dos Armadas— lograron restablecer una especie de fría cordialidad. Desde un punto de vista oficial y jurídico, los franceses seguían siendo neutrales, aunque la incertidumbre y la precariedad de la nueva relación quedó especialmente en evidencia durante la que vino en llamarse Operación Menace. Fue uno de los muchos arrebatos de Churchill, el intento de quitarle el control de Dakar a la Francia de Vichy mediante una fuerza operativa formada por dos acorazados (el *Resolution* y el *Barham*) y el portaaviones *Ark Royal* , y establecer allí un bastión de la Francia Libre. Lo que habría podido ser una ocupación relativamente fácil se vio entorpecida por la llegada de tres cruceros ligeros y tres destructores franceses procedentes de la flota de Tolón. El almirante North, desde Gibraltar, les había autorizado a pasar el Estrecho el 10 de septiembre en la convicción de que se habían restablecido las relaciones amistosas con Francia. Cuando fracasó el intento de invasión de Dakar por parte de los británicos y los franceses libres, Churchill señaló a North como chivo expiatorio y ordenó su separación del servicio.33

Churchill nunca pidió perdón por Mazalquivir. Estaba convencido de que las circunstancias no le habían dejado ninguna otra opción viable. El dominio del mar era esencial para la supervivencia de Gran Bretaña, sobre todo ahora que se encontraba prácticamente sola frente al coloso del Eje. Aunque los franceses eran sinceros cuando juraban que nunca permitirían que sus buques de guerra cayeran bajo el control de los alemanes, Churchill no podía jugarse el futuro del Imperio británico en aquella promesa. Como dijo en la Cámara de los Comunes, estaba dispuesto a dejar que la historia le juzgara.

«Lo dejo en manos de la nación», afirmó. «Lo dejo en manos de Estados Unidos. Lo dejo en manos del mundo y de la historia».34

Dos años más tarde, los franceses tuvieron la oportunidad de demostrar su fidelidad a la causa aliada. Cuando las fuerzas alemanas invadieron la Francia de Vichy tras la invasión aliada del norte de África en noviembre de 1942 (véase el capítulo 16), los franceses cumplieron la promesa que habían hecho dos años antes y hundieron 77 buques de guerra de su propia Armada, incluidos el *Dunkerque* y el *Strasbourg* . Tal y como había prometido Darlan, ningún gran buque de guerra francés prestó jamás servicio al régimen nazi.35

[1] Durante la Primera Guerra Mundial, una de las salas de lo que acabó siendo el cuartel general de Ramsay había albergado una dinamo que generaba electricidad para el castillo de Dover. Ese fue el origen y la inspiración para designar las tareas de evacuación como Operación Dynamo.

[2] Tras la evacuación de Dunkerque, el presidente estadounidense Franklin Roosevelt consiguió que su ministro de Justicia (fiscal general) en funciones emitiera un dictamen en el sentido de que era posible enviar a Gran Bretaña armamento «excedente» sin infringir las Leyes de Neutralidad, lo que le posibilitó enviar a Gran Bretaña 600.000 fusiles, casi 900 piezas de artillería de campaña de 75 mm y 80.000 ametralladoras, además contribuyó a reemplazar parte de lo que se perdió en las playas de Dunkerque.

[3] Otros buques de guerra franceses quedaron inmovilizados en ultramar cuando cayó Francia. El portaaviones *Béarn* (botado en 1920) se encontraba en puerto en Martinica, en las Antillas, donde su presencia era una fuente de preocupación tanto para los británicos como para los estadounidenses. Los planificadores de la Armada estadounidense llegaron a elaborar un plan (la Operación India) para invadir y ocupar Martinica en caso necesario. Nunca hizo falta, ya que el almirante francés Georges Robert accedió a la presencia de observadores estadounidenses a bordo. El *Béarn* permaneció en Martinica hasta junio de 1943, cuando el barco y su tripulación se sumaron a la Francia Libre, aunque el barco nunca llegó a entrar en combate.

5. LA REGIA MARINA

Neutralizar la flota francesa no le aseguraba el control del Mediterráneo a la Royal Navy. Benito Mussolini, el dictador italiano, había declarado la guerra tanto a Gran Bretaña como a Francia el 10 de junio, y esperó a hacerlo hasta después de la caída de París a fin de participar del botín de la victoria alemana. La decisión de Mussolini fue puramente oportunista, pero la entrada de Italia en la guerra modificó de forma drástica el equilibrio del poder naval en el Mediterráneo, porque la Armada italiana era casi tan grande como la francesa. La Regia Marina (Armada Real) contaba con 6 acorazados modernos, 19 cruceros y 59 destructores, además de 116 submarinos, aunque muchos de estos eran pequeños barcos costeros. Era la quinta armada más grande del mundo, sustancialmente mayor que la de Alemania. Muchos de los buques italianos eran elegantes y rápidos, aunque muchos de ellos estaban insuficientemente blindados. Además, la escasez crónica de combustible para los barcos limitaba las horas de navegación, lo que a su vez provocaba que sus tripulaciones tuvieran menos experiencia, y por consiguiente fuesen menos eficientes, que las de la Royal Navy. No obstante, una vez eliminada Francia del tablero estratégico, Italia era la fuerza naval más poderosa del Mediterráneo. Por añadidura, el control sobre Libia, consolidado en la década de 1930, concedía a Italia una posición dominante a ambos lados del canal de Sicilia, y Mussolini estaba decidido a expandir ese dominio y a convertir el Mediterráneo en un lago italiano. Al igual que en los tiempos del Imperio romano, el Mediterráneo debía convertirse en el *Mare Nostrum* («nuestro mar»).1

Una crucial realidad geográfica que afectaba profundamente a la guerra naval entre Gran Bretaña e Italia era el simple hecho de que casi la totalidad del Mediterráneo estaba dentro del radio de acción de la aviación con base en territorio italiano (véase el mapa de las

pp. 116-117). El alto mando de la Armada italiana, la Supermarina, dependía enormemente de los aviones de las bases en la península italiana, así como en Cerdeña, Sicilia y Libia, para que dieran cobertura a su flota de superficie, y ese era el motivo de que Italia no hubiera invertido en la construcción de ningún portaaviones. También los británicos tenían importantes bases aéreas en el Mediterráneo: en Gibraltar, en el extremo occidental; en Alejandría, en el extremo oriental; y en la isla de Malta, un minúsculo puesto avanzado del Imperio británico a tan solo 80 km al sur de Sicilia, casi en el centro exacto del Mediterráneo. Sin embargo, los británicos disponían además de varios portaaviones, que demostraron ser cruciales. Otro factor determinante fue que, en 1939, en vísperas de la guerra, una reorganización del Ministerio de Defensa británico había devuelto el control de la aviación naval, antes en manos de la Royal Air Force, al Almirantazgo. Eso garantizaba una cooperación eficaz entre las fuerzas aéreas y de superficie británicas, mientras que en Italia permanecían totalmente separadas.

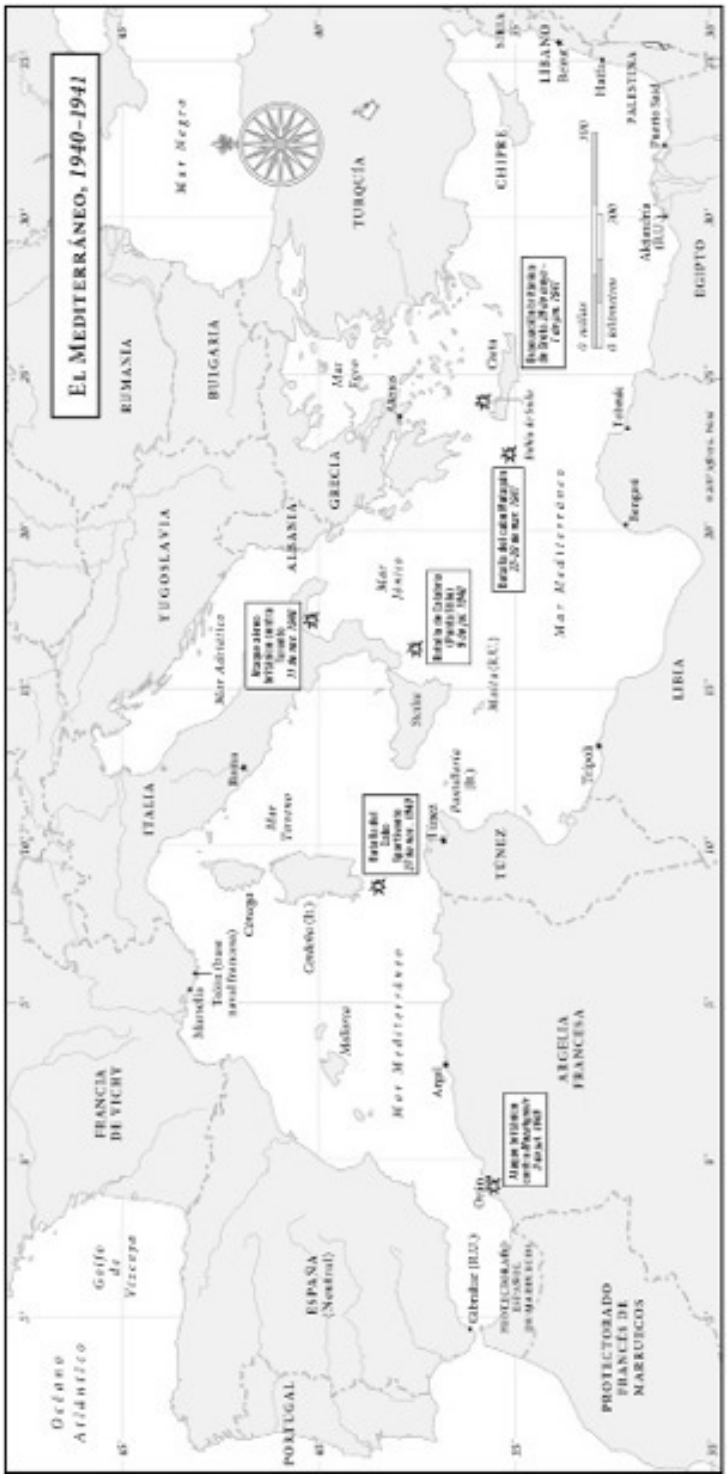
A fin de mantener sus importantes puestos avanzados —Libia, en el caso de los italianos, y Malta en el de los británicos—, ambos bandos tenían que enviar regularmente convoyes a través de unos mares en disputa. Aparentemente eso suponía un problema mucho más fácil para los italianos, dado que tan solo había 275 km desde Marsala, en Sicilia, hasta Túnez, mientras que desde Alejandría, en Egipto, hasta Malta había más de 1.600 km, y casi 1.900 km desde Gibraltar. Sin embargo, había otros factores que afectaban a la eficacia de los convoyes italianos con destino al norte de África. Uno de ellos era que Mussolini no había notificado a la marina mercante de su país su intención de declarar la guerra, y nada menos que un tercio de los medios de transporte marítimo de Italia fue incautado en puertos extranjeros el día que empezó la guerra. Otro factor era la escasa capacidad de las instalaciones portuarias de Túnez y Libia, lo que limitaba el tamaño de los convoyes italianos a no más de tres o cuatro barcos cada vez. A menudo, los «convoyes» italianos tan solo estaban formados por dos buques. Y por último, un factor decisivo era la persistente escasez de combustible de Italia. Sus hermosos buques de guerra a menudo languidecían en puerto por la

sencilla razón de que no había suficiente fueloil para que operaran. La crisis del combustible, que fue un problema para Italia desde el principio, fue empeorando a medida que se prolongaba la guerra.2

Los británicos disponían de combustible en abundancia, pero sus convoyes con destino a Malta, tanto desde Gibraltar como desde Alejandría, tenían que realizar aquella peligrosa travesía de 1.600 km bajo una cortina casi constante de ataques aéreos italianos, y posteriormente alemanes. En el Almirantazgo algunas voces sugerían que aquellas sobrecogedoras circunstancias logísticas aconsejaban renunciar a Malta por la imposibilidad de defenderla. Churchill no quería ni oír hablar de ello, y Malta siguió siendo un enclave fundamental para el combate naval en el Mediterráneo a lo largo de toda la guerra. La fase inicial de los combates consistió en una serie de grandes y pequeños enfrentamientos navales a lo largo del verano y el otoño de 1940, unos combates esporádicos que un experto ha equiparado a una guerra de guerrillas.3

En esa guerra, Mussolini estaba convencido de que la superioridad aérea con base terrestre le concedía una ventaja decisiva. Pero esa convicción resultó ser una vana esperanza por dos motivos. El primero era que, como hemos señalado anteriormente, la Regia Marina y la Real Fuerza Aérea italiana (Regia Aeronautica) eran administrativamente independientes. No tenían una estructura de mando superpuesta, ni un código de transmisiones común, ni siquiera un enlace de comunicaciones tácticas. Se trataba de una carencia difícil de creer. Significaba que cuando un comandante de la Armada italiana solicitaba apoyo aéreo, debía enviar su petición a través de la cadena de mando naval hasta Supermarina, en Roma. Allí los funcionarios se ponían en contacto con el cuartel general de la Fuerza Aérea (Superaereo), que a su vez enviaba sus órdenes a lo largo de su propia cadena de mando hasta los comandantes operativos del aire. Ese engorroso protocolo, que un experto ha calificado de «disfunción organizativa», hacía casi imposible la cooperación táctica. El ministro de Asuntos Exteriores italiano, y yerno de Mussolini, Galeazzo Ciano, anotaba en su diario: «La verdadera controversia en los conflictos navales no es entre nosotros

y los británicos, sino entre nuestra Fuerza Aérea y nuestra Armada».4



El segundo problema era que los pilotos italianos se habían formado sobre todo para el combate terrestre. Sus aviones habían demostrado ser devastadores contra los blancos en tierra durante la conquista de Etiopía, pero atacar a los buques de guerra en movimiento resultaba mucho más difícil. El protocolo italiano para atacar a los barcos durante la navegación contemplaba que los bombarderos volaran a gran altitud y en formación cerrada por encima del blanco y lanzaran sus bombas todas a la vez, con la esperanza de que una o más seguramente impactaran contra algún barco. Eso tenía la ventaja de mantener a los aviones fuera del alcance del fuego antiaéreo a bordo de los buques, y Cunningham se quedó impresionado por la disciplina de los pilotos italianos que ejecutaban ese tipo de maniobras. Sin embargo, en el Mediterráneo, como en muchos otros escenarios de la Segunda Guerra Mundial, los intentos de bombardear barcos en movimiento desde gran altitud resultaban ineficaces hasta el extremo de ser inútiles.5

El primer enfrentamiento naval entre las fuerzas beligerantes se produjo durante la segunda semana de julio, tan solo cinco días después de que Somerville inutilizara la flota francesa de Mazalquivir. El 6 de julio, un convoy italiano de transporte de tropas zarpó de Nápoles con rumbo a Bengasi, con una escolta de dos cruceros ligeros y ocho destructores. Para cubrirlo, una flota de combate italiana a las órdenes del vicealmirante Inigo Campioni se hizo a la mar con dos acorazados, seis cruceros pesados, ocho cruceros ligeros y dieciséis destructores. Aproximadamente a la misma hora, un convoy británico zarpaba de Malta con rumbo a Egipto, y para cubrirlo Cunningham zarpó de Alejandría con tres acorazados, el portaaviones *Eagle* , cinco cruceros y quince destructores. Las flotas de cobertura chocaron el 8 de julio, a 48 km del extremo meridional de la península italiana (véase mapa anterior), en lo que los británicos denominaron la batalla de Calabria y los italianos llamaron la batalla de Punta Stilo.6

Los británicos tenían ventaja en acorazados (tres frente a dos), mientras que Campioni tenía una clara ventaja en cruceros pesados,

siempre y cuando fuera capaz de lograr que se acercaran lo bastante como para entablar combate. Cunningham ordenó un ataque de los aviones torpederos desde el portaaviones *Eagle* , aunque ese ataque logró poco más que desbaratar la formación de Campioni. Los acorazados de ambos bandos se intercambiaron disparos de artillería pesada desde larga distancia, generando grandes nubes de humo y enormes salpicaduras, pero infligiendo escasos daños. Entonces, a las 16.00, un proyectil de 380 mm procedente del buque insignia de Cunningham —el *Warspite* , un veterano de la campaña de Narvik— impactó contra el buque insignia de Campioni, el *Giulio Cesare* . La explosión inutilizó cuatro de las ochos calderas del *Giulio Cesare* , y el enorme barco redujo su velocidad a 18 nudos. Campioni dio media vuelta y ordenó a sus destructores que llevaran a cabo un ataque con torpedos y lanzaran cortinas de humo para cubrirle la retirada. Seguía esperando que llegaran los aviones desde tierra para equilibrar la situación, aunque cuando por fin aparecieron, cuarenta minutos después, lanzaron sus bombas de forma indiscriminada entre los buques de ambas flotas. Desde 10.000 pies, el fogonazo de las explosiones de las bombas y los grandes géiseres de agua que provocaban debían de resultar bastante impresionantes, y los pilotos se apuntaron múltiples impactos. En realidad, lo único que consiguieron fue que sus bombas pasaran rozando los blancos, aunque uno de ellos provocó daños en las planchas del casco del *Eagle* por debajo de la línea de flotación. Frustrado por la falta de apoyo aéreo, Campioni regresó a puerto, mientras que Cunningham volvió a Malta. Aunque los británicos se apuntaron una victoria, los convoyes de ambos bandos regresaron sanos y salvos a puerto y el enfrentamiento tuvo escasos efectos en el equilibrio estratégico en el Mediterráneo.7

A lo largo de los meses siguientes los británicos consiguieron una sustancial ventaja tecnológica cuando varios de sus buques fueron equipados con un nuevo instrumento que los británicos denominaban radio-localizador de demora (*radio direction finder* , RDF) y los estadounidenses llamaban radar. La tecnología era tan novedosa que en un primer momento provocó escepticismo sobre su utilidad práctica. El último día de agosto, el crucero británico

Sheffield , equipado con radar, alertó por radio al portaaviones *Ark Royal* de un ataque aéreo enemigo. El oficial de guardia del *Ark Royal* ignoró el mensaje. Poco después, cuando el portaaviones fue atacado, se impuso una reevaluación. Unas horas después, por la tarde, el *Sheffield* transmitió otra alerta y en aquella ocasión el *Ark Royal* ordenó despegar a una escuadrilla de cazas que salió al paso de los atacantes y los repelió. Poco después, algunos oficiales del *Ark Royal* visitaron el *Sheffield* para saber más sobre aquel asombroso nuevo aparato, y a partir de octubre también los portaaviones británicos fueron dotados de equipos de radar. Al principio aquellos equipos eran rudimentarios y no siempre fiables, pero con el tiempo los comandantes operativos acabaron confiando en ellos.8

Mientas tanto, Mussolini presionaba una y otra vez al comandante del 10.º Ejército italiano en Libia, el mariscal Rodolfo Graziani, para que cruzara la frontera con Egipto e iniciara un avance contra Alejandría y Suez. Graziani insistía en que sus fuerzas eran demasiado escasas para una campaña de esas características, y que su línea de abastecimiento a través del canal de Sicilia era demasiado precaria. A pesar de todo, Mussolini le ordenó avanzar, y el 9 de septiembre Graziani diligentemente invadió Egipto. Ciano comentaba en su diario: «Nunca se ha puesto en marcha una operación militar con tanta oposición por parte de los comandantes».9

Como Graziani temía, Cunningham respondió a su avance atacando sus líneas de abastecimiento, no solo los convoyes marítimos a través del canal de Sicilia con dirección a Libia, sino los convoyes de camiones que viajaban por la larga carretera costera desde Bengasi hasta el frente de guerra. Los cruceros y destructores de Cunningham bombardearon la carretera costera, y los aviones del portaaviones *Illustrious* realizaron ataques aéreos contra los convoyes de camiones y los almacenes de suministros.

Los aviones que llevaban a cabo aquellos ataques eran biplanos Swordfish, diseñados y construidos por la Fairey Aviation Company durante la década de 1930. Con sus dos planos forrados de lona, su cabina de mando abierta y su tren de aterrizaje fijo, parecían más

bien un vestigio de la última guerra. Como los planos del avión estaban hechos de listones y cables, muchos suponían que el apodo del avión, «Stringbag» (bolsa de malla), provenía de esa característica. Por el contrario, era un homenaje a su versatilidad: una alusión a la costumbre de los británicos de acarrear sus compras en bolsas de malla expandibles. Aunque el Swordfish había sido diseñado como un avión de reconocimiento, demostró ser capaz de operar eficazmente como bombardero en picado y como avión torpedero. A pesar del aspecto arcaico de aquellos aviones, eran la aeronave de ataque estándar del Arma Aérea de la Flota.10

En agosto, tan solo unas semanas antes de que Graziani iniciara su invasión, tres aviones Swordfish despegaron de Sidi Barrani, en el desierto egipcio, para atacar a los cargueros italianos del puerto de Bomba, entre Tobruk y Bengasi. Con tan solo tres torpedos hundieron cuatro barcos, ya que la explosión de un barco nodriza de submarinos destrozó también el submarino que estaba abarloado junto a él.11

Por impresionante que fuera aquella acción, el momento decisivo —incluso revolucionario— de la consagración de la aviación embarcada a bordo de los portaaviones como la principal arma de ataque de las armadas modernas se produjo tres meses después, cuando una veintena de aviones Swordfish atacaron a la principal flota de combate italiana en Tarento, en la parte interior del «tacón» de la península italiana. La idea de llevar a cabo una incursión mediante aviones embarcados contra una flota de acorazados amarrados formaba parte de la planificación de la Royal Navy desde la década de 1930. Basándose en aquella planificación, el contraalmirante Lumley Lyster, que estaba al mando de los portaaviones de la Royal Navy en el Mediterráneo, pidió autorización a Cunningham para atacar a los seis acorazados de Campioni amarrados en el puerto de Tarento. Campioni mantenía su flota allí y no en Nápoles porque estaba más cerca de las rutas de los convoyes británicos, aunque eso también le aproximaba más a cualquier tipo de amenaza aérea. Inicialmente Lyster quería utilizar dos portaaviones para llevar a cabo el ataque, pero, debido a los daños que sufrió el *Eagle* en la batalla de Calabria (o Punta Stilo), tuvo que

arreglárselas tan solo con el *Illustrious* , aunque para aquel bombardeo se trasladaron temporalmente cinco aviones del *Eagle* a él.

Tras escoltar el enésimo convoy hasta Malta, Cunningham destacó al *Illustrious* con una sustancial escolta de cuatro cruceros y cuatro destructores para que realizaran una incursión a gran velocidad hacia el norte el 11 de noviembre (aniversario del Armisticio de la Primera Guerra Mundial). Lyster había querido llevar a cabo el ataque el 21 de octubre (aniversario de la batalla de Trafalgar), pero un incendio a bordo del *Illustrious* provocó daños en numerosos aviones y obligó a posponer la operación. Mientras tanto, se equipó a los Swordfish con un depósito de combustible auxiliar de 270 litros para su largo vuelo, y los pilotos estuvieron practicando los ataques nocturnos.12

Poco después de las ocho de la tarde, ya noche cerrada a mediados de noviembre, el *Illustrious* puso la proa al viento para que despegaran los aviones. No fue una gran incursión si se mide por el estándar de las fases posteriores de la guerra. Tan solo despegaron veintiún Stringbags, la mitad armados con bombas y la mitad con torpedos. El capitán de fragata Kenneth Williamson encabezaba la primera oleada de doce aviones, y el capitán de fragata J. W. «Ginger» Hale iba al mando de los otros nueve de la segunda oleada. Los aviones avanzaron lentamente durante dos horas, a cinco mil pies de altitud y a 150 km por hora, su velocidad de máximo ahorro de combustible cuando el avión portaba una gran carga de munición, y llegaron a la vertical del blanco poco antes de las 23.00. Los italianos carecían de radar, pero uno de los Stringbags que se había separado del grupo llegó demasiado pronto y alertó a los defensores, que desencadenaron una nube de fuego antiaéreo, lo que a uno de los pilotos le recordó a una erupción del Etna.13

Los primeros aviones lanzaron bengalas en paracaídas para iluminar el puerto, y después bombardearon los depósitos de combustible en tierra. Teniendo en cuenta la escasez de combustible que padecía la Regia Marina, la destrucción de aquellos depósitos supuso un duro golpe. Los bombarderos en picado no tuvieron demasiada suerte: tan solo una bomba impactó en un buque —el

destructor *Libeccio* — y no explotó. Después llegaron los aviones torpederos. Once de los veintiún aviones portaban torpedos Mark XII, que tenían poco más de cinco metros de largo y pesaban casi 700 kilos. Para lanzar ese tipo de arma, el piloto debía aproximarse al blanco a baja altura y a poca velocidad, porque si el torpedo se lanzaba desde una altitud superior a los 50 metros, o a una velocidad mayor de 70 nudos, el impacto con el agua podía inutilizarlo. Los Stringbags volaban tan bajo que por lo menos un piloto llegó a afirmar que su tren de aterrizaje había tocado el agua. Eso creaba un dilema para los artilleros a bordo de los buques italianos, porque si bajaban sus cañones para disparar contra los aviones que volaban a baja altura, corrían el riesgo de disparar unos contra otros. La audacia de los pilotos británicos habría podido resultar inútil si los italianos hubieran tenido colocadas sus redes contra torpedos, pero las habían retirado como preparativo para una misión de combate a la mañana siguiente.

El teniente de navío P. J. D. Sparke enfiló su avión hacia el *Conte di Cavour* , un acorazado antiguo con un desplazamiento de 23.000 toneladas. Sintió la sacudida cuando soltó el torpedo, que siguió su rumbo sin desviarse y explotó a las 23.14, abriendo un agujero de más de ocho metros de diámetro por debajo de la línea de flotación que provocó el hundimiento del *Conte di Cavour* en el lugar donde se encontraba amarrado. Tan solo unos minutos después, otro torpedo impactó en el acorazado *Littorio* , más nuevo y mayor, que desplazaba 40.000 toneladas y tenía cañones de 380 mm. Mientras la tripulación del *Littorio* intentaba apagar los incendios que había provocado aquel impacto, el barco fue alcanzado por otro torpedo. Cuando llegó la segunda oleada de Swordfish poco antes de medianoche, el *Littorio* fue alcanzado por tercera vez. Aunque se mantuvo a flote, los gravísimos daños que sufrió lo mantuvieron cinco meses apartado de la guerra. Otro torpedo más alcanzó al *Caio Duilio* , un acorazado antiguo, que tuvo que inundar sus dos santabárbaras para impedir que los incendios las hicieran explotar, y después embarrancó para evitar hundirse. En el ataque se perdieron dos aviones Swordfish; murieron dos hombres y otros dos, Williamson y el capitán de corbeta Norman Scarlett-Streatfield,

cayeron prisioneros. A pesar de todo, en cuestión de minutos, un puñado de Stringbags habían inutilizado tres acorazados, exactamente la mitad de la flota de buques capitales de Italia. En palabras de Cunningham, veinte aviones «infligieron más daños a la flota italiana [en Tarento] que el que se causó a la Flota de Alta Mar alemana» en Jutlandia. En su diario, Ciano anotaba escuetamente: «Un día negro».14

Entre quienes manifestaron un especial interés en la eficacia de aquella espectacular incursión figuraba una delegación de visitantes japoneses que llegó en visita oficial a Tarento, en el mes de mayo del año siguiente. Tomaron nota sobre todo del hecho de que los torpedos habían resultado eficaces en las aguas relativamente poco profundas del puerto de Tarento.15

También hubo repercusiones políticas. El almirante Domenico Cavagnari, que había estado al mando de la Regia Marina en calidad de jefe de Estado Mayor desde 1934 y había fomentado la construcción de acorazados a expensas de los portaaviones, fue relevado del puesto por Arturo Riccardi, quien permaneció en el cargo hasta la rendición de Italia. En Londres, Churchill estaba entusiasmado. La incursión contra Tarento, dijo en la Cámara de los Comunes, «afecta decisivamente al equilibrio del poder naval en el Mediterráneo y [...] a la situación naval en cualquier rincón del mundo».16

Los acontecimientos del 11 de noviembre llevaron a la Supermarina a ordenar a Campioni que trasladara los elementos supervivientes de su flota de Tarento a Nápoles, a trescientos kilómetros al oeste. Sin embargo, no disuadieron a Campioni de seguir intentando interceptar convoyes británicos. Apenas una semana después, Campioni se enteró, por medio de los espías profascistas en España, de que algunos elementos de la Fuerza H de Somerville habían zarpado de Gibraltar para escoltar un convoy con rumbo este y con destino a Malta. La flota de Somerville se había visto sensiblemente reducida en comparación con la que tenía en julio. Ahora tan solo contaba con el crucero de combate *Renown* (que utilizaba como

buque insignia), el portaaviones *Ark Royal* y algunos cruceros ligeros. Campioni decidió realizar una incursión desde su nueva base de Nápoles y atacar a aquella flota británica con dos acorazados y seis cruceros pesados. Sabía que en las inmediaciones había una segunda flota de superficie británica, ya que Cunningham también estaba embarcado y se aproximaba desde el este a bordo del *Ramillies* , un viejo acorazado de clase R, acompañado por tres cruceros y tres destructores. Sin embargo, en vez de desanimarse por ese hecho, Campioni lo vio como una oportunidad adicional. Pretendía destruir la flota de Somerville, y si la operación salía bien, y dependiendo de los daños que sufriera en aquella batalla, virar para atacar a Cunningham. Las perspectivas parecían excelentes para los italianos.17

Somerville se enteró de que se aproximaba la flota de Campioni la mañana del 27 de noviembre. A pesar de todo, prosiguió rumbo al este, aceptando la posibilidad de una batalla en inferioridad de condiciones a fin de proteger el valioso convoy, que incluía a 700 soldados de la Royal Air Force destinados a Alejandría. No se enteró hasta última hora de la mañana, para gran alivio suyo, de que la fuerza de Cunningham se encontraba a tan solo 55 km, y acercándose. Campioni también se enteró de la proximidad de Cunningham, y eso le llevó a reevaluar su situación. En vez de enfrentarse a dos elementos aislados de la flota británica, ahora tenía ante sí la posibilidad de enfrentarse al poderío combinado de Somerville y Cunningham. Campioni habría podido seguir adelante de todas formas —sus dos acorazados eran más nuevos y más veloces que los de los británicos, y seguía teniendo ventaja en cruceros pesados—, pero su oportunidad de dividir a las fuerzas británicas y derrotarlas por separado se había esfumado. Decidió cancelar el ataque y volver a su base.18

Debería haberle resultado bastante fácil, dado que los acorazados de Campioni podían navegar a más de 30 nudos, y el *Ramillies* , un buque con veinticinco años de antigüedad, a duras penas podía hacerlo a 21 nudos. A pesar de todo, Somerville le persiguió e intentó entorpecer la marcha de Campioni por el procedimiento de ordenar un ataque aéreo de once aviones Swordfish que despegaron

del *Ark Royal* . Sin embargo, acertar a un buque que maniobra a gran velocidad resultaba mucho más difícil que atacar a unos barcos anclados, y los aviones no lograron ningún impacto. Si hubieran conseguido provocar daños en uno de los acorazados italianos y reducir su velocidad, sin duda Somerville habría seguido adelante con la persecución, pero a medida que los barcos de Campioni, mucho más veloces, iban alejándose, Somerville decidió dejarles marchar. Al fin y al cabo, su misión principal era escoltar el convoy, y siempre cabía la posibilidad de que Campioni le estuviera llevando hacia una emboscada de los submarinos italianos.19

Aquella segunda escaramuza no concluyente, conocida como la batalla del cabo Spartivento, no contentó a nadie, ni en Roma ni en Londres. Los almirantes de la Supermarina estaban decepcionados por el hecho de que una incursión que había comenzado con unas expectativas tan altas hubiera concluido de una forma tan modesta, y el 10 de diciembre Campioni fue trasladado a un nuevo puesto como ayudante del jefe de Estado Mayor, para así poder otorgar el mando de la flota al vicealmirante Angelo Iachino, comandante de la flota de cruceros de Campioni.

Churchill estaba aún más decepcionado. Tenía una impaciencia innata con los hombres a los que consideraba insuficientemente agresivos, y pensaba que Somerville tenía que haber perseguido a Campioni hasta el final. Acordándose de los reparos del almirante a la hora de atacar a los franceses en Mazalquivir, el primer ministro llegó a la conclusión de que Somerville carecía de instinto asesino. Convocó una comisión de investigación y propuso sustituir a Somerville por Henry Harwood, el vencedor de la batalla del Río de la Plata ante el *Graf Spee* . Sin embargo, en aquella ocasión la Armada se alzó en defensa del popular Somerville, por una vez Churchill no se salió con la suya. Aunque Somerville se mantuvo en su puesto, aquel incidente vino a recalcar el implacable estándar de actuación que exigía Churchill.20

A pesar de la contrariedad de Churchill, los golpes mortales que asestó la Royal Navy a los franceses en julio y a los italianos en noviembre lograron restablecer la superioridad naval británica —aunque no la hegemonía— en el Mediterráneo. Los convoyes con

destino u origen en Malta, o desde Gibraltar a Alejandría, seguían sometidos a la «pena de baquetas» [1] de los ataques aéreos, pero ya nunca se volvió a hablar de abandonar el Mediterráneo. Además, el 8 de diciembre, los ejércitos británicos en Egipto iniciaron un contraataque contra Graziani que iba a durar dos meses, obligando a los italianos a retroceder mil kilómetros hasta El Agheila, y que concluyó con la destitución de Graziani. En palabras de Cunningham, «el año 1940 concluyó con grandes esperanzas» para las perspectivas de Gran Bretaña en el Mediterráneo. En efecto, la situación estratégica en la región había sufrido un vuelco tan total que Mussolini se vio al límite de sus posibilidades y tuvo que recurrir a Hitler en busca de apoyo. El Führer respondió enviado a África la 15.ª División Acorazada a las órdenes del general Erwin Rommel, donde iba a ganarse su fama como el «Zorro del Desierto».21

Durante todo ese tiempo, Churchill y el pueblo británico iban haciéndose a la idea de la temida invasión a través del canal de la Mancha, que el alto mando alemán había bautizado como Operación Seelöwe (León marino). Para llevarla a cabo, los alemanes necesitaban transportar a medio millón de hombres, más su munición y su equipo, a través del Canal, y con ese fin reunieron 200 grandes buques de transporte y más de 1.700 barcazas motorizadas en los puertos del Canal. Sin embargo, el paso del Canal era imposible a menos que —o hasta que— la Luftwaffe de Göring se hiciera con el control de los cielos de la zona. Göring le garantizó reiteradamente a Hitler que sus aviones estaban consiguiendo grandes avances, pero lo cierto era que los pilotos de la Royal Air Force estaban haciendo algo más que defenderse, ya que estaban infligiendo a la Luftwaffe unas pérdidas mayores de las que sufrían ellos. Además, a finales de agosto, los bombarderos británicos iniciaron una serie de bombardeos nocturnos regulares contra los medios de transporte marítimo de la flota congregada para la invasión en las costas de Francia y Holanda, destruyendo 21 buques de transporte y casi 200 barcazas motorizadas listas para la operación.

La guerra aérea sobre Gran Bretaña entró en una nueva fase después de que los británicos llevaran a cabo un bombardeo aéreo contra Berlín el 25 de agosto. Hitler, furioso, ordenó a Göring que cambiara de objetivo y atacara las ciudades británicas, incluida Londres, en vez de los aeródromos. A pesar de la devastación que supuso para Londres y su población, aquella medida supuso un respiro a los apurados pilotos de los Spitfire y los Hurricane, y a mediados de septiembre ya era evidente que la Luftwaffe no había logrado ganar la batalla aérea por los cielos de Gran Bretaña. Aunque Churchill no se enteró hasta más tarde, el 17 de septiembre Hitler aparcó sus planes de invasión. Y en cambio centró toda su atención en el Este de Europa.22

El Führer siempre había pensado que en última instancia la lucha para la hegemonía en Europa sería con la Unión Soviética, cuyo inmenso territorio debía proporcionar al *Volk* (pueblo) alemán el *Lebensraum* (espacio vital) que Hitler había prometido en su libro *Mein Kampf* (*Mi lucha*). Nada más llegar a la conclusión de que la Operación Seelöwe era irrealizable, Hitler ordenó a sus generales que trasladaran sus fuerzas desde la costa del canal de la Mancha hasta la frontera oriental y se prepararan para ejecutar la Operación Barbarroja —la invasión, conquista y ocupación de la Rusia soviética —. Esperaba poder iniciar aquella invasión a mediados de mayo de 1941, pero el giro de los acontecimientos en el Mediterráneo y en los Balcanes le obligó a posponerla.

El retraso era una consecuencia directa del problemático aliado italiano del Führer. A pesar de los reveses de la campaña de Egipto en septiembre de 1940, apenas un mes después, Mussolini ordenó a su Ejército y a su Armada invadir Grecia, y lo hizo sin informar a Berlín. El Duce estaba molesto porque los alemanes habían invadido Rumanía sin avisarle previamente, y él decidió devolverle la pelota a su socio mayoritario invadiendo Grecia sin decírselo a Hitler. Como le dijo Mussolini a su yerno: «Se enterará por los periódicos de que he ocupado Grecia». Una de las características de la coalición del Eje era que sus supuestos socios actuaban de forma unilateral. Estaban en el mismo bando, pero nunca fueron verdaderos aliados.23

La invasión de Grecia por Mussolini empezó bastante bien. La Regia Marina logró transportar satisfactoriamente a medio millón de hombres y medio millón de toneladas de equipos y suministros a través del mar Adriático hasta Albania. Sin embargo, la campaña terrestre no salió bien. El Ejército griego no solo resistió sino que obligó a los invasores italianos a retroceder hasta Albania. Los británicos, ansiosos por encontrar aliados en su guerra en solitario contra el Eje, ofrecieron de inmediato su apoyo a Grecia, y muy pronto empezaron a circular convoyes cargados de soldados, equipo y suministros hacia el norte, a través del Mediterráneo oriental desde Alejandría hasta El Pireo como parte de lo que vino en llamarse Operación Lustre. Raeder estaba indignado. En un memorándum que le envió al Führer en noviembre, calificaba la invasión de Grecia por Italia como «una grave metedura de pata estratégica», además afirmaba sin rodeos: «Los dirigentes italianos son un desastre».24

La suerte de los italianos no mejoró a lo largo del invierno, y pronto quedó claro que las legiones de Mussolini se habían vuelto a meter en un atolladero. Para salvar la situación, Raeder instó a Hitler a hacerse cargo de la campaña en su conjunto, e incluso presionó a favor de una operación conjunta del Ejército y la Armada de Alemania para apoderarse del canal de Suez. Aunque la mirada de Hitler permanecía fija en las estepas rusas, la fallida campaña italiana en Grecia, unida a la amenaza de un golpe de Estado contra el Eje en Yugoslavia, le obligó a enviar fuerzas terrestres alemanas a los Balcanes. El Führer estaba molesto, no solo porque una vez más tenía que sacarles las castañas del fuego a los italianos, sino también porque hacerlo le obligaba a posponer la Operación Barbarroja.25

Al tiempo que preparaban su intervención en los Balcanes, los alemanes presionaban a los italianos para que hicieran algo al respecto de aquellos convoyes que llevaban suministros a los griegos. La Regia Marina había estado mayoritariamente inactiva a lo largo de todo el invierno. Oficialmente, por lo menos, se debía a la escasez de combustible, aunque los alemanes sospechaban, no sin

justificación, que los italianos a veces lo utilizaban como pretexto para no hacer nada. Mussolini, que ya estaba pensando en las negociaciones de la posguerra, quería conservar la mayor parte posible de su Armada para poder tener una buena posición de fuerza cuando se iniciaran las negociaciones. Por supuesto, a los alemanes no les hacía ninguna gracia aquel subterfugio, y en una conferencia sobre estrategia celebrada en Merano, en los Alpes italianos, los días 13 y 14 de febrero de 1941, Raeder presionó a su homólogo italiano, Arturo Riccardi, para que autorizara una incursión de su flota de superficie en el Mediterráneo oriental. Riccardi dio a entender que solo podía plantearse una incursión de ese tipo si los alemanes suministraban a la Regia Marina más fueloil de los campos petrolíferos rumanos. Raeder dijo que lo estudiaría, aunque debía de saber que, con la Operación Barbarroja pendiente, resultaba poco probable que pudieran incrementarse los envíos de combustible a Italia.26

La presión de los alemanes a favor de una incursión en el Mediterráneo oriental se intensificó después de que un cuerpo de bombarderos de la Luftwaffe, que se había trasladado desde Noruega hasta Sicilia en enero, cosechó importantes éxitos contra los convoyes de superficie británicos en los alrededores de Malta. La misión principal de los bombarderos alemanes, que pertenecían al 10.º Fliegerkorps, era cortar la línea de abastecimiento británico a Malta. Aunque las escoltas británicas para los convoyes se habían hecho cada vez más considerables, los alemanes —y sobre todo los bombarderos en picado Stuka— demostraron ser extraordinariamente eficaces. El 11 de enero hundieron el *Southampton* , un crucero ligero británico, y provocaron graves daños en el portaaviones *Illustrious* , pues le alcanzaron con nada menos que seis bombas, con lo que en parte vengaron la participación del barco en el ataque contra Tarento. El portaaviones, tocado, se arrastró hasta el puerto de Malta, aún envuelto en llamas, y al final hubo que enviarlo a Estados Unidos para efectuar importantes reparaciones. A partir de finales del mes, los alemanes disponían de más de doscientos aviones en Sicilia y en toda Italia, y su número siguió aumentando a lo largo de la primavera.27

En el mes de marzo, los responsables de la Armada alemana ya estaban en condiciones de afirmar —con exactitud— que los bombarderos alemanes estaban contribuyendo más a impedir el paso a los convoyes británicos en el Mediterráneo que la Armada italiana. La Luftwaffe provocó daños en dos acorazados de Cunningham —el *Barham* y el *Warspite* — con lo que estaban convencidos de que a los británicos ya solo les quedaba un acorazado indemne en el Mediterráneo oriental. Sin embargo, a pesar de ello, los alemanes señalaban inequívocamente que las fuerzas griegas seguían recibiendo «constantes refuerzos de hombres y equipo» desde Alejandría. El oficial de enlace naval alemán en Roma sugería en líneas generales que aquellos convoyes suponían «un blanco particularmente valioso para las fuerzas navales italianas». Aquel comentario equivalía a una pulla.28

Se daba la circunstancia de que el almirante Iachino ya había pedido permiso al Estado Mayor de la Armada italiana para realizar una batida por el Mediterráneo oriental y se lo habían denegado, oficialmente debido a la escasez de combustible. Sin embargo, en aquella ocasión fue convocado en Roma, donde le informaron que finalmente su propuesta iba a llevarse a la práctica. En la planificación de la misión, la principal preocupación de Iachino, aparte del combustible, era la falta de una cobertura aérea fiable. La Fuerza Aérea italiana seguía siendo un socio dudoso, y aventurarse en el Mediterráneo oriental, dentro del radio de alcance y a una cómoda distancia para la aviación británica, tanto desde Egipto como desde Grecia, resultaba especialmente peligroso sin apoyo aéreo. Los almirantes del Estado Mayor de la Armada italiana le aseguraban a Iachino que los aviones de largo alcance de las bases de Sicilia, incluidos los aviones del 10.º Fliegerkorps, estarían a su disposición para apoyarle. Iachino se mostraba escéptico, pero no podía decirlo sin arriesgarse a una reprobación, de modo que zarpó de Nápoles poco después del anochecer del 26 de marzo.29

La fuerza de Iachino era considerable. Su buque insignia era el *Vittorio Veneto* , de 40.000 toneladas, armado con nueve cañones de 380 mm y capaz de navegar a 30 nudos, al que acompañaban seis cruceros pesados, dos cruceros ligeros y trece destructores.

Basándose en informes alemanes, Iachino creía que en Alejandría Cunningham tan solo contaba con un acorazado operativo —el *Valiant* — y algunos buques más pequeños, una fuerza demasiado reducida para hacerle frente.30

En realidad, los daños que los aviones alemanes habían infligido a los acorazados de Cunningham no eran tan devastadores como habían informado los entusiasmados pilotos alemanes, y los tres acorazados británicos estaban plenamente operativos. Eran buques antiguos, veteranos de la batalla de Jutlandia (1916), y también lentos, pero todos ellos portaban cañones de 380 mm, suponiendo que fueran capaces de acercarse lo suficiente como para usarlos teniendo en cuenta su discreta velocidad punta. Además, Cunningham tenía el control operativo de cuatro cruceros ligeros y cuatro destructores con base en El Pireo, cerca de Atenas. El punto débil de Cunningham era que no contaba con ningún crucero pesado, y eso se debía a una de las hazañas más audaces de la campaña, y en realidad de toda la guerra.

El mismo día que Iachino zarpaba de Nápoles, ocho comandos italianos a bordo de unas diminutas lanchas a motor, denominadas *motoscafo turismo modificato* (MTM) y cargadas de explosivos, se aventuraron por la larga y estrecha ensenada de la bahía de Suda, en la costa septentrional de Creta, donde permanecía anclado el crucero pesado HMS *York* . En una operación que recuerda la incursión de Günther Prien en Scapa Flow durante los primeros meses de la guerra, los comandos penetraron a hurtadillas en el puerto protegido a poca velocidad, apuntaron sus minúsculas embarcaciones hacia los barcos anclados, a continuación aceleraron al máximo y saltaron por la borda justo antes del impacto. Los comandos nadaron hasta la orilla, donde fueron arrestados, pero para entonces sus MTM ya habían alcanzado su blanco. Dos de ellos impactaron en el *York* , y las consiguientes explosiones inundaron sus calderas y su sala de máquinas, de modo que fue preciso hacer embarrancar el crucero para evitar que se hundiera. A consecuencia de aquella audaz incursión, cuando al día siguiente zarparon los tres acorazados de Cunningham, lo hicieron acompañados tan solo por nueve destructores.31

No obstante, Cunningham contaba también con el sustancial apoyo del nuevo portaaviones *Formidable* , enviado desde Gran Bretaña para sustituir al maltrecho *Illustrious* . Para llegar hasta allí, el *Formidable* tuvo que realizar una larga travesía, pasando por el extremo sur de África, para después poner rumbo al norte a través del océano Índico hasta el mar Rojo. Su viaje sufrió algunos retrasos, dado que la aviación alemana había lanzado minas en el canal de Suez, pero finalmente se logró neutralizar las minas, y el *Formidable* arribó a Alejandría el 10 de marzo, tan solo dos semanas antes de que Iachino zarpara desde Nápoles.32

Iachino cruzó el estrecho de Mesina, que separa la península italiana y Sicilia, a última hora del 26 de marzo y puso rumbo al este, hacia el mar Jónico. A la mañana siguiente, un hidroavión Sunderland (de tipo hidrocanoa [2]) británico de largo alcance, que antes de la guerra se utilizaba para transportar pasajeros y correo a través del Atlántico, divisó uno de los elementos de la flota de Iachino e informó a Cunningham de que tres cruceros y un destructor enemigos navegaban hacia el este a 130 km de Calabria. Lo cierto era que Cunningham ya había puesto a su flota en estado de máxima alerta a consecuencia de uno de los primeros ejemplos de la utilidad operativa del descifrado de mensajes durante la Segunda Guerra Mundial. Los expertos británicos en desencriptación de Bletchley Park, unas instalaciones secretas a ochenta kilómetros al noroeste de Londres, habían interceptado y descodificado algunos mensajes sobre la incursión de Iachino y se los habían trasladado al Almirantazgo. [3] La primera reacción de Cunningham a aquella noticia fue cancelar todos los convoyes programados con destino a Grecia. Dado que aquellos eran el principal objetivo de Iachino, de por sí esa decisión le privaba de cualquier posibilidad de éxito. A continuación Cunningham dio órdenes para que su propia flota se preparara para zarpar. Para disimular sus planes frente a posibles miradas indiscretas, aquella tarde Cunningham tuvo el detalle de llevar consigo una maleta al bajar del *Warspite* , supuestamente para pasar la noche en tierra, y al caer la noche volvió sobre sus pasos y regresó subrepticiamente a bordo de su buque insignia. Unas horas más tarde su flota se hacía a la mar.33

Para entonces Iachino ya empezaba a tener sus dudas. Aquella noche, entre las 22.30 y las 23.30 recibió un informe actualizado de los servicios de inteligencia que afirmaba que Cunningham no tenía un acorazado, sino tres, en Alejandría, y que los británicos estaban al tanto de la llegada de Iachino. A pesar de ello, Iachino decidió mantener el rumbo al este hasta el amanecer, para después dar media vuelta. Su flota navegaba en tres grupos: el buque insignia con sus destructores de escolta constituía la principal fuerza de combate, y los seis cruceros pesados navegaban en dos grupos de tres. Uno de esos grupos de cruceros era lo que había avistado el Sunderland aquella mañana, y de lo que informó a Cunningham.34

Cunningham también dividió sus fuerzas y envió a los cuatro cruceros ligeros y a cuatro destructores procedentes del El Pireo a 160 km por delante de los acorazados como fuerza de exploración a las órdenes del contraalmirante Henry Daniel Pridham-Whippell. A lo largo de la noche las fuerzas enemigas navegaron una hacia la otra con rumbos convergentes, aunque ninguna de las dos conocía ni la ubicación ni la composición de la otra.

La batalla que tuvo lugar a continuación ha pasado a la historia como la batalla del cabo Matapán, que es el promontorio central de las tres penínsulas que se extienden hacia el sur desde Grecia continental (véase el mapa de las pp. 116-117). Los combates comenzaron poco después del amanecer del 28 de marzo, una vez que cada uno de los bandos llevó a cabo un reconocimiento aéreo en un intento de localizar e identificar a su enemigo. El prometido apoyo aéreo italiano desde Sicilia nunca llegó, lo que tal vez no es de extrañar, y Iachino tuvo que recurrir al hidroavión de su propio buque insignia para realizar la búsqueda. Una grave limitación para los italianos era que, mientras que los acorazados británicos podían recuperar sus hidroaviones izándolos a bordo con una grúa una vez concluida su misión, el *Vittorio Veneto* carecía de ese equipo, de modo que tras realizar su misión de reconocimiento, el piloto italiano debía abandonar la zona y aterrizar en una base en tierra. A todos

los efectos, Iachino y los italianos tan solo disponían de una oportunidad para localizar al enemigo.35

Aun así, fue el avión de reconocimiento de Iachino el que hizo el primer avistamiento a las 6.35 de aquella mañana, cuando su piloto informó por radio de la presencia y posición del grupo de cruceros ligeros de Pridham-Whippell. Veinte minutos después, uno de los ocho aviones británicos del *Formidable* avistó el más avanzado de los dos grupos de cruceros italianos. Curiosamente, ninguno de los dos avistamientos aclaró la situación estratégica a los comandantes de ambos bandos. En un primer momento el piloto italiano confundió los buques de Pridham-Whippell con uno de los dos grupos de cruceros italianos, mientras que, a bordo del *Warspite* , Cunningham se preguntaba si los cruceros de los que había informado el avión del *Formidable* podrían ser los barcos del escuadrón de Pridham-Whippell. Y tampoco se aclaró mucho más la situación cuando un segundo avión británico informó del avistamiento de otro grupo de cruceros a 32 km del primero. ¿Se trataba de un segundo grupo de cruceros enemigos, o del mismo grupo del que ya habían informado? ¿O ese era Pridham-Whippell?36

Todas las dudas se despejaron a las 8.00, cuando los vigías de los tres cruceros pesados comandados por el vicealmirante Luigi Sansonetti identificaron visualmente los cruceros ligeros de Pridham-Whippell. Casi en ese mismo instante los vigías británicos de los cruceros ligeros avistaron a los italianos. Los británicos tenían cuatro buques, frente a los tres de Sansonetti, pero los cañones de 203 mm de los cruceros pesados italianos superaban fácilmente el alcance de los cañones de 152 mm de los cruceros ligeros británicos, de modo que, al tiempo que informaba a Cunningham del contacto («3 navíos desconocidos a 29 km de distancia»), Pridham-Whippell dio media vuelta y aumentó la velocidad, en parte para ampliar la distancia, pero también para atraer a los italianos hacia los acorazados de Cunningham. Entusiasmado al ver que los buques de guerra británicos emprendían la huida, Sansonetti ordenó su persecución y abrió fuego a las 8.12. Los barcos de Pridham-Whippell zigzaguearon para esquivar los proyectiles que caían a su alrededor hasta las 8.30, entonces Sansonetti recibió la orden de Iachino de suspender la

persecución y aproximarse a su buque insignia. Iachino replegó a Sansonetti porque sospechaba que los británicos le estaban llevando a una trampa, lo que por supuesto era cierto, aunque Iachino creía que la trampa pudieran ser los submarinos británicos al acecho, pues no sabía que los acorazados de Cunningham estaban tan cerca.37

Cuando Sansonetti dio media vuelta, Pridham-Whippell también viró para seguirle, teniendo cuidado de mantenerse fuera del alcance de los cañones italianos. Ambos grupos navegaron hacia el norte, hasta aproximadamente las 11, cuando Pridham-Whippell se llevó su segunda sorpresa de la mañana al ver aparecer por el horizonte la punta de los mástiles del *Vittorio Veneto* . Un oficial que se estaba comiendo un sándwich en el puente del *Orion* , el buque insignia de Pridham-Whippell, señaló hacia el norte y dijo: «¿Qué acorazado es ese? Creía que los nuestros estaban mucho más lejos». Pridham-Whippell volvió a ordenar un abrupto viraje y huyó hacia el sureste, al tiempo que informaba (incorrectamente): «Dos acorazados a la vista».38

Cunningham ordenó al Arma Aérea de la Flota atacar a los acorazados italianos. El *Formidable* puso la proa contra el viento y lanzó media docena de aviones de ataque. Los aviones eran Albacores (o, como los llamaban los pilotos, Applecores [corazones de manzana], que eran una modesta mejora de los prácticos Stringbags. Aunque seguían siendo biplanos, eran un poco más veloces, tenían más radio de acción y eran capaces de portar una carga mayor de bombas que los Swordfish. Además, tenían una cabina de mando cerrada. Los seis Albacores localizaron al *Vittorio Veneto* aproximadamente a las 11.30 y atacaron con torpedos. Aunque no se apuntaron ningún impacto, su presencia vino a confirmar las sospechas de Iachino de que ya se había esfumado cualquier oportunidad de atacar por sorpresa a un convoy británico. Para colmo, la persistente ausencia de cualquier tipo de apoyo aéreo italiano, sobre todo ante un ataque aéreo británico, a partir de ese momento significaba que seguir adelante con la incursión implicaba más riesgos que beneficios. Ordenó a sus grupos de superficie que dieran media vuelta y pusieran rumbo al oeste.39

El cazador pasaba a ser el cazado. Los aviones británicos volvieron a atacar por la tarde. De hecho, aquel día el buque insignia de Iachino fue atacado ocho veces tanto por los bombarderos con base en el portaaviones *Formidable* como por bombarderos de gran altitud que despegaron desde Grecia. A última hora de la tarde, tres bombarderos torpederos atacaron desde el lado del sol contra el costado de estribor del acorazado. Iachino los vio demasiado tarde como para esquivarlos, y solo pudo quedarse mirando. «Me pareció que pasaba un intervalo de tiempo interminable», recordaba el oficial italiano, «durante el cual todos sentíamos un nudo en la garganta y teníamos los ojos clavados en los aviones». Dos torpedos erraron el blanco, pero uno impactó contra el *Vittorio Veneto* justo por encima de su hélice de babor y le bloqueó el timón. El gran acorazado italiano empezó a hacer agua y se escoró ligeramente a babor. Se detuvo temporalmente, logró arrancar de nuevo seis minutos después, utilizando solo sus motores de estribor, y a las 5 de la tarde alcanzaba los 19 nudos. Y solo entonces aparecieron diez cazas alemanes Messerschmitt para proporcionar la cobertura aérea prometida, aunque tan solo estuvieron allí 50 minutos, hasta que tuvieron que regresar a su base para repostar.40

A 90 km por detrás del *Vittorio Veneto* , Cunningham temía que se le escapara aquella presa tan tentadora, y ordenó otro ataque aéreo que iba a dar alcance al acorazado italiano al anochecer. Otros seis Albacores, más tres Swordfish, se encontraron con que los barcos de superficie italianos se habían aproximado al acorazado en formación única. El puñado de aviones británicos atacó en los últimos instantes del crepúsculo. Uno de los pilotos recordaba que «los italianos se veían en silueta contra el último resplandor de luz al oeste». Bajo aquella luz que se desvanecía, resultaba difícil distinguir qué efecto tuvo el ataque, y varios pilotos informaron de que les parecía que habían conseguido un impacto. En realidad, el único impacto fue contra el crucero pesado *Pola* , pero resultó ser el golpe decisivo de la batalla, porque inutilizó cinco calderas del *Pola* , rompió su principal tubería de vapor, y cortó toda la corriente eléctrica. El barco quedó varado en el agua. Iachino prosiguió hacia el oeste con el cuerpo principal, y ni siquiera se enteró de que el

Pola estaba tocado hasta más de media hora después. Al enterarse, Iachino ordenó a la flota de cruceros del contraalmirante Carlo Cattaneo que diera media vuelta y permaneciera junto al *Pola* , para evitar su hundimiento si era posible, o rescatar a su tripulación si fuera necesario.41

Durante todo aquel día, sobre todo tras recibir el electrizante informe de Pridham-Whippell sobre la presencia de «dos acorazados», Cunningham había intentado forzar la máquina de sus tres acorazados para que navegaran a más velocidad que sus lentos 20 nudos. Cuando el *Vittorio Veneto* fue alcanzado por el torpedo, Cunningham pensó que iba a poder darle alcance, pero cuando el acorazado italiano volvió a navegar a 19 nudos, parecía improbable. Envió por delante a sus destructores, más veloces, para que realizaran un ataque con torpedos, pero no esperaba poder utilizar sus cañones de 380 mm. La decisión de Iachino de enviar los cruceros de Cattaneo a socorrer al inutilizado *Pola* creó una nueva e inesperada oportunidad.42

Ya a las 20.15, primero el *Pola* , y después los demás buques de la flotilla de Cattaneo, empezaron a aparecer en las pantallas de los barcos de guerra británicos equipados con radar. Dado que los italianos carecían de radar, Cattaneo no tenía ni idea de que los buques enemigos estaban tan cerca. Sin ser vistos, y sin que los italianos sospecharan de su presencia, los acorazados británicos se aproximaron a los cruceros italianos en la oscuridad. Cunningham rememoraba vívidamente el momento. Se hizo un profundo silencio en el puente de mando del *Warspite* , recordaba, un silencio «que casi se podía tocar», únicamente roto por «las voces del personal de control de la artillería apuntando los cañones al nuevo blanco». Cunningham miró hacia proa y vio «las torretas bascular y bloquearse en posición de tiro cuando los cañones de 380 mm quedaron apuntando a los cruceros enemigos». Para el oficial de un acorazado, aquello era el cénit de su carrera. «En toda mi vida», escribía posteriormente Cunningham, «jamás experimenté un momento más emocionante».43

Cattaneo y sus oficiales tenían la atención puesta en el *Pola* , inutilizado y a la deriva, cuando, a las 22.28, el brillante cono blanco

de luz de un reflector británico desgarró repentinamente la oscuridad e iluminó el buque insignia de Cattaneo, el *Zara* . Segundos después, unas cuchilladas anaranjadas brotaban de una docena de cañones de 380 mm. A una distancia de tan solo 3.500 metros, prácticamente a bocajarro, era casi imposible que los británicos erraran el tiro. De la primera andanada de seis proyectiles que disparó el *Warspite* , cinco alcanzaron al crucero pesado *Fiume* . Dado que la salva inicial a menudo se utilizaba simplemente para determinar la distancia y la demora del blanco, el oficial jefe de artillería del *Warspite* , el capitán de navío Douglas Fischer, se quedó atónito: «¡Dios mío!», exclamó. «¡Le hemos dado!». Antes de que los oficiales y la tripulación del *Fiume* pudieran siquiera asumir que les estaban atacando, la superestructura del barco quedaba hecha pedazos, y su torreta de popa volcada sobre el costado. El *Zara* recibió veinte impactos en menos de cinco minutos. Desde el puente del *Warspite* , Cunningham podía ver «torretas enteras y masas de restos de otro tipo arremolinándose en el aire y cayendo al mar».44

Totalmente desbordado, el *Zara* se estaba hundiendo por la proa, y Cattaneo acudió a popa para dirigirse a los miembros de la tripulación que estaban congregados allí. Les dijo que había ordenado a varios equipos que colocaran cargas explosivas por todo el barco para asegurarse de que no cayera en manos del enemigo. Después pidió que se dieran tres vivas a Italia y dio la orden de abandonar el barco. Mientras los marineros se lanzaban al mar por la borda, Cattaneo volvió al puente con la intención de irse a pique con su barco. Su ayudante de campo, Luigi Corsi, le siguió, y se detuvo a pedirle un cigarrillo a un oficial de máquinas, que le entregó todo el paquete. Consciente de que no iba a tener tiempo de fumarse más de uno, Corsi sonrió lánguidamente y dijo: «Son demasiados». El *Zara* se hundió a las 2.40 de la madrugada, con un saldo de 783 muertos, incluidos Cattaneo y Corsi.45

Los destructores aliados, comandados por un oficial australiano, el capitán de navío Hector Waller, también entraron en acción, lanzando torpedos contra el barco semihundido y en llamas, atacando a los destructores italianos y hundiendo dos de ellos. Como afirmaba Cunningham en su informe, los destructores «vivieron

momentos apasionantes y causaron considerables daños». A las 11 Cattaneo volvía a reunir a sus buques de guerra, que se habían dispersado; de toda la flota de Cattaneo tan solo habían sobrevivido dos destructores. Otros dos destructores británicos, el *Nubian* y el *Jervis* , se colocaron junto al *Pola* , herido de muerte, y recogieron a los supervivientes minutos antes de que el barco se escorara y se hundiera a las 4.10 de la madrugada. Otros destructores rescataron más tripulantes del agua. En total, los buques británicos rescataron aproximadamente a 900 oficiales y marineros italianos. Las operaciones de rescate se suspendieron cuando aparecieron tardíamente varios bombarderos alemanes y empezaron a ametrallar los buques. Entonces Cunningham se retiró hacia el este, aunque transmitió las coordenadas del lugar a la Armada italiana, y finalmente el buque hospital italiano *Gradisca* recogió a otros 160 supervivientes.46

Aquel día —29 de marzo— por la mañana, mientras Cunningham regresaba triunfalmente a Alejandría, Iachino finalmente conseguía la sólida cobertura aérea que le habían prometido. Ahora, cuando ya era demasiado tarde, llegaron más de cien aviones italianos y alemanes para escoltar a la flota de Iachino en el trayecto de vuelta a casa. Aunque Iachino logró salvar el *Vittorio Veneto* , con daños, había perdido tres cruceros pesados, dos destructores, y a más de 2.400 hombres en la batalla del Cabo Matapán. Los británicos perdieron un avión. Fue un golpe demoledor, no solo para las esperanzas italianas de dominar el Mediterráneo, sino también para la moral y el prestigio de los italianos. Tras la batalla del Cabo Matapán, Mussolini decretó que la Regia Marina debía operar exclusivamente en aguas costeras, dentro del radio de acción de la aviación con base en tierra.47

Seis días después, los ejércitos de Hitler invadían los Balcanes.

La intervención de Alemania en la guerra de Grecia fue decisiva. En el plazo de pocos días, las fuerzas terrestres británicas y griegas emprendían la retirada total. Si bien los alemanes no habían proporcionado una cobertura aérea adecuada a la flota de Iachino,

sus aviones demostraron ser devastadoramente eficaces en la guerra terrestre, y los bombarderos en picado Stuka y los bombarderos de altura Junkers dominaban los cielos. En una especie de Dunkerque en miniatura, los barcos de transporte y los destructores británicos intentaron rescatar a las fuerzas aliadas en apuros. Se consiguió evacuar a más de 50.000 hombres de Grecia continental, y trasladarlos a 400 km al sur, hasta la isla de Creta, aunque hubo que dejar atrás a 4.000 soldados británicos y a 2.000 soldados coloniales procedentes del Mandato Británico de Palestina, que pasaron a ser prisioneros de guerra.

Cunningham dio la orden de que «ninguna fuerza enemiga debe llegar a Creta por mar». Y no llegó. A falta de una flota de superficie, los alemanes no pudieron perseguir a sus enemigos a través del Egeo. Pero el 20 de mayo, 13.000 paracaidistas alemanes se lanzaron sobre la isla desde el aire. Los paracaidistas sufrieron un número horrible de bajas, y en un primer momento los comandantes británicos y griegos estaban convencidos de que podían contenerlos. Pero una deficiente coordinación de los Aliados permitió que los alemanes se apoderaran de los aeródromos, lo que les permitió enviar aviones de transporte repletos de refuerzos y suministros. Al cabo de pocos días, los Aliados también tuvieron que evacuar Creta.48

Al igual que en Dunkerque el año anterior, se destinaron a la misión todos los destructores disponibles, y al igual que en Dunkerque, la evacuación tuvo que hacerse de noche, debido a que los alemanes controlaban los cielos. A lo largo de cuatro noches consecutivas, del 28 de mayo al 1 de junio, a medianoche, los destructores se acercaban a hurtadillas a la costa, cargaban tropas desde los embarcaderos, y se hacían a la mar antes del amanecer, repletos de soldados exhaustos y hambrientos. Se logró evacuar aproximadamente a 16.500 hombres, aunque una vez más hubo que dejar atrás a más de 5.000. La Luftwaffe persiguió y atacó a los barcos aliados a lo largo de todo el trayecto a través del Mediterráneo, y la cifra de bajas mortales para la flota de Cunningham fue espantosa: mayor que las bajas italianas en la batalla del cabo Matapán. En total, los británicos perdieron tres

cruceros ligeros y seis destructores, hundidos, y otros dieciséis buques sufrieron graves daños, entre ellos los acorazados *Warspite* y *Barham* , así como el nuevo portaaviones *Formidable* . Murieron más de 2.400 marineros británicos.49

A pesar de los esfuerzos de la Regia Marina, los británicos seguían dominando el mar, pero los alemanes controlaban el aire, de modo que —más o menos igual que los italianos— la Royal Navy no podía operar eficazmente más allá del paraguas de la cobertura aérea con base en tierra. Arthur Tedder, jefe de la Royal Air Force, observaba que «cualquier incursión [de un buque de guerra] más allá de un radio de aproximadamente 250 km al este y al norte de Alejandría es una aventura costosa». La Royal Navy mantenía su presencia en el Mediterráneo oriental, pero su alcance se había visto considerablemente limitado.50

[1] *Run the gauntlet* , en el original, la «pena de baquetas» de las antiguas ordenanzas militares, un castigo que consistía en que el reo debía recorrer un determinado número de veces un pasillo formado por sus propios compañeros y recibir los azotes que estos le propinaban con baquetas o correas. La expresión, en sentido figurado, sigue utilizándose en inglés *(N. del T.).*

[2] *Flying boat* , en el original, un hidroavión pesado cuyo fuselaje reposa en el agua, a diferencia del tipo más ligero, que flota sobre un tren de patines *(N. del T.).*

[3] Iachino envió sus órdenes a través de una línea terrestre, que era segura contra la interceptación electrónica, pero la Regia Aeronautica transmitió instrucciones por radio a distintos aeródromos acerca de la realización de vuelos de reconocimiento sobre la zona situada entre Creta y Alejandría. Esos fueron los mensajes que se interceptaron y descifraron en Bletchley Park. El papel que desempeñó la desencriptación a partir de entonces, y sobre todo lo que vino en llamarse información inteligencia Ultra en la guerra naval, se examina por extenso en el capítulo 12.

6. LA GUERRA CONTRA EL COMERCIO I

Mientras la Royal Navy peleaba con el Eje por la supremacía en el Mediterráneo, la lucha por el control del Atlántico Norte daba un nuevo y peligroso giro. El 23 de junio de 1940, al día siguiente de la capitulación de Francia, Karl Dönitz tomaba un tren hacia el oeste, pasando a través de una Francia derrotada y abatida, para visitar los puertos de la costa del Atlántico y evaluar su idoneidad como posibles bases de submarinos alemanes. Los *U-Booten* que operaran desde los puertos del golfo de Vizcaya iban a estar casi 800 km más cerca de los corredores marítimos del Atlántico, lo que iba a acortar drásticamente el tiempo de tránsito hasta sus zonas de caza, y a prolongar el tiempo que podían permanecer en ellas. Dos semanas más tarde, el 7 de julio, el U-30 entraba en el puerto de Lorient, en la costa del suroeste de Bretaña, y en agosto los alemanes empezaron a construir un cuartel general a prueba de bombas para los submarinos en Kernevel, junto a la entrada del puerto. [1] En otoño, los submarinos alemanes ya operaban desde cinco puertos del golfo de Vizcaya: Brest, Lorient, St. Nazaire, La Rochelle y Burdeos. Eso supuso un cambio drástico en las características y la intensidad de la guerra de Alemania contra el comercio británico.1

Las Islas Británicas tan solo producían aproximadamente la mitad de los alimentos necesarios para dar de comer a su población. Desde el principio, Dönitz había argumentado que era posible rendir a Gran Bretaña por hambre siempre y cuando los submarinos alemanes fueran capaces de hundir los barcos aliados más deprisa de lo que el enemigo pudiera sustituirlos por otros recién construidos. Daba igual si los barcos navegaban desde Estados Unidos a Gran Bretaña cargados con materiales de guerra esenciales o si lo hacían en sentido contrario, llevando poco más que lastre. Lo importante era hundirlos. Para medir los avances, Dönitz estableció unos objetivos mensuales para sus submarinos. En un primer momento, en 1940, fijó un objetivo de entre 100.000 y 200.000 toneladas al mes. Más

tarde, tras la entrada en la guerra de Estados Unidos, Dönitz multiplicó por dos ese objetivo, y a partir de 1943 sugería que los *U-Booten* tenían que hundir 700.000 toneladas al mes. Independientemente del estándar, estaba claro que para poner en práctica su denominada estrategia del tonelaje (*Tonnageschlacht*), Dönitz necesitaba muchos más submarinos de los que tenía, e insistía en que todos ellos debían operar en el Atlántico Norte y atacar exclusivamente buques mercantes. En ambas cuestiones, Dönitz y Erich Raeder tenían puntos de vista opuestos.

Además, Dönitz puso en práctica un nuevo protocolo táctico para sus submarinos, en el que llevaba pensando desde 1918. En vez de enviar los barcos de uno en uno para que patrullaran en solitario, Dönitz planeó coordinarlos en grupos operativos, que acabaron llamándose «manadas de lobos». La idea consistía en desplegar los submarinos en una larga línea de reconocimiento a lo largo de un eje norte-sur, lo que aumentaba las probabilidades de que uno de ellos se topara con un convoy transatlántico e informara de su posición. Inicialmente, Dönitz imaginó que los comandantes de los submarinos se comunicarían directamente entre ellos por radio. Sin embargo, pronto llegó a la conclusión de que era más eficiente y efectivo que él mismo los coordinara desde su nuevo cuartel general en Kernevel. Fue un cambio revolucionario. Mientras que anteriormente un submarino en solitario podía hundir uno o dos barcos mercantes de entre todo un convoy, una manada de lobos era potencialmente capaz de hundir diez o quince buques —e incluso aniquilar totalmente el convoy.2

La ocupación alemana en el norte de Francia también significaba que los submarinos podían beneficiarse de los partes de avistamiento que enviaban los aviones de largo alcance Focke-Wulf 200 Condor que operaban desde sus bases costeras. Aquellos elegantes aviones cuatrimotores, originalmente construidos para transportar pasajeros adinerados de Berlín a Nueva York sin escalas, podían adentrarse mucho en el mar para localizar, seguir, y ocasionalmente atacar, a los convoyes británicos. No obstante, aquella asociación entre avión y submarino nunca llegó a desarrollarse del todo, en parte por la escasez de los aviones

Condor, y en parte porque Göring era un celoso dueño y señor de su Luftwaffe. Si bien la relación entre la Kriegsmarine y la Luftwaffe nunca fue tan disfuncional como la que había entre la Regia Marina y la Regia Aeronautica, distaba mucho de una cooperación plena. Y además, a partir de julio, Göring estuvo casi totalmente centrado en la guerra aérea contra las ciudades británicas, una campaña que en el Reino Unido sigue conociéndose como *Blitz* . En el lado británico del canal de la Mancha, la Royal Navy y los aviones de lo que se denominaba el Mando Costero establecieron un cuartel general conjunto en Liverpool en febrero de 1941, pero, al igual que los alemanes, los británicos tenían un número limitado de aviones de largo alcance, y la Royal Air Force prefería utilizar la mayoría de ellos para bombardear Alemania, una prioridad compartida por el primer ministro. Al final, el grueso de la responsabilidad de la defensa del comercio recayó sobre las desbordadas escoltas marítimas.3

Para poder lanzar su ofensiva contra el comercio británico aquel verano, primero Dönitz tuvo que resolver dos problemas, uno tecnológico, el otro institucional. El problema tecnológico era la constante falta de fiabilidad de las cabezas explosivas de los torpedos. Dönitz había achacado los innumerables fallos de los detonadores magnéticos de los torpedos durante la campaña de Noruega a la proximidad del polo norte magnético. No obstante, a lo largo del mes de abril y principios de mayo, los submarinos que operaban más al sur informaban de que sus torpedos tampoco funcionaban. Los capitanes de los *U-Booten* se sentían frustrados, incluso furiosos, cuando después de apuntar cuidadosamente un disparo y lanzar un abanico de cuatro torpedos a bocajarro, los torpedos o bien explotaban prematuramente o se sumergían a una profundidad excesiva como para causar daños graves. Dönitz anotaba con enfado en su diario de guerra: «No creo que en toda la historia de la guerra se haya enviado a las tropas contra el enemigo con un arma tan inservible».4

Paradójicamente, fueron los británicos los que aportaron una solución por lo menos parcial. A principios de mayo, los ingenieros alemanes examinaron los torpedos incautados a bordo del submarino británico *Seal* que había sido capturado, y descubrieron

que el detonador británico era más sencillo y a la vez más fiable que el suyo. Poco después, Dönitz ordenó que se instalara en los torpedos alemanes el detonador de contacto de diseño británico. La tendencia de los torpedos a sumergirse no se resolvió del todo hasta principios de 1942, cuando los ingenieros descubrieron que había una pequeña filtración de agua en la cámara de nivel de los torpedos.

El problema institucional no era tan fácil de resolver. Consistía en una escasez casi paralizante en el número de submarinos disponibles. De hecho, en junio de 1940 Dönitz no disponía de más submarinos que en el mes de septiembre anterior, cuando empezó la guerra. Aunque se habían construido 28 submarinos nuevos, se habían perdido otros 28 en combate con el enemigo. Desde el principio Dönitz había insistido en que «la construcción de una poderosa flota de submarinos era la tarea más urgente de la Armada alemana». Sin embargo, a pesar de haber obtenido la aprobación oficial de Raeder —y, lo más importante, de Hitler— para construir 25 submarinos nuevos cada mes, ese objetivo no se estaba cumpliendo. Al principio la invasión de Inglaterra tuvo la máxima prioridad, pero, a pesar de que después, en septiembre, Hitler aparcó los planes para dicha invasión, la escasez de obreros cualificados y de maquinaria entorpecía la construcción de *U-Booten* . A consecuencia de todo ello, Dönitz tan solo pudo desplegar 21 submarinos desde sus nuevas bases en la costa atlántica.5

Incluso con ese número limitado, los submarinos alemanes hundieron 31 barcos frente a las costas de Irlanda y Gran Bretaña tan solo en el mes de junio —el U-47 de Prien hundió él solo siete de ellos—. En julio, Otto Kretschmer, al mando del U-99, regresó a Lorient tras hundir la cifra récord de 65.137 toneladas en una sola patrulla. Los capitanes de los *U-Booten* calificaron aquellos meses como el *glückliche Zeit* , los «tiempos felices», y a su llegada a Lorient o a Brest, Dönitz repartía medallas a los comandantes y felicitaciones a los tripulantes. Sus éxitos contribuyeron a restablecer la moral de las tripulaciones de los submarinos, desanimadas por la serie de fallos en los torpedos. La moral era importante en el arma submarina, donde aproximadamente 45 oficiales y marineros vivían

en el interior de un claustrofóbico tubo de acero, tan pequeño que a veces los hombres tenían que caminar a gatas para pasar de un compartimento a otro. Podían estar semanas enteras sin ducharse, y respirando el aire viciado de los demás, durmiendo por turnos en literas compartidas. En un entorno así, los tripulantes acababan bien siendo como hermanos o bien odiándose entre ellos.6

La racha de éxitos de los submarinos alemanes de junio no se prolongó todo el verano, sobre todo porque Dönitz simplemente no tenía suficientes barcos como para mantener patrullando un número sustancial de ellos. Además, aquel mes se perdieron otros tres *U-Booten* , y muchos otros quedaron fuera de la circulación por reparaciones. Por esas razones, a partir de julio Dönitz tan solo disponía de cuatro submarinos para operar en la zona decisiva situada frente a las costas de Gran Bretaña. Cuando Italia entró en la guerra, cabía la posibilidad de que los 116 submarinos de la Regia Marina pudieran complementar la flota de submarinos alemanes, y efectivamente un escuadrón de submarinos italianos operó desde Burdeos aquel verano. Eran de gran tamaño, y tenían un aspecto impresionante, pero tuvieron una actuación discreta, pues tan solo lograron hundir 11 barcos en agosto, por lo que Dönitz mentalmente los descartó al considerarlos prácticamente inservibles. A pesar de todo, los éxitos iniciales de los submarinos alemanes que operaban desde los puertos franceses vinieron a demostrar el potencial de una guerra submarina total contra el comercio.7

La respuesta británica a la amenaza de los submarinos alemanes fue establecer un sistema de convoyes. Aunque las potencias marítimas llevaban desde la era de la navegación a vela utilizando los convoyes para proteger el comercio, durante la Primera Guerra Mundial el Almirantazgo se había mostrado inicialmente reacio a adoptar el concepto. Al fin y al cabo, un convoy agrupaba de manera muy conveniente todos los barcos mercantes, con lo que se creaba un entorno de blancos abundantes para un submarino merodeador. Además, los convoyes necesariamente debían navegar a la velocidad del navío más lento. Sin embargo, a pesar de aquellos obvios

inconvenientes, los acontecimientos de 1917-1918 habían demostrado que los convoyes eran con diferencia la contramedida más eficaz a la amenaza de los submarinos, y en 1939 los británicos establecieron un sistema de convoyes incluso desde antes de que empezara la guerra.

Desde el principio, se identificaba cada convoy con un código que indicaba su origen, su destino y su secuencia numérica. Por ejemplo, el primer convoy que zarpó de Liverpool era el OB-1. Al final, se establecieron convoyes regulares para las rutas desde Gibraltar (HG), Jamaica (KJ), Freetown, en Sierra Leona (SL), y docenas de otros lugares, aunque la ruta con más tráfico y más importante era la ruta transatlántica entre Halifax, en Nueva Escocia (Canadá) y Liverpool, o el Fiordo de Clyde (Glasgow), en Escocia. Los convoyes con rumbo al este, desde Canadá a Gran Bretaña, se denominaban convoyes HX (de vuelta, desde Halifax), y los convoyes con rumbo al oeste eran los convoyes ON (de ida, a Norteamérica). Habitualmente estaban formados por entre veinte y cuarenta barcos mercantes organizados en entre siete y diez columnas de cuatro o cinco buques cada una. Para evitar colisiones con mar picada o con niebla densa, los barcos de cada columna navegaban a una distancia de entre 350 y 550 metros, y las columnas guardaban una distancia de 900 metros entre ellas. Por consiguiente, un convoy de cuarenta barcos ocupaba un rectángulo de océano de ocho kilómetros de ancho y entre tres y cinco kilómetros de largo, un área de un tamaño de casi cuarenta kilómetros cuadrados.8

Los barcos mercantes estaban bajo la tutela de un comandante del convoy, un civil que habitualmente era un oficial de la Royal Navy jubilado, y que viajaba a bordo de uno de los buques mercantes en calidad de comodoro. Su tarea consistía en mantener el orden dentro del convoy y transmitir los periódicos cambios de rumbo mediante banderas o reflectores de señales, ya que el convoy debía navegar zigzagueando constantemente, un protocolo diseñado para despistar a los potenciales atacantes. A menudo resultaba difícil mantener el orden en un convoy, dado que los capitanes civiles de la marina mercante no estaban acostumbrados a realizar las precisas maniobras tácticas necesarias para reorientar simultáneamente

cuarenta buques hacia un nuevo rumbo. Los comodoros tenían que moderar sus expectativas de una ejecución instantánea cuando ordenaban un cambio de rumbo.

A la vanguardia y en los flancos de ese gran rectángulo de barcos, y a menudo también maniobrando de forma independiente, iba la escolta armada. Si Dönitz estaba frustrado por la escasez de submarinos operativos, los británicos andaban igualmente escasos en el número de barcos de escolta disponibles. Los destructores eran los barcos más eficaces para escoltar convoyes, pero se necesitaban por doquier, y las cuantiosas pérdidas durante la campaña de Noruega, y sobre todo frente a las costas de Dunkerque, provocaban que la Royal Navy sufriera una grave escasez de ese tipo de barcos de guerra, un caballo de batalla crucial. Para compensar aquel déficit, se destinó al servicio de escolta todo tipo de navíos.

Entre ellos había un nuevo tipo de barco de guerra pequeño llamado corbeta. Dado que la primera generación de corbetas británicas recibieron nombres de flor, se las conocía como barcos de clase Flor, y tenían unos nombres tan poco aguerridos como *Azalea* , *Begonia* , *Bluebell* y *Buttercup* . Con tan solo 940 toneladas de desplazamiento, las corbetas eran minúsculas, y tan solo portaban un cañón de 100 mm en la cubierta de proa y dos ametralladoras de calibre .50; frente a casi cualquier tipo de barco de guerra convencional resultaban prácticamente impotentes. No solo eran pequeñas, además eran lentas. Con una velocidad máxima de 16 nudos, las corbetas no eran más rápidas que un submarino navegando por la superficie. Y también eran casi igual de incómodas, sobre todo en el inestable Atlántico Norte, donde incluso con un mar moderadamente agitado se bamboleaban como si fueran un objeto a la deriva. Un tripulante del *Rhododendron* recodaba que navegar a bordo de una corbeta «era como un terrier sacudiendo un trapo. El dichoso barco rodaba hasta la cresta de una ola, sentías cómo te levantabas, mirabas al seno de la ola y pensabas: "¡mecáchis!", y a continuación estabas allí abajo, y una puñetera ola se te echaba encima». Eso, sumado a que una tripulación de cincuenta marineros se apiñaba en un casco de 190 pies, hacía que el servicio en una corbeta de clase Flor sometiera a una dura prueba

la constitución y la capacidad de resistencia de un hombre. El novelista Nicholas Monsarrat, que estuvo tres años prestando servicio a bordo de corbetas, recordaba vívidamente el reto que suponía simplemente un almuerzo: «Cuando bebes, el líquido sube hacia ti y se te derrama encima: cuando comes, la comida se te sale del plato, y los cubiertos no paran de moverse. Las cosas ruedan y chocan, y resbalan a lo loco de acá para allá». Afrontar la guardia en cubierta era una dura prueba. «Todas las noches, durante diecisiete noches seguidas», contaba Monsarrat, «te despierta el ayudante del contramaestre a las cuatro menos diez, y tú te quedas mirando al techo y te dices: Dios mío, no soy capaz de volver a subir ahí arriba otra vez, en medio de la oscuridad y bajo esta asquerosa lluvia, y aguantar otras cuatro horas. Pero, por supuesto, sí que eres capaz».9

En el lado positivo, las corbetas eran baratas, podían construirse rápidamente, iban equipadas con Asdic y llevaban cargas de profundidad. Churchill las elogiaba llamándolas «Baratas y Malvadas», es decir baratas de construir y malvadas con el enemigo. Antes del 3 de septiembre de 1939 se inició la construcción de 56 corbetas, y de otras 41 poco después de que empezara la guerra. Al final, entre Gran Bretaña y Canadá se construyeron 269 barcos de ese tipo, de los que 130 fueron para la Armada canadiense. A pesar de sus nombres florales, de su mínimo armamento, y de su angosto habitáculo, las corbetas desempeñaron un papel crucial a la hora de mantener la vital conexión marítima de Gran Bretaña con el mundo exterior.10

También prestaron servicio de escolta otros tipos de barcos. Dos de ellos llevaban nombres que se remontaban a la era de la navegación a vela. Uno era el «*sloop-of-war* » [corbeta], que en 1940 designaba un destructor pequeño (1.000 toneladas) con dos cañones de 100 mm, uno a proa y otro a popa. El otro era un tipo de barco algo mayor (1.350 toneladas), que en un primer momento se denominó corbeta de dos hélices, pero posteriormente pasó a llamarse «fragata». Aunque al final los británicos construyeron cientos de barcos pequeños como aquellos, en 1940 estaban tan

necesitados de buques de escolta que también empleaban lo que vino en llamarse el crucero mercante armado (CMA).

Se trataba de un navío mucho mayor (a menudo de entre 14.000 y 16.000 toneladas), que básicamente era un barco de carga o de pasajeros dotado de unos cuantos cañones de 152 mm y que volvía a bautizarse como barco de guerra. La existencia misma de ese tipo de buques daba idea de la desesperación de Gran Bretaña, porque los días en que un carguero podía convertirse a todos los efectos en un barco de guerra simplemente instalando unos cuantos cañones habían quedado atrás hacía mucho tiempo. Aquellos cruceros de carga no tenían blindaje, y los cañones que portaban eran antiguos, sin protección, y a menudo eran manejados por voluntarios con una formación deficiente. Los marineros de aquellos sucedáneos de barco de guerra decían que las iniciales (CMA) en realidad correspondían a «ataúdes confeccionados por el Almirantazgo». [2] Las tripulaciones de los CMA a menudo estaban formadas por los mismos hombres que habían trabajado en ellos como marineros mercantes. Dado que el documento que tenían que firmar para integrarse en el servicio naval llevaba el número T-124, ocasionalmente se les denominaba «marineros T-124». Los oficiales de la marina mercante que aceptaban ingresar en el servicio lo hacían con el grado de oficiales de la Reserva de Voluntarios de la Royal Navy (RNVR), y llevaban los tradicionales uniformes azul marino, con la diferencia que los galones dorados de la manga tenían forma ondulada, como las olas del mar, lo que les valió el apodo de miembros de la «Wavy Navy» («Armada Ondulante»).11

Incluso con aquellas incorporaciones, Gran Bretaña seguía sufriendo una desesperante escasez de barcos de escolta. Una de las fuentes de apoyo fue Canadá. Sin embargo, lo que en 1940 se llamaba de forma rimbombante Royal Canadian Navy era una Armada minúscula —en una fecha tan reciente como 1933, el Gobierno canadiense había propuesto seriamente abolirla del todo como medida de ahorro—. Ahora la Armada canadiense empezaba a expandirse, lentamente al principio, y después espectacularmente. En septiembre de 1939, cuando empezó la guerra, solo contaba con 6 destructores y 10 corbetas, aunque unos días más tarde Canadá

autorizó la construcción de 54 nuevas corbetas y de 25 dragaminas. Pasarían muchos meses hasta que el primero de aquellos buques estuviera operativo, y la necesidad era inmediata.12

Por esa razón, Churchill miraba con anhelo a Estados Unidos, que tenía en la reserva 120 destructores de la Primera Guerra Mundial, amarrados en largas hileras en los puertos de toda la Costa Este. El rasgo dominante de aquellos barcos era que tenían cuatro chimeneas, de modo que eran conocidos como «*four-pipers* » o «*four-stackers* ». Eran antiguos, ineficientes, y estaban muy necesitados de un reacondicionamiento, pero eran mejor que nada, y Churchill poco menos que le suplicó a Roosevelt que se los cediera, calificándolo como una «cuestión de vida o muerte». Incluso el rey Jorge le escribió una carta al presidente de Estados Unidos, donde decía: «Estoy seguro de que hará todo lo posible para procurárnoslos antes de que sea demasiado tarde». Roosevelt estaba convencido de que la seguridad de Estados Unidos estaba unida al destino de Gran Bretaña, y es muy probable que estuviera dispuesto a cederle los buques a cambio de nada, pero un desconfiado Congreso le obligó a negociar desde una posición de fuerza.13

El resultado fue lo que vino en llamarse «acuerdo de bases por destructores» en septiembre de 1940, por el que Estados Unidos entregaba cincuenta de aquellos destructores a cambio del derecho de establecer bases militares en Bermuda, Antigua, Bahamas y otros puntos del continente americano durante 99 años. En Gran Bretaña, los críticos con el acuerdo consideraban que se estaba pagando un precio muy alto, pero Churchill estaba agradecido, tal y como le decía a Roosevelt en una carta: «Cada destructor que puedan ustedes cedernos vale su peso en rubíes». Aquellos buques, que se integraron en la Royal Navy, fueron designados como «clase Ciudad», dado que todos ellos fueron rebautizados con nombres de ciudades tanto de Estados Unidos como de la Commonwealth (Mancomunidad) Británica, incluido uno que fue bautizado como HMS *Churchill* , y que previamente había sido el USS *Herndon* (DD-198). En 1944 aquel barco fue transferido a la Armada soviética, se convirtió en el *Deyatelny* , y fue hundido por el U-286 en enero de

1945. Aún más viajado fue el USS *Yarnall* , que se incorporó a la Armada británica como el HMS *Lincoln* , después pasó a formar parte de la Armada noruega, y finalmente de la Armada soviética con el nombre de *Druzhny* . Los soviéticos lo devolvieron a Gran Bretaña en 1952, y fue vendido para su desguace tras una vida de 44 años de servicio. Aquellos antiguos destructores estadounidenses eran casi tan incómodos para los tripulantes como las corbetas de la clase Flor, ya que se bamboleaban demasiado y eran incómodos de manejar. Sin embargo, para los británicos significaron cincuenta navíos más para la defensa de los convoyes.14

Al igual que cada convoy tenía un comodoro a bordo de uno de los barcos mercantes, también tenía su comandante de la escolta, un oficial del servicio activo, habitualmente un capitán de navío o un comodoro de la Royal Navy. La relación entre el comodoro civil y el comandante de la escolta era sutil. A menudo, el comodoro de los barcos mercantes era un oficial de la Armada en la reserva, que generalmente era mucho mayor que el comandante de la escolta en activo, y también de una graduación muy superior. Por otra parte, también estaba en la reserva, y por consiguiente no podía dar órdenes al comandante de la escolta, independientemente de sus respectivas graduaciones. A pesar de todo, algunos comandantes de escolta eran reacios a dar órdenes tajantes a un antiguo oficial de la Armada. A pesar de que eso implicaba cierto potencial para la confusión o los conflictos, la mayoría de las veces ese sistema de mando compartido daba bastante buen resultado.15

Durante los primeros seis meses de la guerra, la larga travesía desde Wilhelmshaven, rodeando la punta septentrional de Escocia, impedía que la mayoría de los submarinos alemanes se adentraran mucho en el océano; conscientes de ello, las escoltas acompañaban a los convoyes de ida tan solo hasta los 12 grados de longitud oeste —un poco más allá de Irlanda—. Después se dejaba marchar a los barcos mercantes, y la escolta se quedaba a la espera de reunirse con un convoy de vuelta (HX) procedente de Halifax para realizar el peligroso trayecto hasta el puerto. La coreografía de aquellas transiciones constantes corría a cargo de un departamento del Almirantazgo llamado Trade Plot (Seguimiento del comercio). Allí, los

oficiales de ruta coordinaban la complicada matriz del comercio mundial británico, y trabajaban por turnos las veinticuatro horas del día para seguir el rastro de cada convoy y de cada buque de escolta en todo el mundo.16

Tras la caída de Francia y el establecimiento de nuevas bases de submarinos alemanes en el golfo de Vizcaya, el Almirantazgo desplazó el punto de encuentro de los convoyes de vuelta 640 km más al oeste, hasta los 20 grados de longitud oeste. Durante el resto de la guerra, la zona comprendida entre esa línea invisible y las Islas Británicas se denominó Aproximaciones Occidentales (*Western Approaches*), y se convirtió en un terreno de caza donde los convoyes y sus escoltas, sobrecargadas de trabajo, se enfrentaban a los *U-Booten* en un constante juego del gato y el ratón.

La coordinación de los convoyes y sus escoltas a través de las Aproximaciones Occidentales no era una ciencia exacta. Los convoyes operaban bajo un estricto silencio de radio, de modo que a los planificadores del Trade Plot les resultaba difícil calcular el momento y el lugar de su llegada. Además, lo cierto era que nunca había suficientes barcos de escolta, lo que provocaba que a veces se trasladaran de un convoy a otro, como quien pide prestado para pagar una deuda. En una ocasión, en septiembre de 1940, cuando el convoy HX-72 se aproximaba al punto de intercambio de los 20 grados de longitud oeste, el Almirantazgo ordenó a su único barco de escolta, el crucero mercante armado *Jervis Bay* , que lo abandonara y se apresurara a regresar a Halifax para recoger otro convoy. Dado que no estaba previsto que la escolta de relevo procedente de Gran Bretaña llegara hasta veinticuatro horas después, los barcos del HX-72 navegaron lentamente sin escolta durante casi todo un día y toda una noche. El destino quiso que aquella noche Günther Prien, siempre a bordo de su U-47, divisara el convoy y trasmitiera su posición a otros submarinos alemanes. A lo largo de las veinticuatro horas siguientes, Prien y los demás capitanes de los *U-Booten* hundieron 11 barcos, con un tonelaje bruto de más de 72.000 toneladas. Fue un anticipo de lo que estaba por llegar.17

«La batalla del Atlántico» es un término un tanto equívoco, pues da a entender que la confrontación entre los convoyes y las manadas de lobos fue un único acontecimiento. Al contrario, fue una lucha recurrente e implacable que duró más de cuatro años y pasó por numerosas fases distintas en función de los cambios en los límites geográficos y de las innovaciones tecnológicas, como por ejemplo los esfuerzos por ambos bandos de descifrar los códigos navales del enemigo. En otoño de 1940, mientras las bombas de la Luftwaffe caían cada noche sobre Londres y otras ciudades británicas, empezó a aflorar la dinámica de la fase inicial de ese prolongado conflicto. Un buen ejemplo de esa dinámica fue la confrontación que tuvo lugar en las Aproximaciones Occidentales durante la tercera semana de octubre de 1940.

El convoy SC-7 zarpó de Nueva Escocia con rumbo a Liverpool el 5 de octubre. La designación «SC» indicaba que el convoy tenía origen en el puerto de Sydney (S), situado en el cabo Bretón (C), en la punta noroccidental de Nueva Escocia, a aproximadamente trescientos kilómetros al nordeste de Halifax. Aparte de eso, aquellas iniciales habrían podido significar perfectamente «*slow convoy* » (convoy lento), dado que los treinta y cinco barcos mercantes que lo formaban no cumplían los requisitos necesarios para navegar en un convoy HX regular con origen en Halifax, que exigía que los barcos fueran capaces de mantener una velocidad media de 9 nudos. [3] Oficialmente, eso significaba que los convoyes HX eran «convoyes rápidos», aunque teniendo en cuenta que la velocidad mínima era 9 nudos, se trataba de una clasificación bastante generosa. Sin embargo, la calificación de convoy lento del SC-7 era totalmente apropiada. En teoría, se suponía que los convoyes lentos navegaban a una velocidad media de 7 nudos, aunque no siempre lo lograban. En un convoy de ese tipo (el ON-126), un «temporal huracanado» obligó a los barcos a reducir su velocidad primero a 4 nudos, después a 1,25 nudos, hasta que dio la impresión, en palabras de un marinero, de que «el convoy se ha quedado casi parado». En el caso del SC-7, la velocidad media era de 6,6 nudos.18

La mayoría de los treinta y cinco barcos del SC-7 eran británicos, aunque, como la mayor parte de los convoyes, aquel también incluía

barcos de pabellón extranjero, que en este caso eran un total de dieciséis: seis noruegos, cuatro griegos, tres suecos, dos holandeses y uno danés. El tamaño de los barcos iba de 1.500 a 10.000 toneladas, y transportaban distintos cargamentos, desde camiones hasta grano. Muchos transportaban lo que se denominaban «puntales de mina»: troncos cortados en los bosques de Canadá que se utilizaban para sujetar el techo de las galerías de las minas de carbón, a fin de que los mineros británicos pudieran mantener el suministro de carbón necesario para calentar los hogares británicos durante el invierno.19

El comodoro del SC-7 era un antiguo vicealmirante de la Royal Navy llamado Lachlan MacKinnon, que había sido dado de baja en el servicio activo tan solo dos años antes, y que en un momento dado, durante la década de 1920, había estado al mando del crucero de combate *Hood* . MacKinnon enarbolaba su gallardete de comodoro a bordo del carguero *Assyrian* que, ironías del destino, había sido construido en Alemania. A pesar del gran número de barcos congregados en el puerto de Sydney, la escolta inicial del SC-7 consistía en un único buque, el *sloop-of-war* HMS *Scarborough* , cuyo comandante era un capitán de navío de la Royal Navy de cuarenta años llamado Norman Dickinson. El *Scarborough* había sido reacondicionado como barco de reconocimiento en los años treinta, y posteriormente volvió a servir como buque de guerra tras el comienzo de la contienda. Por esa razón, tan solo llevaba un cañón de 100 mm en vez de los dos con los que habitualmente contaba un *sloop-of-war* . Y tampoco iba equipado con el sistema Asdic, aunque teniendo en cuenta lo que ocurrió después eso no tenía demasiada importancia.20

Ya al principio de la travesía, cuatro buques mercantes abandonaron el convoy debido al mal tiempo o a problemas en los motores. Aunque ni MacKinnon ni Dickinson lo sabían, poco después dos de aquellos cuatro barcos fueron descubiertos y hundidos por los submarinos alemanes. El convoy se encontró con las desagradables condiciones del mar habituales y características del Atlántico Norte. Como lo describía uno de sus tripulantes: «De vez en cuando la popa queda sumergida cuando nos deslizamos por

encima de la cresta [de una ola], nos mantenemos precariamente en equilibrio en lo alto durante un instante, y después resbalamos hacia abajo envueltos en una mezcla de espuma blanca y espuma verdosa». Al cabo de once días así, el 16 de octubre por la noche, Dickinson sintió el gran alivio de ver dos nuevos barcos de escolta viniendo a su encuentro para realizar la peligrosa travesía de las Aproximaciones Occidentales. Los recién llegados eran las corbetas *Fowey* y *Bluebell* . Su llegada no solo permitió que Dickinson cubriera ambos flancos del convoy, así como la vanguardia, sino que además los recién llegados iban equipados con Asdic. Puede que Dickinson pensara que con la llegada de aquellos dos barcos ya había pasado lo peor, pero de ser así, muy pronto iba a sufrir un desengaño.21

Poco antes de la medianoche del día siguiente, un vigía a bordo del U-48 divisó varios objetos oscuros a proa, un poco a babor. Su capitán, el *Kapitänleutnant* (teniente de navío) Heinrich Bleichrodt, subió a la falsa torre para echar un vistazo, y estuvo siguiendo durante un rato a los barcos para asegurarse de que realmente se trataba de un convoy británico, antes de utilizar el nuevo protocolo y enviar un mensaje por radio a Dönitz, a Kernevel. Después maniobró para atacar.

Nadie a bordo de los barcos mercantes ni de los tres buques de escolta era consciente de que el U-48 estaba acechándoles. Aunque los sistemas Asdic de los barcos de escolta recién llegados estaban activados, no detectaban nada porque el U-48 navegaba por la superficie. Ninguno de los barcos del convoy iba equipado con radar, y el bajo perfil de un submarino por la noche resultaba prácticamente invisible para el ojo humano. El primer indicio del peligro llegó a las 4.00 de la madrugada, cuando el *Languedoc* , de 10.000 toneladas, cargado con fueloil, explotó de repente. Tan solo unos minutos después, el *Scoresby* , un barco más pequeño, en cuya cubierta iba apilado un cargamento de puntales de mina, también fue alcanzado. MacKinnon ordenó un viraje de emergencia a estribor, y Dickinson dirigió los tres barcos de escolta hacia la zona de la que provenían torpedos. El Asdic no detectó nada, y lo único que podían hacer los capitanes de la escolta era escudriñar la oscuridad,

buscando en vano el perfil de un *U-Boot* , y rescatar a los supervivientes de los dos barcos que se estaban yendo a pique.22

Aquella noche no hubo más explosiones, y unas horas más tarde, al amanecer, un hidroavión británico de largo alcance Sunderland informaba a Dickinson de que un submarino alemán navegaba por la superficie a tan solo unas millas de distancia. Era el U-48, y Dickinson fue a por él. Obligó a Bleichrodt a sumergirse, y barrió la zona con cargas de profundidad. Aunque no consiguió acertarle, mantuvo sumergido al U-48 durante un largo periodo, agotando sus baterías y apartándolo del convoy, que prosiguió rumbo al este.23

En Kernevel, Dönitz estaba decepcionado por el hecho de que Bleichrodt hubiera atacado sin esperar al resto de la manada de lobos, porque al hacerlo había perdido contacto con el convoy. Aun así, Dönitz calculó el rumbo más probable del convoy y ordenó a otros cinco *U-Booten* que convergieran en aquellas coordenadas. Entre los cinco submarinos que envió Dönitz había tres cuyos capitanes ya eran famosos en Alemania (y de triste fama en Gran Bretaña) por su destreza como comandantes de *U-Boot* . Se trataba de Otto Kretschmer, a bordo del U-99, Joachim Schepke, a bordo del U-100, y el antiguo primer oficial de Prien, Engelbert Endrass, que ahora estaba al mando de su propio barco, el U-46.

Al tiempo que los submarinos se aproximaban al SC-7, desde Gran Bretaña llegaban otros dos buques de escolta, lo que elevaba a cinco la cifra total. Uno de ellos era el *sloop-of-war* HMS *Leith* , cuyo comandante, el capitán de navío Roland C. Allen, tenía más antigüedad que Dickinson, y por consiguiente asumía el puesto de comandante de la escolta. Aquellos cambios tan abruptos en la autoridad de supervisión forzosamente debilitaban la eficacia de la asociación de los barcos de escolta. Por supuesto, también los submarinos carecían de un plan táctico coordinado. La estrategia de manadas de lobos de Dönitz los juntaba, pero una vez que entraban en contacto con el enemigo, el capitán de cada *U-Boot* atacaba de forma independiente.24

Los ataques comenzaron cerca de la medianoche, cuando Endrass disparó un abanico de cuatro torpedos contra el convoy. Uno de ellos impactó en el vapor sueco *Convallaria* , un carguero

pequeño (2.000 toneladas) que transportaba madera para pulpa de papel, y que se hundió en menos de cinco minutos. Otro de los torpedos alcanzó al vapor británico *Beatus* , cargado de madera, acero y aviones desmontados y embalados. Y a partir de ahí, los torpedos fueron alcanzando a otros barcos, uno tras otro. Era imposible saber dónde acechaba el peligro. Como señalaba el superviviente de un convoy posterior: «A veces podía darse el caso de que uno de los barcos fuera torpedeado y hundido sin que se dieran cuenta otros buques del convoy. [...] Se producían explosiones, se oían o se sentían, pero eso solo indicaba que estaba pasando algo en algún lugar». Una vez más, el Asdic resultó inútil, dado que todos los submarinos alemanes atacaban desde la superficie. Era evidente que había más de uno; los marineros de los barcos mercantes lograban atisbarlos, eran sombras de perfil bajo que aparecían fugazmente en la oscuridad. La mayoría de los barcos mercantes tan solo contaban con un cañón de 100 mm a popa, y muchos de ellos abrían fuego, aunque sin conseguir nada. Los barcos de escolta lanzaban al cielo nocturno bengalas dotadas de paracaídas que quedaban momentáneamente suspendidas, iluminando la oscuridad, para después empezar a disparar con sus cañones de 100 mm, pero, al igual que los artilleros de los barcos mercantes, no lograron acertar a ningún submarino. El resplandor del fósforo blanco de las bengalas, y los ocasionales fogonazos de los cañones iluminaban la noche y se reflejaban en las negras aguas. Después, periódicamente, se veía un fogonazo mucho mayor cuando explotaba otro barco. En su diario de guerra, Kretschmer describía el efecto de uno de sus torpedos cuando impactó en el *Empire Miniver* , de 6.000 toneladas: «A la explosión del torpedo le siguió de inmediato una enorme llamarada y una explosión que rajó el barco hasta la altura del puente, y dejó una nube de humo de 180 metros de altura». Unos minutos después, Kretschmer añadía: «El barco sigue ardiendo de forma virulenta con llamas verdes».25

A lo largo de dos horas, entre medianoche y las 2 de la madrugada, se fueron a pique nueve barcos del convoy. Kretschmer hundió seis de ellos. Los comandantes de la escolta se vieron reducidos al papel de salvavidas, recogiendo náufragos de las aguas

hasta que el número de marineros rescatados superó al de tripulantes. La corbeta *Bluebell* acabó acogiendo a 203 supervivientes, más de cuatro veces el número de sus tripulantes. Y el torpedeo proseguía. Al amanecer, los submarinos alemanes habían hundido dieciséis barcos. Contando los cuatro que se habían perdido anteriormente, el saldo total ascendió a 20 barcos hundidos de los 35 que habían zarpado de Nueva Escocia. Y la carnicería aún no había terminado.26

Ni un solo *U-Boot* había sufrido daños, aunque tres de ellos habían agotado todos sus torpedos y habían puesto rumbo a los puertos del golfo de Vizcaya para recargar. Al U-100 de Schepke y al U-46 de Endrass aún les quedaba munición a bordo, igual que al U-48 de Bleichrodt. Al cabo de pocas horas recibieron un mensaje desde Lorient anunciando que un segundo convoy se dirigía hacia ellos. Dönitz envió otros dos submarinos, de los que uno era el U-47 de Prien, hacia la posición del convoy que mencionaba el informe.

El objetivo de aquel reagrupamiento de la manada de lobos era un convoy «rápido», el HX-79. Además, era un convoy especialmente grande, formado por 49 barcos mercantes. Había zarpado de Halifax el 8 de octubre con una escolta de dos cruceros mercantes armados y, al igual que el SC-7, se había reforzado justo antes de la ofensiva de la manada de lobos con un contingente particularmente numeroso de barcos de escolta, que incluía dos destructores, cuatro corbetas, un dragaminas armado y tres arrastreros armados. Una vez más, los ataques comenzaron poco después de medianoche, en medio de una oscuridad total, con los submarinos alemanes atacando desde la superficie. Los *U-Booten* hundieron otros trece barcos, entre ellos el *Caprella* cargado con 13.500 toneladas de fueloil. A pesar de la abultada escolta, ni un solo submarino sufrió daños.27

Por detrás del HX-79 iba el HX-79A, con el excedente de los barcos que no fue posible acoger en el primer convoy, y los submarinos alemanes también dieron con él. Hundieron otros siete barcos, y el saldo habría sido aún peor de no ser porque los *U-Booten* se quedaron sin torpedos. En menos de tres días, 8 submarinos alemanes habían hundido 39 barcos sin sufrir ni una sola

baja. Si ocho submarinos eran capaces de causar tamaños estragos, ¿que podría hacer Alemania con ochenta o cien? Era un argumento elocuente a favor de la postura de Dönitz, y el almirante alemán redobló sus súplicas para que se concediera la máxima prioridad a los submarinos en los programas de producción bélica de Alemania.

A lo largo de tres meses, entre el 2 de septiembre y el 2 de diciembre de 1940, las manadas de lobos de Dönitz hundieron un total de 140 barcos británicos o aliados, la mayoría en las Aproximaciones Occidentales, y en ese mismo periodo los submarinos costeros (los pequeños «patos») hundieron otros 17. Los *U-Booten* habían destruido casi 850.000 toneladas de barcos de carga. Se trataba de un ritmo de pérdidas insostenible para Gran Bretaña.

Por supuesto, también era significativa la pérdida de vidas humanas. Para entonces se había esfumado la pátina de humanidad que había caracterizado el trato de Langsdorff a sus víctimas durante la travesía del *Graf Spee* . A fin de evitar cualquier riesgo para sus barcos y sus tripulaciones, Dönitz ordenó a sus capitanes que no intentaran rescatar a ningún superviviente. «Preocúpense exclusivamente por la seguridad de su propio barco», les dijo. «En esta guerra hemos de ser duros». Eso no solo significaba una gran pérdida de vidas humanas en el momento en que se hundía un barco, sino también días y semanas de sufrimiento, de los que no ha quedado constancia alguna, mientras los supervivientes iban muriendo poco a poco de hambre o de sed.28

Los otros barcos de los convoyes no se atrevían a parar para recoger del mar a los supervivientes. Si lo hacían, no solo desbarataban la formación del convoy sino que a menudo también se convertían con total seguridad en la siguiente víctima. Por esa razón, en general los barcos de carga dejaban la misión de rescate a los buques de escolta, y mantenían su posición en el convoy. Resultaba muy duro pasar de largo ante unos hombres en apuros en el agua, pidiendo auxilio a gritos, y muchos de los marineros que se veían obligados a hacerlo se preguntaban si iban a ser los próximos en ver cómo pasaban de largo los demás barcos. Un veterano de varias travesías recordaba las distintas reacciones de los hombres

caídos al mar. «Algunos imprecaban, otros rezaban, y otros, en plan de broma, sacaban el pulgar y gritaban: "¿Va usted en mi misma dirección, caballero?", mientras pasábamos por delante de ellos a menos de treinta metros de distancia».29

El único indulto para los convoyes lo dictaba la meteorología. Las tormentas del Atlántico Norte durante el invierno hacían incómoda la vida a bordo, pero resultaban aún más perturbadoras para los submarinos alemanes, de 750 toneladas, y cuando hacía un tiempo especialmente inclemente el número de hundimientos disminuía drásticamente. No obstante, durante el otoño y el invierno de aquel año hubo otro tipo de peligros en el mar.

Mientras Dönitz pedía más submarinos, Raeder reanudaba su estrategia de enviar grandes buques de superficie para actuar como asaltantes del comercio. Aunque Hitler seguía mostrándose escéptico ante el empleo de barcos de guerra grandes y costosos para hundir buques mercantes, Raeder esperaba que los asaltantes de superficie obligaran a los británicos a, según sus propias palabras, «dividir sus fuerzas navales pesadas y a dispersar una parte de ellas por todos los océanos, debilitando y desgastando a su flota principal». Además, Raeder contemplaba el despliegue de asaltantes de superficie como una especie de medida provisional: para incomodar a los británicos hasta que Dönitz pudiera conseguir los submarinos que necesitaba.30

Para perseguir ese doble objetivo, cuatro días después de la carnicería de los convoyes SC-7 Y HX-79, Raeder envió al Atlántico Norte el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* , comandado por el capitán de navío Theodor Krancke, con la misión de asaltar el comercio. Con la ayuda del mal tiempo, que mantenía en tierra los vuelos de reconocimiento británicos, Krancke condujo el *Admiral Scheer* a través del mar del Norte, rodeó Escocia e Islandia, y después puso rumbo al sur a través de lo que se denominaba el estrecho de Dinamarca, entre Islandia y Groenlandia, sin ser descubierto. El 1 de noviembre se encontraba en su posición al sur de Groenlandia, muy al oeste de los 20 grados de longitud oeste,

donde los convoyes creían estar relativamente a salvo. Los mensajes de radio interceptados que le enviaban a Krancke desde Berlín le informaron de que se habían hecho a la mar dos convoyes HX con rumbo al este, y él maniobró con el fin de interceptarlos. Sus vigías avistaron algunos barcos aislados el 3 y el 4 de noviembre, pero Krancke los dejó pasar sin acercarse lo suficiente como para que le reconocieran. El iba en busca de presas más grandes. El 5 de noviembre (el Día de Guy Fawkes en Gran Bretaña [4]), el *Scheer* se topó con el vapor *Mohan* , que era literalmente un barco bananero, ya que iba cargado con 70.000 racimos de plátanos. Tras hundirlo con fuego de artillería, Krancke lanzó su avión de reconocimiento para buscar el cuadrante más probable para el paso de los convoyes, y el avión regresó muy pronto, con importantes noticias, tal y como ya indicaba el piloto desde lejos haciendo oscilar las alas. Después de que el avión amerizara junto al costado del barco y fuera izado a bordo, el piloto literalmente subió corriendo hasta el puente para informar de que había un gran convoy a 140 km justo a proa. 31

El convoy HX-84, formado por 38 barcos en nueve columnas, había zarpado de Halifax ocho días antes con una escolta de dos destructores canadienses, que sin embargo habían regresado a puerto una vez que el convoy se adentró en el mar, dejándolo únicamente con el crucero mercante armado *Jervis Bay* como escolta para el trayecto central del océano. Se trataba del mismo navío que el Trade Plot había separado un día antes de lo previsto del HX-72 a fin de acelerar su regreso a Halifax para que asumiera su nueva misión. Los planificadores del Trade Plot esperaban poder incluir tres de los destructores de cuatro chimeneas recién cedidos por Estados Unidos como escolta adicional, pero aquellos barcos estaban en fase de reacondicionamiento, que incluía la instalación del sistema Asdic, y todavía no estaban listos para hacerse a la mar cuando zarpó el convoy, el 28 de octubre. Aunque el *Jervis Bay* tenía siete cañones de 152 mm, eran de una utilidad incierta, dado que eran antiguos, no estaban conectados a un sistema centralizado de control de fuego, y en vez de estar alojados en torretas estaban simplemente atornillados a la cubierta. El barco no disponía ni de radar, ni de

Asdic, ni de torpedos, ni de cargas de profundidad. El comandante del *Jervis Bay* era el capitán de navío Edward S. F. Fegan, de cuarenta y nueve años, un irlandés del condado de Tipperary, y un oficial de carrera de la Royal Navy, hijo y nieto de oficiales de la Armada.32

El 5 de noviembre, Fegan recibió un mensaje por reflector de señales desde el SS *Briarwood* , el buque que navegaba más al norte en el convoy, informándole de que por el horizonte septentrional se divisaba el mástil de lo que parecía ser un buque de guerra. A medida que el barco se aproximaba, Fegan le pidió el santo y seña, transmitiéndole por lámpara de señales la señal de reconocimiento de aquel día: M-A-G. El barco desconocido respondió con las mismas tres letras, que no era la respuesta correcta, y entonces Fegan hizo tres cosas de forma casi simultánea: disparó un cohete de color rojo para indicar a los barcos del convoy que debían dispersarse; transmitió por radio al Almirantazgo un parte del avistamiento, informando de que el convoy estaba siendo atacado por un asaltante de superficie (RRRR); y ordenó poner a toda máquina el *Jervis Bay* , adelantándose al convoy y virando abruptamente hacia el barco de guerra que se aproximaba. Fegan sabía que su barco no tenía la mínima posibilidad en un combate contra un acorazado de bolsillo; de hecho, estaba dispuesto a sacrificarse junto con su barco a fin de ganar tiempo para que los barcos mercantes pudieran huir.33

Fegan abrió fuego antes de tener a tiro al barco enemigo para atraer su atención. Y dio resultado. A bordo del *Admiral Scheer* , Krancke vio que el *Jervis Bay* era el único buque del convoy con unos cañones lo bastante grandes como para provocar daños en su barco, y en medio del Atlántico, a 3.200 Km de una base amiga, incluso unos daños moderados podrían suponer un problema. Por consiguiente, Krancke centró toda su atención en el gran carguero armado. Contra el *Jervis Bay* , que carecía de blindaje, fue impactando un proyectil tras otro —al final, Krancke le disparó más de trescientos cañonazos—. Muy pronto se desataron incendios incontrolados a bordo del barco, al tiempo que el *Jervis Bay* quedaba a la deriva, sin propulsión, y arrastrando una larga columna de humo negro. Sus cañones siguieron disparando, aunque los proyectiles de

152 mm que cayeron más cerca del *Scheer* se limitaron a salpicar un poco de agua de mar sobre su cubierta. Krancke estaba impresionado por la determinación de su enemigo. «Quienquiera que fuera» escribía posteriormente Krancke sobre Fegan, «tenía el auténtico toque de Nelson».34

Al poco tiempo las llamas envolvían al *Jervis Bay* de punta a punta, y todos sus cañones habían quedado fuera de combate. Para entonces Fegan había resultado mortalmente herido, y el oficial superviviente de mayor rango, que también estaba herido de muerte, ordenó abandonar el barco. El *Scheer* machacó al *Jervis Bay* con varias andanadas más antes de dirigir su fuego contra el barco mercante más cercano. La batalla, si es que puede denominarse así, había durado veintidós minutos, lo que por lo menos concedió cierta ventaja a los barcos mercantes que habían emprendido la huida. Por esa acción, Fegan fue condecorado con la Cruz Victoria a título póstumo.35

Krancke dirigió su atención a los barcos mercantes, que para entonces huían en todas direcciones. Casi todos ellos lanzaron cortinas de humo para cubrir su huida, lo que, unido al humo que salía del *Jervis Bay* en llamas, provocaba una mala visibilidad. Sin embargo, un barco llamó la atención de Krancke. Era uno de los cargueros más grandes del convoy, y estaba disparándole simultáneamente con un cañón de 100 mm desde popa y otro de 76 mm desde proa. Los proyectiles no causaban graves daños, aunque uno de ellos le acertó de refilón y arrancó las cubiertas de unas cuantas escotillas. Krancke decidió liquidarlo en primer lugar, aunque le resultó más difícil de lo que había imaginado en un principio. El barco era el SS *Beaverford* , y su capitán se llamaba Hugh Pettigrew, un canadiense nacido en Escocia. El *Beaverford* y Pettigrew, que aparecían y desaparecían entre la densa humareda, demostraron ser frustrantemente obstinados. Al final, el *Scheer* le descerrajó 19 proyectiles de 280 mm y de 150 mm, y aun así Krancke tuvo que liquidarlo con un torpedo. Cuando el torpedo impactó contra el *Beaverford* , lo levantó del agua en volandas. Posteriormente Krancke lo describía así: «Hubo un gran estruendo de explosiones y crujidos. [...] La popa se elevó muy por encima del agua, y después

todo el barco se deslizó bajo la superficie». El último mensaje del radiotelegrafista del *Beaverford* fue: «Ahora nos toca a nosotros. Adiós». No hubo supervivientes.36

Al igual que el *Jervis Bay* , la prolongada resistencia del *Beaverford* sirvió para ganar tiempo a fin de que los demás barcos del convoy pudieran huir. Tras perseguir a otros cuatro barcos, Krancke decidió dar por concluida la ofensiva. En seis horas había hundido 52.000 toneladas de barcos de carga británicos, más de lo que había logrado hundir Langsdorff en seis semanas, y el saldo habría podido ser mayor de no ser por el sacrificio del *Jervis Bay* y del *Beaverford* . 37

En Whitehall, el mensaje «RRRR» de urgencia de Fegan llevó al Almirantazgo a enviar una vez más varios grupos de caza y exterminio para intentar localizar y destruir al acorazado de bolsillo que estaba causando aquellos estragos. Dado que Churchill aún desconocía que Hitler había cancelado la Operación Seelöwe, temía que pudiera tratarse de una maniobra de distracción para apartar la atención de los británicos del canal de la Mancha. Aun así, Churchill aprobó la decisión de Forbes de enviar los cruceros de combate *Hood* y *Repulse* , junto con otros tres cruceros y seis destructores, para dar caza al *Admiral Scheer* . Al mismo tiempo, los acorazados *Rodney* y *Nelson* fueron enviados a patrullar las aguas del noroeste de Irlanda para impedir que el *Scheer* regresara a Alemania. Tal y como había esperado Raeder, un solo barco corsario alemán estaba atrayendo una atención desproporcionada por parte de la Royal Navy.38

Entre los barcos atacados por los grandes cañones del *Admiral Scheer* aquella noche de Guy Fawkes estaba el petrolero de 8.000 toneladas *San Demetrio* , de la empresa Eagle Oil, cuyo largo periplo hasta aquella catástrofe en medio del océano había comenzado en la isla holandesa de Curaçao, en las Antillas. Allí había llenado sus depósitos con 11.200 toneladas de combustible de aviación de alto octanaje para los Hurricanes y los Spitfires que estaban manteniendo a raya a la Luftwaffe en la batalla de Gran Bretaña.

Teniendo en cuenta su carga, el *San Demetrio* era casi literalmente una bomba flotante. Su comandante era el capitán de navío George Waite, al que un miembro de su tripulación describía como «un hombre grande, robusto, de poco más de cincuenta años, un poco más ancho de cintura que de hombros». Waite sabía que si un proyectil enemigo prendía fuego al cargamento que transportaba, volaría en mil pedazos el barco y mandaría al otro mundo a todos sus ocupantes. Por consiguiente, decidió que en caso de que el barco resultara tocado, ordenaría abandonar el barco de inmediato. A eso de las 5.30, un proyectil del *Admiral Scheer* impactó en el *San Demetrio* justo por encima de la línea de flotación. «El barco se estremeció, chirrió y gimió», recordaba Calum MacNeil, de dieciocho años. «La loza y los utensilios de la cocina y los comedores cayeron al suelo creando un gran estrépito por doquier. Las luces se apagaron en todo el barco». Al cabo de unos segundos, un segundo proyectil impactó en medio del barco, provocando varios incendios. Había llegado el momento de marcharse. La tripulación se apresuró a arriar los botes salvavidas, y poco después todos se alejaban del barco inutilizado, varado en medio del mar y ardiendo por los cuatro costados. En un primer momento Waite decidió quedarse a bordo y morir con su barco, aunque una vez que los botes salvavidas estaban a cierta distancia, cedió a las súplicas de algunos tripulantes que iban a bordo de otro bote salvavidas y él también abandonó el *San Demetrio* . Al final consiguió regresar sano y salvo a Terranova.39

Desde sus botes salvavidas, los tripulantes del *San Demetrio* contemplaron cómo el *Scheer* atacaba a otros barcos del convoy, mientras el crepúsculo iba dando paso poco a poco a la oscuridad. Mientras tanto, ellos tenían que lidiar con el mar. «El agua y la espuma nos salpicaban constantemente», recordaba un tripulante, «hasta que todos quedamos empapados y sentíamos cómo el frío iba calándonos hasta los huesos». El tiempo empeoró a lo largo de la noche, y los marineros soltaron anclas flotantes para reducir las sacudidas y el bamboleo de sus pequeños botes salvavidas.40

Con la llegada del amanecer, los hombres no veían nada más que el mar desierto. Sin embargo, aquella tarde divisaron una mancha de

humo en el horizonte. Cuando se aproximaron, por efecto de la corriente y remando de vez en cuando, vieron que era un barco. Estaba medio sumergido en el agua y desprendía abundante humo negro. Entonces, uno de los tripulantes farfulló en voz alta: «¡Que me aspen!» al reconocer el *San Demetrio* . A su alrededor, todo el mar estaba repleto de combustible de alto octanaje, y una sola chispa todavía podía prenderle fuego, de modo que esperaron a que pasara otra fría noche antes de decidir subir a bordo e intentar apagar los incendios.41

El barco estaba hecho un desastre. Las planchas de la cubierta «estaban combadas y arrugadas como si fueran de cartón, y acribilladas por los impactos de la artillería». La sala de máquinas y otros espacios importantes estaban inundados de agua hasta la cintura. A pesar de todo, bajo la dirección de Arthur Hawkins, el segundo oficial, y de Charles Pollard, el ingeniero jefe, la tripulación se puso manos a la obra para restablecer la corriente eléctrica y volver a poner en funcionamiento las bombas, hasta que finalmente lograron achicar agua suficiente como para volver a poner en marcha las máquinas. Guiándose por las estrellas, porque también las brújulas estaban rotas, avanzaron lentamente hacia el este. Cinco días después, al amanecer del miércoles 13 de noviembre, el vigía de guardia gritó que había tierra a la vista. Los planificadores del Trade Plot se quedaron atónitos al enterarse de que un barco que había sido dado por hundido hacía ocho días acababa de aparecer frente a las costas de Irlanda. Al final el *San Demetrio* , con la mayor parte de su carga intacta, arribó a puerto en la bahía de Rothesay, en el fiordo de Clyde, tal y como preveía su manifiesto de carga inicial.42

Mientras tanto, Krancke había virado hacia el sur y había llegado hasta el Atlántico Sur, el escenario de la campaña del *Graf Spee* el año anterior. Al igual que hizo Langsdorff, Krancke dobló el cabo de Buena Esperanza para adentrarse en el Índico y estuvo atacando el transporte marítimo en aquella región. Y, lo más importante, hizo algo que Langsdorff no había logrado: regresar sano y salvo a su base en Alemania. Al cabo de cinco meses en el mar, tras recorrer 74.000 km y hundir 17 barcos, el *Admiral Scheer* arribó a Kiel el 1 de

abril de 1941. El propio Raeder subió a bordo, repartió felicitaciones a diestro y siniestro, y Krancke le invitó a almorzar bistec y huevos procedentes del barco frigorífico británico *Duquesa* .43

Raeder estaba convencido de que la travesía del *Admiral Scheer* validaba su estrategia de asalto al comercio. El éxito de Krancke, anotaba Raeder, creaba «condiciones ventajosas para nuevas incursiones de otras unidades de la flota». Para aprovechar aquella oportunidad, envió al crucero *Hipper* a realizar dos incursiones, una en diciembre de 1940 y otra en febrero de 1941, aunque ninguna de las dos fue particularmente fructífera. Además, envió a los cruceros de combate gemelos *Scharnhorst* y *Gneisenau* , que seguían bajo el mando del almirante Lütjens, a otra incursión contra los convoyes del Atlántico. A lo largo de los tres meses siguientes (de enero a marzo de 1941), esos dos cruceros de combate hundieron 21 buques, 16 de ellos en tan solo dos días, el 15 y el 16 de marzo, para después arribar sanos y salvos al puerto de Brest el 22 de marzo. Una vez más, Raeder estaba encantado, y afirmó que toda la travesía había sido «singularmente satisfactoria», sobre todo al provocar que la Royal Navy dispersara sus recursos. Es casi seguro que aquella percepción contribuyera a la presión que ejercieron los alemanes sobre Riccardi para que enviara la flota de superficie de Iachino a la incursión en el Mediterráneo que culminó con la batalla del cabo Matapán.44

Además de los submarinos y los buques de asalto, aquel otoño hubo una tercera fuente de peligro para el comercio británico, lo que se denominaban cruceros auxiliares (*Hilfskreuzer* , en alemán). Se trataba de antiguos barcos mercantes que se modificaban para utilizarlos como buques de asalto, por el procedimiento de añadirles un juego de cañones navales y de aumentar el tamaño de sus depósitos de combustible para que pudieran realizar travesías más largas. En cierto sentido, eran la versión alemana de los cruceros mercantes armados británicos, como el *Jervis Bay* , salvo que los *Hilfskreuzer* se hacían pasar por algo totalmente distinto. Sus cañones navales estaban ocultos detrás de falsos mamparos o de lo

que parecían ser cajones de cargamento sobre la cubierta, y se hacían a la mar disfrazados de inocentes barcos neutrales, dejando caer su disfraz en el último momento para abrir fuego contra los buques de carga británicos y aliados. Alemania fletó una docena de barcos de ese tipo durante el verano y el otoño de 1940, y entre mayo y noviembre hundieron o capturaron más de 80 buques británicos y aliados, con un desplazamiento de más de 500.000 toneladas. Comparando los tipos de barco, los cruceros auxiliares resultaron más destructivos para el comercio aliado que los submarinos alemanes.45

El primero de ellos se hizo a la mar al principio de la primavera, cuando el *Leutnant* Bernhard Rogge, al mando del *Atlantis* , que anteriormente había sido el buque de carga *Goldenfels* , siguió la ruta utilizada por el *Admiral Scheer* y otros buques de asalto a través del estrecho de Dinamarca, y después puso rumbo al sur hacia el cabo de Buena Esperanza. Navegando a una velocidad de 10 nudos para ahorrar combustible, el *Atlantis* sufrió varias transformaciones camaleónicas durante el trayecto. Sus mástiles, e incluso sus chimeneas, se podían levantar o bajar, y la tripulación utilizaba bastidores de madera, lona y pintura para modificar la silueta y el aspecto del barco. Durante su travesía por el mar del Norte, fue el carguero noruego *Knute Nelson* ; cuando recorría la ruta al norte de Escocia hacia Groenlandia, se convirtió en el buque auxiliar de la Armada rusa *Kim* ; y a finales de abril, ya en el Atlántico Sur, pasó a ser el barco japonés *Kasii Maru* . Unas semanas después, en el océano Índico, adoptó la configuración y el patrón de color del carguero holandés *Abbekerk* .46

El *Atlantis* logró su primera presa el 3 de mayo, tan solo unos días antes del comienzo de la ofensiva terrestre alemana en Francia. Navegando inocentemente hasta colocarse junto al carguero *Scientist* , de 6.200 toneladas, Rogge dejó caer los falsos mamparos, mostró sus cañones, y ordenó al carguero que no utilizara la radio. A pesar de ello, el capitán del *Scientist* , G. R. Windsor, transmitió de inmediato un mensaje de alarma utilizando el código QQQ, para indicar que estaba siendo atacado por un buque mercante de asalto armado. [5] El *Atlantis* abrió fuego, y la tripulación del *Scientist*

abandonó el barco. Tras poner a salvo a los prisioneros, Rogge hundió el carguero con un torpedo. 47

El *Atlantis* colocó noventa y dos minas en las aguas de la costa de Ciudad del Cabo, y después, a lo largo de los seis meses siguientes, hundió diez buques, con un desplazamiento de 72.640 toneladas, y capturó tres más, con un desplazamiento de otras 21.300 toneladas. Una de sus víctimas fue el vapor de pasajeros egipcio *Zam Zam* , que llevaba 140 estadounidenses a bordo. Aunque no murió ningún estadounidense, el incidente provocó enfado y protestas en Estados Unidos. Sin embargo, el éxito más sonado del *Atlantis* fue la captura del vapor británico *Automedon* en aguas del Índico el 11 de noviembre de 1940. El capitán del *Automedon* envió un mensaje de socorro RRRR, y el *Atlantis* abrió fuego. La primera andanada mató a todos los que se encontraban en el puente, que quedó reventado, como recordaba un miembro del pelotón de abordaje alemán: «Como una lata de conservas que alguien hubiera abierto con una bayoneta». Por consiguiente, cuando llegó el pelotón de abordaje, a bordo del *Automedon* nadie había destruido su voluminosa carpeta de documentos secretos, que incluía información detallada sobre las defensas británicas en el Pacífico. Un mes después, cuando el *Atlantis* arribó a Kobe, en Japón, Rogge entregó aquella información a los japoneses, que oficialmente todavía eran neutrales, pero que ya miraban codiciosamente las colonias británicas y holandesas en el Pacífico Sur.48

El *Atlantis* no fue el único barco corsario auxiliar alemán que operó en el Pacífico. Otros dos (el *Orion* y el *Komet*), con la ayuda de un rompehielos, lograron completar con éxito una travesía inverosímil, desde el cabo Norte de Noruega, a través del océano Glacial Ártico, a lo largo de la costa septentrional de la Unión Soviética, y después hacia el sur, cruzando el estrecho de Bering, hasta el Pacífico. Allí atacaron a los barcos de carga británicos, holandeses y australianos, para después regresar a Alemania doblando el cabo de Hornos, con lo que completaron la circunnavegación de la Tierra. Otro crucero mercante, el *Kormoran* , libró un combate a la desesperada frente a la costa occidental de Australia contra el crucero ligero australiano HMAS *Sydney* . Tras una

furibunda batalla artillera, el *Sydney* logró hundir al *Kormoran* , aunque el crucero australiano también quedó gravemente herido. Con ambas torretas de artillería de proa destruidas, y las dos torretas de popa bloqueadas, el *Sydney* se alejó renqueante del escenario de su pírrica victoria, escorado y con un incendio a bordo, y nadie volvió a verlo ni a saber nada de él. Sus restos sumergidos fueron hallados frente a la Bahía Shark, en la costa occidental de Australia en 2008.49

Aquella combinación de submarinos, buques de asalto y cruceros auxiliares pusieron en graves apuros al vital transporte marítimo de Gran Bretaña, sin llegar a interrumpirlo del todo, durante el verano y el otoño de 1940. Aparte de eso, la cruel meteorología del Atlántico Norte, maldecida tan a menudo por los tripulantes tanto de los barcos mercantes como de los buques de escolta, resultó ser un valiosísimo aliado aquel invierno, ya que restó eficacia a los asaltantes del comercio. Enero de 1941 fue el mes menos productivo de toda la guerra para los submarinos alemanes hasta mediados de 1944.

Y lo que era mucho peor, desde el punto de vista de Dönitz, tres de los mejores comandantes de su flota de submarinos, Günther Prien, Otto Kretschmer y Joachim Schepke, murieron o cayeron prisioneros a principios de marzo. Prien desapareció el 7 de marzo, cuanto atacaba el convoy con rumbo oeste OB-293 frente a la costa occidental de Irlanda. Dos destructores británicos, el *Wolverine* y el *Verity* , trabajando en equipo, utilizaron el sistema Asdic y las cargas de profundidad para perseguir implacablemente al U-47 de Prien, mientras este zigzagueaba de acá para allá bajo el agua. Tras una serie de ataques reiterados, el comandante del *Wolverine* , James Rowland, vio una «tenue luz anaranjada» por debajo de la superficie, que podía corresponder a la desintegración del U-47, aunque Rowland no logró verificarlo. No obstante, estaba en lo cierto casi con seguridad, ya que nunca se volvió a saber nada de Prien. 50

Diez días después, el U-99 de Kretschmer y el U-100 de Schepke, junto con el U-70, atacaron el convoy HX-112, con rumbo a Europa, que llevaba una escolta particularmente fuerte de cinco destructores

y dos corbetas (el *Bluebell* y el *Hydrangea*). Kretschmer hundió cinco barcos antes de que sus motores quedaran dañados por las cargas de profundidad y se viera obligado a emerger. Incapaz de maniobrar, era un blanco fácil, por lo que, a regañadientes, ordenó abandonar el barco. Él y la mayoría de la tripulación fueron hechos prisioneros. La suerte que corrió Schepke fue más dramática. Una vez más, los destructores británicos trabajaron en tándem y obligaron al U-100 a emerger, y una vez en la superficie fue avistado por el HMS *Vanoc* , uno de los primeros destructores de la Royal Navy que iba equipado con radar de superficie. Eso posibilitó que el *Vanoc* encontrara y embistiera al U-100. Schepke apenas tuvo tiempo de gritar «¡Abandonen el barco!», antes de que la proa del *Vanoc* seccionara su falsa torre, matándole en el acto. Poco después, los barcos de escolta del convoy también persiguieron y hundieron el U-70. Dönitz se quedó horrorizado ante la pérdida de tres de sus comandantes de submarino más experimentados y exitosos, todos ellos condecorados con la Cruz de Caballero, y de cuatro *U-Booten* . La muerte de Prien resultó especialmente desalentadora, y la noticia se mantuvo en secreto para el público alemán durante dos meses, por temor al impacto que podía tener en la moral del país.51

Aquellas pérdidas fueron un varapalo para Alemania. Sin embargo, Raeder se guardaba un as en la manga —mejor dicho, dos ases—. Había ideado un plan que consistía en dar órdenes a los dos nuevos acorazados, el *Bismarck* y el *Tirpitz* , para que se hicieran a la mar y se reunieran con el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* en Brest. Con eso se creaba una flota de combate con un poderío suficiente como para que el Atlántico resultara prácticamente intransitable para el transporte marítimo británico.

[1] Los bombarderos de la Royal Air Force atacaban regularmente a los submarinos alemanes en sus nuevas bases, lo que llevó a los alemanes a construir gigantescos «corrales» de hormigón para los *U-Booten* , dotados de una cubierta de cinco metros de grosor. Gracias a ello, los submarinos estuvieron a salvo en sus puertos del golfo de Vizcaya a pesar de los reiterados ataques aéreos.

[2] En el original, AMC y «Admiralty-made coffins», respectivamente (*N. del T.*).

[3] Los barcos que podían navegar a 15 nudos o más realizaban el trayecto de forma independiente, porque aunque los submarinos alemanes podían alcanzar

los 16 o 17 nudos en la superficie y con buen tiempo, les resultaba difícil, cuando no casi imposible, colocarse en posición de disparo contra un barco de superficie que se desplazaba a una velocidad de 15 nudos.

[4] Aniversario de la fallida «Conspiración de la pólvora» (1604) con la que un grupo de conjurados del bando católico («papista») pretendía asesinar al rey protestante Jacobo I por el procedimiento de volar el Parlamento (*N. del T*).

[5] El código «QQQ» de transmisiones derivaba el uso durante la Primera Guerra Mundial de lo que vino en llamarse barcos Q, buques mercantes armados con cañones de cubierta ocultos. En 1914-1915, los británicos habían empleado ese tipo de buques como señuelo para atraer a la superficie a los submarinos alemanes, y una vez allí, los barcos Q los hundían.

7. EL «BISMARCK»

Unos años antes, en el verano de 1936, cuando se sentaron las quillas de los acorazados *Bismarck* y *Tirpitz* , Raeder había vislumbrado un futuro en el que aquellos dos buques tan solo serían los primeros de toda una flota de superacorazados. El Plan Z, que Hitler había aprobado en 1939, poco antes del estallido de la guerra, contemplaba un total de diez buques de esas características. Por el contrario, la implacable programación de la guerra dictaba que, por lo menos, a corto plazo iban a ser los dos únicos navíos de ese tipo en la Kriegsmarine. A pesar de todo, Raeder esperaba que si los acorazados demostraban su valía realizando una contribución sustancial a la victoria, aún podría ver cumplido su sueño de construir una Armada de superficie de categoría mundial. No obstante, el objetivo inmediato era terminar, aparejar y poner en servicio aquellos dos buques.1

Se construyeron a más de ciento cincuenta kilómetros de distancia: el *Bismarck* en los astilleros Blohm und Voss de la Armada, a orillas del Elba, frente a Hamburgo, y el *Tirpitz* en los antiguos astilleros imperiales a las afueras de Wilhelmshaven, donde también se habían construido el *Scharnhorst* y los tres *Panzerschiffe* . Desde el principio, el Almirantazgo británico había tenido muy en cuenta el avance de su construcción, pues era consciente del impacto que podían tener dos barcos como aquellos en el equilibrio de poder en el mar. Ambos fueron botados a principios de 1939 —el *Bismarck* en febrero, el *Tirpitz* en abril—, aunque todavía hicieron falta dos años para su finalización, y no estuvieron listos para entrar en servicio hasta 1941.2

Eran gigantescos. Desplazaban más de 50.000 toneladas cada uno cuando estaban totalmente armados y con los depósitos de combustible llenos, y eran los barcos de guerra más grandes del mundo. El crucero de combate británico *Hood* , que había entrado en servicio veinte años antes, en 1920, y que era el orgullo de la

Royal Navy, tenía 71 pies más de eslora, pero tenía un blindaje sensiblemente menor, y por consiguiente desplazaba menos tonelaje. Al igual que el *Hood* , los acorazados alemanes iban armados con 8 cañones de 380 mm cada uno, montados en cuatro torretas de dos cañones, dos a proa y dos a popa. Cada cañón medía 17 metros de largo y pesaba 122 toneladas, y disparaba proyectiles de 800 kg a una distancia de hasta 32 km. Además, las mejoras en materia de tecnología de control de fuego confería a los cañones una precisión y fiabilidad mayores que la artillería del *Hood* . Los dos buques también contaban con un gran despliegue de cañones secundarios: 12 de 152 mm, 16 de 100 mm y otros 16 de 38 mm (1,5 pulgadas). Habían sido diseñados interiormente con un sistema de compartimentos estancos, y exteriormente con un cinturón de blindaje que llegaba a los 33 cm de grosor, unas características que, a juicio de Raeder, hacían que aquellos barcos fueran «imposibles de hundir» (o eso decía).3

Había transcurrido más de un año desde el comienzo de la guerra cuando el *Bismarck* salió del astillero de las afueras de Hamburgo y recorrió el canal de Kiel para efectuar sus pruebas de navegación en el Báltico, bajo la atenta mirada de su capitán, Ernst Lindemann, que a mediados de enero de 1941 informó de que el barco estaba listo para el servicio activo. Llevó algo más de tiempo terminar de construir el *Tirpitz* , que no entró en servicio hasta el mes de marzo. Aun así, los problemas detectados durante sus pruebas de navegación dejaban claro que el *Tirpitz* no iba a estar listo para el servicio activo hasta unos cuantos meses después. Raeder se resistía a esperar tanto tiempo. Había esperado mucho tiempo el momento de poder enviar ambos acorazados al Atlántico Norte, en una versión a lo grande de la incursión que recientemente habían llevado a cabo el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* , y había nombrado al hombre que había dirigido aquella incursión, el almirante Günther Lütjens, para comandar la fuerza de combate con los dos acorazados. Los planes de Raeder contemplaban que Lütjens primero llevara a cabo una incursión contra los convoyes del Atlántico, y a continuación pusiera rumbo a Brest para reunirse con el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* . Una vez agrupados, los cuatro buques formarían una fuerza de superficie

tan poderosa que sería dueña y señora de los corredores marítimos del Atlántico.4

Aquella atractiva visión empezó a evaporarse casi de inmediato. Además de los problemas con el *Tirpitz* , en abril los bombardeos aéreos británicos dañaron gravemente el *Gneisenau* cuando se encontraba amarrado en el puerto de Brest, y su capitán informó de que el barco no iba a estar en condiciones de servicio hasta octubre. El *Scharnhorst* tenía otro tipo de problemas: los tubos de sus calderas estaban tan corroídos que fue preciso desmontar sus máquinas, de modo que tampoco iba a estar disponible durante varios meses. Así pues, de los cuatro buques capitales que Raeder pensaba utilizar para hacer alarde de las capacidades de su nueva flota de superficie, tan solo el *Bismarck* iba a estar listo aquella primavera. Fue, tal y como Raeder anotaba en su diario, «un golpe devastador».5

Raeder habría podido posponer la incursión hasta que uno o más de los otros buques estuviera en condiciones de navegar, y el propio Lütjens argumentaba que Raeder debía esperar a que por lo menos el *Tirpitz* estuviera plenamente operativo. Por el contrario, en lo que él mismo más tarde calificaba como «una de las decisiones más difíciles que personalmente tuve que tomar durante la Guerra», Raeder decidió enviar en misión al *Bismarck* sin el *Tirpitz* . Varias consideraciones le llevaron a tomar aquella fatídica decisión. La primera fue su ansia por demostrar la utilidad de los grandes buques de combate de superficie en la guerra contra el comercio. Hitler seguía mostrándose escéptico ante aquella idea de utilizar buques de guerra de superficie para atacar convoyes, y así lo manifestó cuando Raeder le informó del plan en abril, aunque el Führer dejó la decisión final en manos del capitán general de la Armada alemana. Para entonces, Hitler estaba obsesionado con la inminente invasión de la Unión Soviética —la Operación Barbarroja—, y también eso alimentó en Raeder la sensación de urgencia. Los nuevos triunfos de la Wehrmacht podían eclipsar aún más los logros de la Kriegsmarine. Si los grandes buques de Raeder no demostraban pronto su utilidad, el apoyo de Hitler a la Armada, ya débil de por sí, podría evaporarse del todo. «Si no enviamos los acorazados al combate», le comentaba

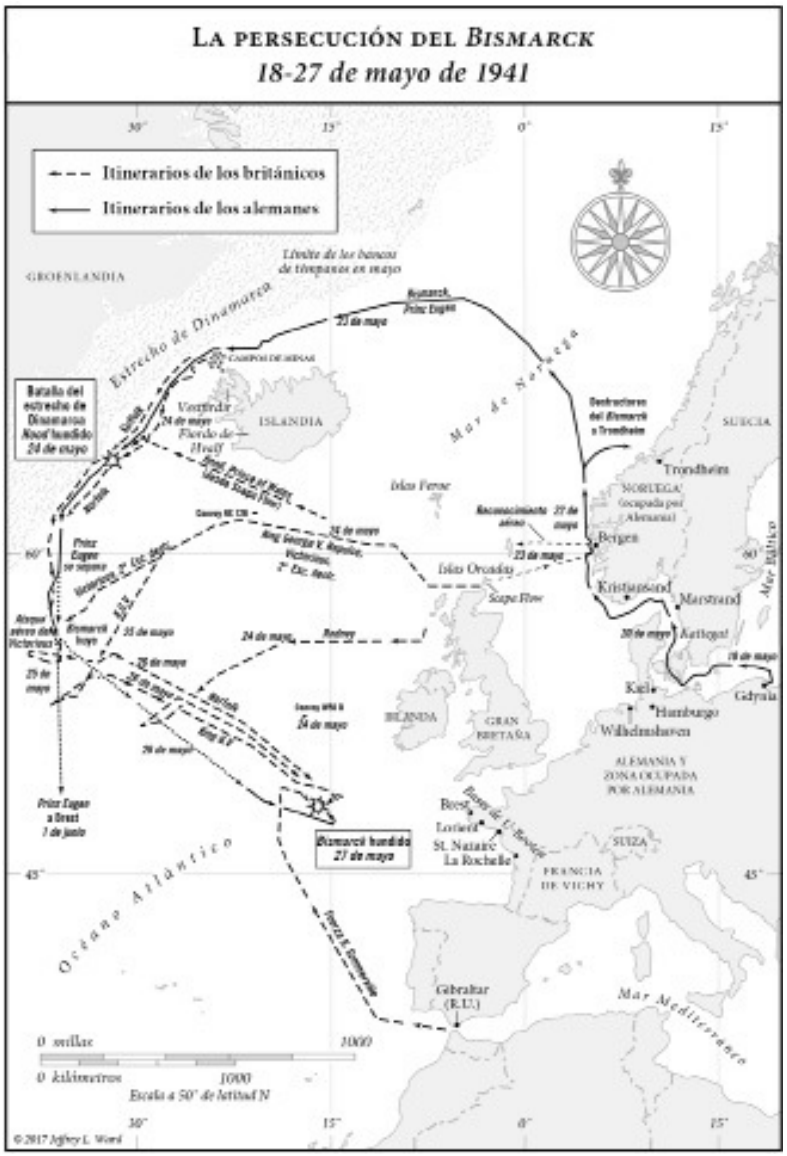
Raeder al almirante Wilhelm Marschall, «ya no conseguiremos ninguno más».6

Para colmo, a Raeder le atormentaba el recuerdo del destino final de los buques de la Flota Imperial de Alta Mar en 1919. Habían permanecido inútilmente amarrados a lo largo de los dos últimos años de la Primera Guerra Mundial al tiempo que se desmoronaba la moral de sus tripulaciones; cuando finalmente se dio la orden a la flota de hacerse a la mar, los marineros se negaron a zarpar. Raeder temía que ese pudiera ser también el destino del *Bismarck* en caso de que permaneciera inactivo a lo largo del verano, un verano en el que casi con toda seguridad iban a cambiar las circunstancias estratégicas en el Atlántico. Raeder consideraba por lo menos posible, e incluso probable, que Estados Unidos entrara muy pronto en la guerra, y en caso de que eso ocurriera la suma de las flotas británica y estadounidense podría provocar que los grandes acorazados alemanes acabaran encerrados en el Báltico por un tiempo indefinido. Era mejor hacerse a la mar ahora con tan solo un acorazado que correr el riesgo de que los dos acabaran reducidos a la impotencia por un cambio en las circunstancias.7

En lugar del *Tirpitz* , que aún no estaba disponible, Raeder añadió al mando de Lütjens el nuevo crucero pesado *Prinz Eugen* . Si bien el *Prinz Eugen* no era un acorazado, tenía, con sus 18.000 toneladas, un tamaño equivalente a una vez y media el de los *Panzerschiffe* , y era un acompañante adecuado para el *Bismarck* . Y siempre cabía la posibilidad, a juicio de Raeder, de que para cuando Lütjens concluyera su travesía contra el transporte marítimo británico, los cruceros de combate del puerto de Brest ya estuvieran listos para unirse a él. Un grupo de combate formado por el *Bismarck* , el *Scharnhorst* , el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* supondría una fuerza con el poderío suficiente como para enfrentarse a cualquier armada de la Royal Navy, salvo la propia Home Fleet. Como primer paso hacia la materialización de aquella ambición, el *Bismarck* , el *Prinz Eugen* y tres destructores zarparon de Danzig el 19 de marzo de 1941 y navegaron hacia el oeste a través del Kattegat, el estrecho paso entre Dinamarca y Suecia, con rumbo al mar del Norte.8

Para entonces, la Home Fleet británica tenía un nuevo comandante. Como parte de sus incesantes esfuerzos para dotar a la Royal Navy de líderes agresivos e inflexibles, Churchill relevó al sólido pero anodino Charles Forbes y puso en su lugar al almirante sir John Tovey. De cincuenta y cinco años, era un hombre enjuto y de facciones duras, cinco años más joven que Forbes, y se había consolidado claramente como un marinero de combate. De hecho, Tovey era una especie de niño prodigio en la Royal Navy. Había llevado a cabo un audaz ataque con torpedos contra la flota alemana durante la batalla de Jutlandia en la Primera Guerra Mundial, lo que le había hecho merecedor de la Cruz de Servicios Distinguidos (DSC) y del ascenso al grado de capitán de navío con tan solo treinta y un años. Tovey era un hombre de Churchill también en otros aspectos. Era un defensor sin complejos de los intereses imperialistas británicos, y todo un gourmet, muy aficionado a la buena comida y el buen vino. En mayo de 1941, localizar, seguir y, en última instancia, destruir el *Bismarck* pasó a ser una de las tareas de Tovey.9

Las primeras informaciones sobre la misión de combate del *Bismarck* le llegaron a Tovey por vías indirectas. Los observadores suecos que presenciaron el paso del *Bismarck* por el Kattegat el 20 de mayo transmitieron la noticia a los noruegos, que la compartieron con los británicos. Al día siguiente, un piloto de la RAF a bordo de un avión Spitfire especialmente equipado para vuelos de largo alcance informaba de la presencia de «dos cruceros» en el Grimstadfjord, cerca de Bergen. Cuando el piloto regresó a la base y se revelaron las fotos que había tomado, quedó claro que los «cruceros» eran, en realidad, el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* . La RAF preparó de inmediato una misión de bombardeo, pero antes de que pudiera despegar, un frente nubló los cielos de Noruega y redujo la visibilidad casi a cero. Por consiguiente, los bombarderos no consiguieron localizar los buques de guerra alemanes.10



Tovey consideraba probable que Lütjens se aprovechara del mal tiempo para poner rumbo al Atlántico a toda máquina, aunque no tenía tan claro qué ruta podía tomar para llegar. La más corta y rápida era hacia el oeste, pasando junto a las Islas Shetland, y después hacia el sur a lo largo de la costa occidental de Irlanda. Esa ruta llevaría a Lütjens directo a la zona de las Aproximaciones Occidentales, pero pasaba peligrosamente cerca de la base principal de Tovey en Scapa Flow, de modo que una alternativa más probable era que Lütjens pasara al norte de las Islas Feroe y después virara hacia el sur a través de lo que se denominaba la Brecha Feroe-

Islandia. O bien podía tomar la ruta más larga a través del estrecho de Dinamarca, que ya había utilizado anteriormente. Esa era la ruta más indirecta, pero también la más alejada de las Islas Británicas y la más difícil de vigilar. Dado que en aquel momento los aviones de la RAF no podían despegar debido al mal tiempo, Tovey envió una pequeña flota de superficie a cada una de esas rutas para que actuara como vigía. Tovey dio órdenes a sus comandantes de que no debían entablar combate con el gran acorazado ni con su acompañante, tan solo tenían que encontrarlos, informar de su posición, y después seguirlos hasta que los grandes buques de Tovey pudieran llegar hasta ellos. Para vigilar el paso más probable, a través del estrecho de Dinamarca, Tovey confió en los cruceros pesados *Norfolk* y *Suffolk* , a las órdenes del contraalmirante Frederic Wake-Walker, que tan crucial papel había desempeñado en la evacuación de Dunkerque hacía exactamente un año. [1]

Una consideración primordial en el planteamiento de Tovey era que todos los grandes barcos de Gran Bretaña habían sido diseñados para prestar servicio en el mar del Norte, y por eso tenían «las piernas cortas», es decir, que tenían una capacidad de almacenamiento de combustible que los limitaba a un radio de acción máximo de aproximadamente 6.400 km, justo la mitad que el *Bismarck* . Por consiguiente, hacerse a la mar de inmediato con sus buques más grandes para llevar a cabo una larga búsqueda del *Bismarck* podía conllevar quedarse sin combustible antes de encontrarlo —o lo que es peor, en medio de una batalla—. Por otra parte, el estrecho de Dinamarca estaba a más de 1.100 km de Scapa Flow, y a Tovey le podía llevar más de veinticuatro horas llegar hasta allí, incluso con un barco que navegara a una velocidad de 28 nudos. Tovey decidió prepararse ante las dos posibilidades que tenía ante sí. Mucho antes de que el piloto del Spitfire informara de los dos «cruceros» de Grimstadfjord, ordenó que dos de sus buques grandes zarparan de Scapa Flow con rumbo al oeste. Los barcos que envió eran el crucero de combate *Hood* y el acorazado *Prince of Wales* , que era tan nuevo que muchos obreros del astillero zarparon con él, realizando soldaduras al tiempo que el buque navegaba hacia el combate. El propio Tovey estaba dispuesto a hacerse a la mar con el

resto de la flota en cuanto supiera con certeza que Lütjens había emprendido la marcha.11

El 22 de mayo por la mañana, otro vuelo de reconocimiento de la RAF sobre Grimstadfjord confirmó que, en efecto, Lütjens había puesto pies en polvorosa, por lo que Tovey zarpó de Scapa Flow a las diez de la mañana del día siguiente y puso rumbo al oeste con su buque insignia, el acorazado *King George V* , el crucero de combate *Repulse* y el portaaviones *Victorious* , más siete destructores. Para entonces, el *Hood* y el *Prince of Wales* le llevaban más de 800 km de ventaja y ya se estaban aproximando al estrecho de Dinamarca.12

Tovey había puesto aquellos dos buques bajo el mando del vicealmirante Lancelot Holland, que estaba especialmente ansioso por entablar combate con el *Bismarck* . Holland no tenía el mismo tipo de currículum en materia de experiencia en combate que Tovey, y había logrado ascender sobre todo en virtud de su excelente desempeño en cargos de Estado Mayor y diplomáticos. Aquello suponía para Holland la oportunidad de mejorar ese currículum. Sus ansias también se nutrían del hecho de que hacía tan solo un año Holland había sido objeto de la mirada crítica de Churchill, estando el vicealmirante al mando de un grupo de cruceros a las órdenes de Somerville durante la batalla del cabo Spartivento en el Mediterráneo. En aquella ocasión, Churchill se había mostrado consternado por la decisión de Somerville de no perseguir al acorazado de Campioni cuando emprendió la huida, y una parte de su consternación se hizo extensiva también a los subordinados de Somerville, incluido Holland. Al igual que Somerville, Holland había sobrevivido a la posterior comisión de investigación, pero aquella experiencia no le dejó lugar a dudas de que las acciones agresivas, e incluso audaces, eran la clave para cumplir las expectativas de Churchill.13

El estrecho de Dinamarca entre Groenlandia e Islandia tiene más de 320 km de ancho, sin embargo en el mes de mayo sus dos terceras partes más occidentales estaban obstruidas por un banco de hielo impenetrable, y por el lado oriental se extendía un campo de minas

británico, de modo que el paso navegable tenía menos de 80 km de ancho. Si Lütjens escogía aquella ruta, como ya había hecho antes, no tendría más remedio que pasar por aquel embudo relativamente estrecho, y esa era la razón de que Tovey hubiera posicionado allí al *Norfolk* y al *Suffolk* , a las órdenes de Wake-Walker, para que hicieran de vigías. Ambos cruceros habían sido recientemente dotados de radar. El que llevaba instalado el *Suffolk* era más fiable, pero tan solo exploraba hacia proa, y el *Suffolk* acababa de virar al sur en su recorrido de patrulla cuando, a las 19.22 del 23 de mayo, un vigía de cubierta divisó a popa una gran masa gris saliendo de la bruma y la niebla. Wake-Walker informó de inmediato del avistamiento, y a partir de las 20.00 los dos cruceros británicos ya iban siguiendo a los buques de guerra alemanes, uno en cada flanco, lo bastante cerca como para rastrearlos a través de los bancos de niebla y las nevadas intermitentes, al tiempo que se mantenían justo fuera del alcance de los cañones de 380 mm del *Bismarck* .14

A 480 km de allí, a bordo del crucero de combate *Hood* , que Holland utilizaba como buque insignia, los oficiales se inclinaban con entusiasmo sobre la mesa de mapas y trazaban la posición del *Bismarck* , que se encontraba casi exactamente al norte de ellos. Holland habría podido proseguir hacia el oeste para cortarle el paso en el Atlántico Norte, pero, consciente de la afición de Churchill por la agresividad, decidió por el contario aumentar la velocidad a 28 nudos y virar al noroeste para acercarse a su enemigo lo más rápido posible, y dio la orden al capitán de navío John Leach, al mando del *Prince of Wales* , para que siguiera sus movimientos. A lo largo de aquella breve noche ártica, los grupos de combate enemigos navegaban uno hacia el otro a una velocidad conjunta de casi 50 nudos.15

El amanecer llegaba pronto en el estrecho de Dinamarca a finales de mayo, y el sol ya estaba bastante alto a las 5.35 la mañana del día 24 cuando las fuerzas beligerantes se avistaron mutuamente de forma casi simultánea a una distancia de unos 29 km. A bordo del *Prince of Wales* , el capellán del buque, W. G. Parker, leyó una plegaria a través de la megafonía de a bordo. Era la misma que

habían recitado las fuerzas parlamentarias en la batalla de Edgehill en 1642: «Señor, tú sabes lo atareados que debemos estar hoy. Si nosotros nos olvidamos de ti, tú no te olvides de nosotros».16

A diferencia de Henry Harwood, que en 1939 había dispersado sus barcos para atacar al *Graf Spee* desde distintos ángulos, Holland mantuvo sus dos buques juntos, tal vez a fin de provocar una concentración del fuego. El *Hood* disparó primero, y dirigió sus primeras andanadas contra el barco enemigo que iba en cabeza, que Holland pensaba que debía de ser el *Bismarck* , pero que en realidad era el *Prinz Eugen* . Este respondió al ataque e, increíblemente, logró acertar con un proyectil de 203 mm en el almacén de cohetería de señales del *Hood* . Aquel impacto desencadenó unos espectaculares fuegos artificiales, pero no provocó daños graves. A bordo del *Bismarck* , Lütjens ordenó al capitán de navío Lindemann no disparar hasta terminar de apuntar los ocho cañones de 380 mm del barco, y a pesar de las impacientes súplicas del oficial jefe de artillería, pasaron varios minutos hasta que el *Bismarck* contraatacó. Cuando lo hizo, quedó espectacularmente en evidencia el blindaje relativamente delgado del *Hood* . A las 5.55, un proyectil de la sexta andanada del *Bismarck* alcanzó al *Hood* , penetró hasta la santabárbara y explotó.17

Como si un gigantesco mazo hubiera asestado un golpe en medio del barco, el *Hood* se partió en dos, su proa se plegó hacia arriba formando un ángulo de 45 grados, al tiempo que las llamaradas y el humo se elevaban hacia el cielo. Observando desde el *Bismarck* , el ayudante de campo de Lindemann, Burkard Müllenheim-Rechberg, recordaba que vio «una montaña de llamas y una bola de fuego blanca-amarillenta que salía disparada de entre los mástiles del barco y ascendía hasta el cielo. Unas estrellitas blancas, probablemente fragmentos de metal fundido, salían disparadas de entre la humareda negra y se unían a las llamas, y unos fragmentos enormes, de los cuales uno me pareció la torreta principal, daban vueltas por el aire como si fueran juguetes». En el plazo de unos segundos el *Hood* desapareció. El buque más grande de la Royal Navy, y el orgullo de la flota desde hacía más de veinte años,

simplemente se esfumó. De los más de 1.500 hombres de su tripulación, tan solo sobrevivieron tres.18

Sin apenas una pausa para contemplar aquel asombroso espectáculo, Lindemann apuntó los cañones del *Bismarck* contra el *Prince of Wales* , y casi de inmediato un proyectil de 380 mm impactó contra el puente del nuevo acorazado británico, matando a todos los presentes salvo al capitán, al jefe de administración y al jefe de transmisiones. Hubo tal carnicería en el puente que la sangre corría por el tubo de voz y caía sobre la mesa de mapas. Uno detrás de otro, otros tres proyectiles alcanzaron al *Prince of Wales* , destruyeron su sistema de control de fuego, hicieron añicos su avión de reconocimiento y perforaron el casco del barco por debajo de la línea de flotación, lo que provocó la entrada dentro del casco de 400 toneladas de agua. Al mismo tiempo, otros proyectiles de menor calibre —los de 203 mm del *Prinz Eugen* y los de 152 mm de la batería secundaria del *Bismarck*— alcanzaban una y otra vez al *Prince of Wales.* Y lo que era igual de malo, la gigantesca torreta de popa de cuatro cañones quedó inutilizada. Con su batería principal en peligro, y en vista de aquel terrible castigo, Leach ordenó a la sala de máquinas que soltara una cortina de humo y dio media vuelta.19

Lindemann estaba ansioso por perseguir al *Prince of Wales* para acabar con él, pero Lütjens le contuvo. Lütjens era una figura taciturna y lúgubre, y para él las órdenes eran sagradas; Raeder le había dado órdenes de evitar las acciones contra las unidades de superficie enemigas y centrarse en la guerra contra el transporte marítimo, y eso era justo lo que pensaba hacer. Lindemann no podía creerlo. Tenían ante sí la posibilidad de hundir un segundo buque capital británico, el más nuevo y, después del *Hood* , el más grande de su flota. Su destrucción podía imponer el marchamo de la inmortalidad a un día ya glorioso de por sí. Lütjens, con el rostro impasible como siempre, le dijo que no. Inevitablemente, Lütjens ganó la discusión, y el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* prosiguieron rumbo al sur mientras Lindemann se reconcomía por dentro en silencio.20

Churchill se encontraba en Chequers, la casa de campo de los primeros ministros de Gran Bretaña, al norte de Londres, y aún dormía a las 7 de la mañana del 24 de mayo cuando le despertaron con la alarmante noticia de la destrucción del *Hood* . Era otro golpe amargo, y no fue el último de los muchos que Churchill tuvo que encajar durante la guerra. No se enteró hasta tiempo después de que, tras la explosión del *Hood* , Leach había suspendido el combate y se había llevado de allí al *Prince of Wales* . Para Churchill, como anotó posteriormente, «aquello fue una tremenda decepción». Una vez más, al primer ministro le parecía que los comandantes de su Armada habían manifestado una inquietante renuencia a seguir combatiendo hasta el final. También Pound estaba decepcionado, no solo con Leach sino también con Wake-Walker, que había asumido el papel de oficial al mando tras la muerte de Holland. En vez de reanudar el combate con sus dos cruceros y el maltrecho *Prince of Wales* , Wake-Walker se conformó con perseguir de cerca a los buques alemanes. Sabía que Tovey se estaba acercando desde el este con el *King George V* , más un crucero de combate y un portaaviones, y a él le parecía que lo más prudente era esperarles.21

También Lütjens tuvo que tomar algunas decisiones. Un proyectil de 356 mm del *Prince of Wales* había abierto un boquete de un metro y medio de diámetro en la proa del casco del *Bismarck* , y a pesar de sus compartimentos estancos, el buque había embarcado cientos de toneladas de agua. A consecuencia de ello, el barco estaba visiblemente inclinado hacia proa, y con una escora de 9 grados a babor. Igualmente peligroso era que otro proyectil había roto dos de sus depósitos de combustible. Por ello, la nave no solo iba dejando tras de sí una delatora estela de fueloil, sino que la pérdida de combustible limitaba seriamente su radio de acción, un golpe en potencia desastroso para un buque de asalto.

Como siempre, Lütjens se reservaba la opinión; mientras sopesaba las circunstancias, no compartía sus pensamientos ni con Lindemann ni con nadie. Seguir hacia el sur para un encuentro preprogramado con un barco de abastecimiento alemán posicionado con antelación podía ayudarle a resolver su problema de

combustible, pero con ello arrastraría tras de sí a los cruceros británicos que iban siguiéndole, lo que hacía poco probable que el encuentro se realizara con éxito. Los daños que había sufrido el *Bismarck* en combate reducían su potencial como buque de asalto del comercio, y además restringían los movimientos del *Prinz Eugen* mientras este siguiera acompañándole. Lütjens decidió dividir sus fuerzas. Envió hacia el sur al *Prinz Eugen* , incólume, para que fuera al encuentro del barco de abastecimiento, y con el *Bismarck* puso rumbo al sureste, hacia la costa francesa, para arrastrar tras de sí a sus perseguidores británicos. Cabía la posibilidad de que, tras efectuar reparaciones en Brest o en St. Nazaire, el *Bismarck* pudiera reunirse con el *Prinz Eugen* en su travesía. Lütjens envió un largo mensaje a Raeder, informándole de la destrucción del *Hood* y de su plan de volver a puerto en el golfo de Vizcaya. Cuando Raeder comentó aquel informe con Hitler, el Führer se preguntó, igual que lo había hecho Churchill, por qué un comandante de su Armada no había seguido combatiendo en el estrecho de Dinamarca hasta liquidar al acorazado enemigo. Raeder le explicó —una vez más— que el objetivo de la misión era asaltar el comercio británico, una respuesta que no convenció a Hitler.22

Los dos buques de guerra alemanes se separaron en medio de un aguacero sobre las 18.15, y a partir de ese momento el *Bismarck* navegó en solitario, intercambiando de vez en cuando fuego de largo alcance con los dos cruceros británicos y el *Prince of Wales* , ya que los tres buques fueron detrás del acorazado alemán y no del *Prinz Eugen* . Mientras tanto, Tovey se acercaba desde el este. Para entonces el *Bismarck* navegaba a tan solo 21 nudos aproximadamente, sobre todo para ahorrar combustible. A fin de frenar aún más la marcha del *Bismarck* , Tovey envió al portaaviones *Victorious* con una escolta de cuatro cruceros ligeros para que realizara una veloz incursión contra el *Bismarck* y lanzara un ataque aéreo con torpedos, al tiempo que los buques capitales de la flotilla británica proseguían hacia el suroeste para interceptarlo.

El *Victorious* era todavía más nuevo que el *Prince of Wales* , pues había entrado en servicio hacía tan solo unos días, el 14 de mayo. Solo contaba con nueve aviones operativos, todos ellos biplanos

Swordfish. Para colmo, los pilotos a bordo del *Victorious* eran novatos, sin experiencia en combate, y la mayoría tan solo había realizado uno o dos aterrizajes de práctica sobre un portaaviones, y nunca de noche. La incursión contra el *Bismarck* iba a ser la primera misión de combate de aquellos pilotos, su primera misión nocturna, la primera que emprendían con mal tiempo, y la primera vez que iban a volar portando el pesado torpedo Mark XII. A pesar de todo, a las 22.15, el capitán del *Victorious* , Henry C. Bovell, puso la proa al viento y, quién sabe si conteniendo el aliento, ordenó el despegue de sus nueve Swordfish. 23

Los Stringbags y sus pilotos novatos, a las órdenes del capitán de fragata Eugene Esmonde, volaron hacia el oeste, con fuerte viento en contra, entre las últimas luces del crepúsculo, y dieron con el *Bismarck* aproximadamente a las 23.30. Esmonde dividió su escuadrón en grupos de tres para llevar a cabo un ataque en toda regla. El *Bismarck* les disparaba con todo lo que tenía, y las trazadoras verdes iluminaban el cielo nocturno. Incluso los cañones de 380 mm disparaban al mar, por delante de los Swordfish, para provocar grandes nubes de agua por delante de ellos cuando los bombarderos iniciaban su lenta y cuidadosa aproximación para lanzar el torpedo. Un oficial de artillería a bordo del *Bismarck* recordaba que los aviones «se movían tan despacio que parecía que se habían quedado parados». A pesar de todo, los pilotos noveles perseveraron y lograron lanzar todos sus torpedos. En la oscuridad, y a pesar de las bruscas maniobras del *Bismarck* , tan solo uno de los torpedos dio en el blanco e impactó contra el acorazado en su grueso cinturón de blindaje. El *Bismarck* «sufrió un ligero estremecimiento» y un marinero murió por la sacudida, pero no hubo daños estructurales. Posteriormente Lütjens presumía de que lo único que hizo el torpedo fue arañar un poco la pintura. Informó a Berlín de un «impacto de torpedo irrelevante».24

No obstante, aquel ataque le preocupó. Significaba que, además de los tres buques que iban siguiéndole, había otra fuerza de combate de la Royal Navy a menos de 160 km de él, y todavía le faltaban más de 1.900 km para llegar Brest o St. Nazaire. A una velocidad de 21 nudos, le hacían falta cuarenta y ocho horas para

acercarse lo suficiente como para poder gozar de la protección de los aviones de la Luftwaffe con base en tierra. Para colmo, las bruscas maniobras del *Bismarck* durante el ataque aéreo habían provocado el desprendimiento de los parches que habían colocado los grupos de control de daños para tapar los agujeros del casco. Lindemann no tuvo más remedio que reducir temporalmente la velocidad a 16 nudos mientras se reparaban los parches. Además, Lütjens recibió un mensaje del B-Dienst, el servicio de desencriptación de la Armada alemana, informándole de que la Royal Navy había desplegado una auténtica flota para ir en su busca, que incluía no solo los buques que estaban a las órdenes de Wake-Walker y Tovey, sino también la Fuerza H de Somerville con base en Gibraltar que había escoltado un convoy de tropas, pero que ahora había recibido órdenes del Almirantazgo de acudir rápidamente al norte y sumarse a la caza del *Bismarck* . En total, los británicos dedicaron a aquella cacería cuatro acorazados, dos cruceros de combate, dos portaaviones, trece cruceros y veintiún destructores.25

El 25 de mayo era el quincuagésimo segundo cumpleaños de Lütjens, y a las tres horas de su comienzo el comandante recibió algo parecido a un regalo. Desde que el *Bismarck* se separó del *Prinz Eugen* , los cruceros británicos que le seguían habían navegado en zigzag para evitar ser blanco de los submarinos alemanes. Se trataba de una precaución sensata, dado que Dönitz había enviado siete *U-Booten* para ayudar al *Bismarck* , y una parte del plan de Lütjens consistía en llevar a sus perseguidores hasta la trampa que iban a tenderles aquellos submarinos. [2] Por consiguiente, los cruceros se alejaban del *Bismarck* hasta el límite del sistema de radar Tipo 284 que llevaba instalado el *Suffolk* , y después volvían a acercarse. A las 3.00, Lütjens esperó hasta que el *Suffolk* se encontrara en el extremo más alejado del bordo de ida, entonces viró abruptamente para alejarse de él y aumentó la velocidad al máximo. El punto que representaba al *Bismarck* desapareció de la pantalla del radar del *Suffolk* , y su capitán, Robert Ellis, imaginándose que el barco alemán había virado al oeste hacia los corredores marítimos, maniobró hacia el suroeste para localizarlo. En realidad el *Bismarck* realizó una circunferencia completa, poniendo

rumbo primero al oeste, luego al norte, después otra vez al este, para acabar fijando de nuevo un rumbo sureste. Se había quitado de encima a sus perseguidores. A pesar de su tamaño, el *Bismarck* sencillamente había desaparecido.26

Para elevar la moral a bordo, Lütjens hizo un anuncio oficial a mediodía. Felicitó a los marineros por la destrucción del *Hood* y les aseguró que ya iban de camino a Francia, y que muy pronto contarían con la cobertura aérea de la Luftwaffe. Habría tenido que dejarlo ahí. Por el contrario, en lo que sin duda Lütjens pretendía que fuera una charla para infundir ánimo a su tripulación, les dijo que seguramente los británicos iban a concentrar todas sus fuerzas contra ellos, y proclamó su determinación de «luchar hasta que nuestros cañones resplandezcan al rojo vivo y se haya disparado el último proyectil». Concluyó haciendo un llamamiento: «¡Victoria o muerte!». Lejos de elevarles la moral, aquel discurso convenció a muchos tripulantes de que tenían las horas contadas.27

Cuando Tovey se enteró de la alarmante noticia de que el *Bismarck* había desaparecido, tuvo que adivinar hacia dónde podía dirigirse. Al realizar aquellos cálculos, Tovey se guiaba no solo por lo que era posible, sino también por lo que resultaba más peligroso para los intereses británicos. Una huida del *Bismarck* hasta los corredores marítimos del Atlántico era con diferencia el escenario más peligroso, por eso Tovey, al igual que Wake-Walker, decidió buscar hacia el oeste. De hecho, en algún momento de la madrugada del 25 de mayo, Tovey, que navegaba con rumbo suroeste, cruzó la estela del *Bismarck* , que se dirigía hacia el sureste; fueron, literalmente, dos barcos que se cruzan de noche. [3] Más al sur, la Fuerza H de Somerville navegaba con grandes dificultades hacia el norte, contra un mar embravecido y un implacable viento de proa. En aquella compleja matriz marítima, el buque de la Royal Navy que estaba más cerca del *Bismarck* , aunque entonces nadie lo sabía, era el *Rodney* , un acorazado de veinte años de antigüedad, comandado por sir Frederick Dalrymple-Hamilton. Sus grandes cañones de 406 mm podían resultar decisivos en caso de que el *Rodney* lograra

acercarse lo suficiente para utilizarlos; el problema era que el anciano *Rodney* tenía una velocidad punta de tan solo 21 nudos, de modo que, incluso en su condición de barco tocado, el *Bismarck* podía huir fácilmente del acorazado británico. La última pieza del rompecabezas era la división de destructores de Philip Vian, el oficial que había aprehendido el *Altmark* en el fiordo de Jøssing hacía más de un año. Dado que todos los destructores británicos asignados a la caza del *Bismarck* se habían visto obligados a marcharse por falta de combustible, para relevarlos el Almirantazgo envió los seis destructores de Vian, y el 25 de mayo este navegaba hacia la zona de búsqueda a la máxima velocidad que sus destructores podían alcanzar en un mar tan agitado.28

Mientras tanto, el objeto de toda aquella actividad proseguía en solitario y sin ser visto con rumbo directo a St. Nazaire. Lütjens estaba casi fuera de peligro, pues su posición y su rumbo eran un misterio total para sus muchos perseguidores. No obstante, paradójicamente, Lütjens no lo sabía. El detector de radar del *Bismarck* seguía indicando que los impulsos del radar del *Suffolk* seguían llegando hasta el gran acorazado alemán. Lo que no sabían ni Lütjens ni nadie a bordo del *Bismarck* era que aquellos impulsos no tenían la fuerza suficiente para llegar de vuelta al *Suffolk* . Por consiguiente, Lütjens supuso que todavía le iban siguiendo, y por tanto no se molestó en mantener el silencio de radio. Esa fue su perdición, pues cuando sus mensajes cifrados a Berlín fueron transmitidos por el éter, los receptores británicos a bordo de los barcos y en tierra utilizaron radiogoniómetros de alta frecuencia para determinar la demora a la fuente de la transmisión.29 Con los datos de varios receptores distintos, resultaba posible triangular y determinar su posición aproximada, y eso posibilitó que el Almirantazgo notificara a Tovey que iba en una dirección equivocada. [4]

Tovey ordenó a su Estado Mayor que interpretaran los datos por su cuenta, y, al cabo de un breve debate, concluyeron que, efectivamente, el *Bismarck* se dirigía a la costa francesa. Tovey dio media vuelta poco antes de las 18.00, aunque para entonces el *Bismarck* ya gozaba de lo que podía ser una ventaja imposible de

remontar. Mientras tanto, la mayor parte de los buques que acompañaban a Tovey, entre ellos el *Repulse* y el *Victorious* , tuvieron que interrumpir la persecución y poner rumbo a Islandia para repostar. Los destructores de Tovey ya se habían marchado antes, de modo que durante un tiempo Tovey y el *King George V* navegaron en solitario. El *Rodney* llevaba un rumbo paralelo, y Tovey acabó rebasándole, con lo que a todos los efectos duplicaba su poder de ataque. Sin embargo, aquella ventaja también tenía sus inconvenientes. Aunque indudablemente Tovey estaba encantado de poder contar con los nueve cañones de 406 mm del *Rodney* , tuvo que reducir la velocidad para no dejarle atrás. Dicha reducción le permitía a Tovey conservar su reserva de combustible, que empezaba a escasear, pero dado que tanto los perseguidores como el perseguido navegaban a 21 nudos, cualquier posibilidad de dar alcance al *Bismarck* ahora se antojaba sumamente improbable. A falta de alguna intervención cuasi-milagrosa, era casi seguro que el *Bismarck* iba a lograr escapar.30

Esa intervención corrió a cargo de la Fuerza H de Somerville. También Somerville estaba operando sin una escolta de destructores. Contaba tan solo con el crucero de combate *Renown* , con el crucero ligero *Sheffield* y con el portaaviones *Ark Royal* , por lo que no podía entablar un combate de superficie contra el *Bismarck* . Sin embargo, Somerville estaba decidido a frenar su marcha, para darle a Tovey una oportunidad de alcanzarlo. Por consiguiente, dio órdenes al capitán de navío Loben E. H. Maund, que estaba al mando del portaaviones *Ark Royal* , de que se llevara a cabo un ataque aéreo con torpedos.

Las condiciones para un ataque aéreo, y en realidad para cualquier tipo de operaciones aéreas, eran prácticamente imposibles. Había un viento racheado de más de 50 km/hora y el *Ark Royal* navegaba cabeceando entre olas de tres metros, su casco se elevaba y descendía recorriendo un arco de 18 metros con cada ola, mientras las salpicaduras que levantaba el viento se elevaban por encima de su cubierta de vuelo. Hacía tan mal tiempo que Lütjens recibió un mensaje que decía que los aviones de la Luftwaffe con los que había contado para que le prestaran apoyo aéreo no podían

despegar desde Francia. A pesar de todo, los pilotos del *Ark Royal* no solo despegaron aquella mañana, sino que localizaron al *Bismarck* e informaron de su posición. Dos Swordfish se quedaron sobrevolándolo, dando vueltas con lentitud e informando periódicamente de su posición, mientras los demás regresaban al *Ark Royal* para armarse con torpedos. Somerville, empeñado en que el *Bismarck* no se escabullera una segunda vez, también envió al crucero ligero *Sheffield* para que le siguiera. A media tarde Maund ya tenía quince aviones Swordfish con el depósito de combustible lleno y armados con torpedos, y a las 15.00 puso la proa al viento para que despegaran. El viento eran tan fuerte que, en el momento en que uno de los Swordfish aceleraba hacia la proa, lo levantó casi en vertical, de modo que parecía que estaba levitando en el aire. Uno tras otro, los demás aviones se elevaron hacia el cielo, se colocaron en formación y pusieron rumbo al norte, hacia su objetivo.31

El Swordfish de cabeza iba equipado con radar —una rareza en aquella época—, lo que, teniendo en cuenta la mala visibilidad de aquel día, prometía ser un regalo caído del cielo. Por el contrario, estuvo a punto de provocar una catástrofe. Cuando la pantalla de su radar le indicó que había un contacto a proa, el operador del radar, el teniente de navío N. C. Cooper, supuso que debía de ser el *Bismarck* . Las radios de a bordo de los Swordfish no les permitían comunicarse entre sí directamente, de modo que Cooper se puso de pie en la cabina de mando abierta, agitó los brazos y apuntó a la derecha. Cuando los aviones descendieron a través de la capa de nubes, varios pilotos en seguida se dieron cuenta de que aquel barco claramente no era el *Bismarck* , incluso unos cuantos reconocieron que se trataba del *Sheffield* . [5] No obstante, once pilotos de la escuadrilla realizaron su ataque con torpedos de todas formas. El *Sheffield* se salvó gracias a la inestable situación del mar, que provocó que la mayoría de los torpedos explotaran antes de tiempo, y a las rápidas maniobras por parte del atónito capitán del *Sheffield* , Charles Larcom, que logró esquivar el resto. Tras reconocer demasiado tarde su error, los pilotos de los Swordfish, escarmentados, regresaron al *Ark Royal* sobre las 17.20. Repostaron, se rearmaron —esta vez con detonadores de contacto en los

torpedos— y los pilotos se encaramaron de nuevo a sus cabinas de mando para volver a intentarlo.32

Eran casi las siete de la tarde cuando los Swordfish se lanzaron en picado sobre el *Bismarck* . Y una vez más los artilleros alemanes abrieron fuego con todo lo que tenían. Lindemann se encontraba en el puente y maniobraba desaforadamente, girando el timón ahora todo a babor, a continuación todo a estribor, y cambiando de velocidad todo lo deprisa que la sala de máquinas era capaz de responder a sus órdenes. Los pilotos atacaron en grupos de tres, desde distintas direcciones, para que al *Bismarck* le resultara más difícil esquivar todos sus torpedos. El ataque duró media hora, y al final el comandante de vuelo transmitió un desalentador mensaje al *Ark Royal* : «Estimo que no ha habido impactos». Sin embargo, ese mensaje se refería únicamente al avión de cabeza, porque, en realidad, los aguerridos pilotos de los Swordfish sí consiguieron algunos impactos: y fueron dos. Uno de los torpedos alcanzó al *Bismarck* en medio del barco, donde una vez más no logró superar el pesado cinturón de blindaje del *Bismarck* . El otro impactó cerca de la popa, donde el blindaje era más delgado. Y fue un impacto decisivo.33

El torpedo que alcanzó al *Bismarck* en la aleta de estribor abrió un boquete en el costado e inundó una sala de máquinas. Y lo más importante, bloqueó ambos timones del enorme buque, que acababan de colocarse en la posición de todo a estribor a raíz de la última orden de Lindemann. Con los timones atascados en esa posición, el *Bismarck* «empezó a navegar en un gigantesco círculo en el sentido contrario a las agujas del reloj». Lindemann intentó contrarrestarlo por medio de los motores, pero estos no eran capaces de superar la presión de los grandes timones. Incapaz de resistirse a volver a utilizar la radio, Lütjens notificaba a Berlín: «El buque ya no es gobernable». Aunque tan solo le faltaban 640 km para estar a salvo, no iba a poder acercarse más. Media hora después, una vez que los intentos de reparar los timones resultaron infructuosos, Lütjens envió otro mensaje, que sería el último para él: «El buque es incapaz de maniobrar. Lucharemos hasta el último proyectil. Viva el Führer».34

A bordo de los buques de guerra británicos, pasó cierto tiempo hasta que se comprendió el alcance de los daños ocasionados al *Bismarck* . Tovey no se dio cuenta de que habían logrado asestarle un golpe tan demoledor hasta que recibió varios informes sobre su rumbo errático. A medida que iba afianzándose esa constatación, el estado de ánimo de Tovey pasó de un profundo desánimo a rayar en el júbilo. Sin embargo, en vez de aumentar la velocidad de inmediato, y con ello gastar un combustible valiosísimo, Tovey decidió que mientras el *Bismarck* permaneciera en su sitio, podía esperar hasta el amanecer para atacar. Eso le permitiría aproximarse al *Bismarck* desde el oeste, oculto por la oscuridad previa al amanecer, mientras que para él la silueta del acorazado alemán se recortaría contra la luz de la aurora. Mientras tanto, iban acercándose más fuerzas. Los seis destructores de Vian llegaron por la noche, y durante varias horas, alguno de ellos hacía una rápida incursión para lanzar torpedos contra el maltrecho *Bismarck* , que seguía navegando lentamente en círculo, como un león herido rodeado por una manada cada vez mayor de chacales.35

El 27 de mayo el sol salió a las 7.22, y una hora y veintiún minutos más tarde, un vigía del *King George V* gritaba el aviso más electrizante para un marinero: «¡Enemigo a la vista!». Y allí estaba: puede que estuviera herido, pero seguía estando erizado de cañones y luciendo su enorme pabellón de combate. Cuatro minutos más tarde el *Rodney* inició la batalla, y el *King George V* hizo lo propio inmediatamente después. Al norte, Wake-Walker, a bordo del *Norfolk* , que llevaba casi cuatro días persiguiendo al *Bismarck* , también abrió fuego. De las bocas de los cañones de cuatro buques surgían brillantes llamaradas anaranjadas. La atronadora conmoción se mezclaba con el chasquido agudo de los proyectiles enemigos que caían en derredor, levantando toneladas de agua en columnas de entre sesenta y noventa metros de altura. Los artilleros del *Bismarck* tenían mayores dificultades para ajustar el fuego porque Lindemann no era capaz de controlar los movimientos del barco, y las torretas giraban constantemente en un intento de seguir apuntando a sus blancos.36

A las 9.02 el *Rodney* logró el primer impacto, cuando un proyectil de 406 mm alcanzó la superestructura de proa del *Bismarck* . Las dos torretas de proa quedaron fuera de combate, con los cañones de una colgando tristemente hacia el mar y los de la otra apuntando en vano hacia el cielo. A partir de ese momento dejaron de llegar órdenes desde el puente, lo más probable porque tanto Lütjens como Lindemann estuvieran muertos. A pesar de todo, la batalla proseguía. Ahora el *Bismarck* solo podía utilizar sus cuatro cañones de popa, pero muy pronto fueron silenciados. Algunos de sus cañones más pequeños continuaron disparando y su pabellón de combate seguía izado, de modo que los acorazados británicos siguieron bombardeándolo. A las 10.00, el *Bismarck* ya había recibido más de cuatrocientos impactos. Para entonces se podía ver a sus tripulantes saltando por la borda a medida que el enorme buque iba escorándose cada vez más a babor, con numerosos incendios descontrolados a lo largo de su imponente casco.37

Los británicos dejaron de disparar a las 10.21. El *Bismarck* seguía a flote, pero a Tovey le preocupaban sus existencias de combustible y estaba deseando iniciar el viaje de vuelta a Inglaterra, por temor a tener que afrontar la ignominia de que le remolcaran hasta el puerto. Al tiempo que ponía rumbo al norte, Tovey dio la orden al crucero pesado *Dorsetshire* de torpedear el *Bismarck* hasta acabar con él. Tras la explosión de tres torpedos en uno de sus costados, el acorazado alemán, imposible de hundir, por fin volcó lánguidamente sobre su banda de babor y se hundió a las 10.40. El *Dorsetshire* y uno de los destructores de Vian rescataron a 110 miembros de la tripulación del *Bismarck* , pero al cabo de poco tiempo los británicos pusieron fin a sus tareas de rescate por temor a la inminente llegada de los submarinos alemanes. Posteriormente, el U-74 logró rescatar a otros cinco supervivientes. El resto, más de 2.000 hombres, incluidos Lütjens y Lindemann, perecieron.38

La Cámara de los Comunes celebraba un pleno aquel histórico 27 de mayo, aunque los diputados se reunían en Church House, junto a la Abadía de Westminster y no en el Parlamento, porque los bombarderos alemanes habían destruido la Cámara hacía diecisiete días. Churchill tenía la palabra, y acababa de terminar de explicar

que se estaba produciendo una importante batalla con el *Bismarck* en el Atlántico oriental. Nada más sentarse, entró un mensajero y le entregó un papel. Churchill lo leyó rápidamente, y a continuación volvió a pedir la palabra. «Acabo de recibir la noticia», anunció, «de que el *Bismarck* ha sido hundido». Los diputados se pusieron en pie y aplaudieron, mientras un aliviado Churchill disfrutaba en silencio del momento.39

Hitler recibió la noticia en el Berghof, su residencia de los Alpes Bávaros cerca de Berchtesgaden. No fue una gran sorpresa, ya que básicamente ya había dado por perdido el *Bismarck* nada más recibir el último mensaje de Lütjens. Aunque en su momento había dictado una respuesta infundiendo ánimos a la tripulación («Toda Alemania está con ustedes»), Hitler estaba furioso por el hecho de que la planificación estratégica de Raeder hubiera conducido a tamaño desastre. Cayó en uno de sus famosos ataques de ira, jurándose que «jamás volvería a permitir que otro acorazado o crucero se adentrara en el Atlántico». Y lo cumplió. Tras la llegada del *Prinz Eugen* a Brest el 1 de junio, la Kriegsmarine nunca volvió a enviar otro buque capital a los corredores marítimos del Atlántico. Raeder sabía que aquello era un punto de inflexión también para él, y que su sueño de una poderosa Armada de superficie alemana había muerto cuando el *Bismarck* se deslizó por debajo de las olas.40

Al tiempo que el *Bismarck* agonizaba, Hitler seguía mirando al este, donde sus generales estaban concentrando sus fuerzas a lo largo de la frontera soviética. Hacía más de veinte años que Hitler consideraba a la Rusia bolchevique como el verdadero enemigo de Alemania, tanto en lo militar como en lo ideológico. Allí era donde el pueblo alemán iba a encontrar tanto sus materias primas como su *Lebensraum* . Aunque Gran Bretaña continuaba invicta y desafiante en su isla, Hitler consideraba que a todos los efectos el país había sido neutralizado, de modo que ya podía dar comienzo el enfrentamiento decisivo, y tan largamente esperado, contra el enemigo mortal de Alemania. Para asegurarse la victoria, Hitler reunió la mayor fuerza militar que se ha desplegado jamás. Como ha

señalado el historiador Andrew Roberts: «La magnitud de la Operación Barbarroja eclipsa todo lo demás en la historia de la guerra». A mediados de junio ya había más de cuatro millones de hombres y 4.000 carros de combate, repartidos en 183 divisiones, preparados para atacar, a lo largo de la frontera germano-soviética. A las 3.15 de la madrugada del 22 de junio iniciaron su avance.41

[1] Churchill también recurrió a los estadounidenses para que le ayudaran a encontrar el *Bismarck* . El 23 de mayo le escribió una carta a Roosevelt para preguntarle si los buques de la U.S. Navy podían estar atentos por si avistaban el *Bismarck* o cualquier buque de suministro alemán que pudiera haber sido enviado para reabastecerlo. «Denos la información», le decía Churchill a Roosevelt, «y nosotros haremos el resto». En privado, Churchill abrigaba la esperanza de que los estadounidenses fueran los primeros en encontrar el *Bismarck* , que intercambiaran fuego de artillería con él, y de esa forma Estados Unidos se viera arrastrado a la guerra. Roosevelt autorizó vuelos de reconocimiento de varios aviones PBY de largo alcance y ordenó a los comandantes de su Armada que transmitieran cualquier información que descubrieran, pero no llegó a mandarles que realizaran una búsqueda activa.

[2] Varios de los submarinos que Dönitz desvió a la zona del *Bismarck* estaban regresando de sus patrullas operativas y habían agotado todos sus torpedos. El capitán del U-556 divisó tanto el *Ark Royal* como el *King George V* el 26 de mayo y anotó en su diario: «Estaba perfectamente colocado para un ataque... ¡Ojalá hubiera tenido unos cuantos torpedos!».

[3] Una alusión a la expresión inglesa *ships passing in the night* , que denota una amistad o relación de trabajo pasajera *(N. del T.).*

[4] En una de las primeras aplicaciones de la información de inteligencia Ultra, fruto de la descodificación de las transmisiones, a las 18.12 los desencriptadores de Bletchley Park informaron al Almirantazgo de que las interceptaciones de radio apuntaban claramente a que el *Bismarck* se dirigía a la costa francesa. Sin embargo, cuando se reenvió aquella información a Tovey, él ya había dado media vuelta.

[5] Casualmente, el *Modoc* , un cúter de la Guardia Costera de Estados Unidos, se encontraba en la zona buscando supervivientes de un carguero hundido, y en algún momento sus tripulantes divisaron fugazmente el gran acorazado. Sin embargo, el *Modoc* no desempeñó ningún papel ni en la localización del *Bismarck* ni en el ataque contra él.

SEGUNDA PARTE.

La guerra se extiende

Hitler no era el único que miraba hacia el Este. Al otro lado del globo, desde su imperio insular, los japoneses tenían su inquieta y calculadora mirada puesta en Estados Unidos, en la otra orilla del extenso océano Pacífico. Tanto la economía como la cultura desempeñaban su papel a la hora de definir las políticas de Japón respecto a Occidente en general, y hacia Estados Unidos en particular. La cuestión económica era una consecuencia del cruel destino que había privado a Japón de la mayoría de las materias primas esenciales para el mantenimiento de una economía industrial moderna, como por ejemplo hierro, cobre, estaño, zinc, caucho y, sobre todo, petróleo. Naturalmente, dichas materias primas podían adquirirse en el extranjero, por ejemplo en Estados Unidos. El problema era que así se creaba una dependencia que resultaba incómoda, y para muchos japoneses incluso intolerable, sobre todo desde que los estadounidenses empezaron a imponer condiciones para seguir vendiéndole a Japón ese tipo de materiales como forma de influir en la política exterior y militar del país. A partir de la década de 1930, muchos japoneses habían llegado a la conclusión de que debían elegir entre aceptar todas y cada una de las exigencias que les planteaban los estadounidenses como condición para venderles las materias primas que necesitaban, o bien

consolidar su independencia económica por el procedimiento de encontrar dichas materias en otros lugares.

El componente cultural de la política japonesa tenía más matices. La transformación de Japón, históricamente muy rápida, de un país con un sistema semifeudal en un Estado industrial moderno a finales del siglo XIX fue una experiencia vertiginosa, incluso desconcertante. Como parte de dicha transformación, el emperador Meiji (1867-1912) invitó a los británicos a asesorar a Japón en el desarrollo de una Armada moderna, y aunque el país logró conservar su inconfundible cultura, sus buques de guerra, su armamento, sus uniformes, su estructura de mando, sus protocolos de guardia y la mayoría de los demás aspectos de la Armada Imperial japonesa eran un fiel reflejo de los de la Royal Navy —hasta los ladrillos que se utilizaron en la construcción de la Academia Naval de Etajima se importaron de Inglaterra—. Las sucesivas victorias de Japón contra China (1894-1895) y contra la Rusia zarista (1904-1905), incluida su inverosímil y decisiva victoria sobre la flota rusa en la batalla de Tsushima, consolidaron su posición como potencia mundial, y su asociación con los Aliados durante la Primera Guerra Mundial vino a confirmarlo —tanto es así que, de hecho, en 1930 Japón ya se había convertido en una de las tres grandes potencias navales del mundo.

Sin embargo, los tratados sobre armamento naval firmados en Washington en 1922 y en Londres en 1930 habían relegado a Japón a una posición decididamente subordinada. Aquello resultaba en especial problemático para los jóvenes oficiales, nacionalistas acérrimos, hasta el extremo de que a muchos de ellos los términos del acuerdo de Washington les resultaban casi físicamente dolorosos. Aquellos sedicentes patriotas se ofendieron y estuvieron al borde de la insurrección violenta cuando el Tratado de Londres de 1930 vino a confirmar el estatus de inferioridad de Japón. Casi de inmediato, los oficiales de la Armada se dividieron en dos grupos antagónicos. Los que aceptaban el acuerdo de Londres como un compromiso razonable, y procuraban colaborar con las superpotencias de habla inglesa, pertenecían a la Facción del Tratado; los que pensaban que los términos del tratado eran humillantes y deshonrosos pertenecían a lo que vino en llamarse la

Facción de la Flota. A lo largo de la década siguiente, la hostilidad entre esos dos bloques se volvió tan encarnizada que provocó una crisis de identidad radical.

8. EL SOL NACIENTE

Ya desde antes de que la delegación japonesa regresara de la Conferencia de Londres en verano de 1930, las facciones rivales de la Armada Imperial japonesa habían delimitado sus respectivos territorios. Los almirantes de la Facción del Tratado dominaban el Ministerio de Marina, el órgano responsable de las políticas de la Armada, mientras que los almirantes de la Facción de la Flota dominaban el Estado Mayor de la Armada, que supervisaba las operaciones. Aunque vestían el mismo uniforme y juraban lealtad al mismo emperador, el abismo que había entre ellos era inmenso y prácticamente insalvable.1

El jefe del Estado Mayor de la Armada, y principal portavoz de la Facción de la Flota, era el almirante Kanji Katō. [1] Este, que en 1930 tenía sesenta años, era un hombre meticuloso, cuyo cabello, muy corto, y su pulcro bigote apuntaban a su seriedad. Se había licenciado como el primero de su promoción en la Academia de Etajima en 1891, y prestó servicio como comandante de la Flota Combinada (1926-1928) antes de ser nombrado jefe de Estado Mayor de la Armada, así como miembro del Consejo Militar Supremo. Aunque había estado destinado como agregado naval en Londres, a Katō le molestaba la forma en que Gran Bretaña se había desentendido de su alianza con Japón tras la Primera Guerra Mundial, y al mismo tiempo le impresionaba la resistencia de los dirigentes de la Armada alemana. Durante la década de 1920 actuó secretamente en connivencia con los ingenieros navales alemanes para intercambiar información sobre tecnología de submarinos, aunque en Tokio el Ministerio de Marina se negó a refrendar el acuerdo. Antes de que la delegación japonesa partiera hacia Londres a finales de 1929, Katō había insistido en que el objetivo de la misma debía consistir en garantizar la paridad absoluta con los británicos y los estadounidenses. En caso contrario, decía Katō, los delegados debían insistir en un ratio innegociable del 70 por ciento.

Los negociadores se acercaron mucho. De hecho, la fórmula de compromiso prevista en el Tratado de Londres concedía a Japón el 69,75 por ciento del total de Estados Unidos (367.050 toneladas frente a 526.200 toneladas). A modo de protesta, Katō hizo el grandioso gesto de presentar su dimisión al emperador. Ese tipo de maniobras —dimitir o amenazar con dimitir— era una estratagema que a menudo utilizaban los altos mandos tanto del Ejército como de la Armada en Japón para obligar al Gobierno a plegarse a sus exigencias en materia de políticas.2

Esta vez no fue así. Aunque Hirohito se negó a aceptar la dimisión de Katō, el emperador estaba de acuerdo con el Ministerio de Marina y con el primer ministro Osachi Hamaguchi en que la frágil economía de Japón iba a beneficiarse de aquella reducción del gasto en la Armada, y el tratado se convirtió en ley. El papel del emperador en aquella decisión permaneció en secreto, y dado que el emperador era divino y por consiguiente infalible, era impensable atribuirle ningún tipo de error en las políticas. Por el contrario, Katō y el resto de almirantes de la Facción de la Flota dirigieron sus iras contra Hamaguchi, y en el inestable clima de la política japonesa, aquello creaba un peligro tangible e inminente. El 4 de noviembre de 1930, un asesino en potencia disparó contra Hamaguchi cuando se encontraba en el andén de la estación de ferrocarril de Tokio. El primer ministro sobrevivió, pero el atentado vino a subrayar que enfrentarse a los militares resultaba peligroso, e incluso potencialmente mortífero.3

Al igual que la Armada, el Ejército Imperial japonés también estaba dividido entre dos bandos antagónicos. El grupo más moderado era el Tōseiha, o Facción del Control, cuyos miembros aspiraban a unas Fuerzas Armadas poderosas, pero se habían comprometido a alcanzar esa meta dentro de la estructura constitucional existente. La facción más radical era el Kōdōha, o Facción del Camino Imperial, cuyos partidarios se mostraban impacientes ante lo que ellos percibían como obstruccionismo por parte de los burócratas civiles. Aquellos sedicentes Guerreros del Espíritu aspiraban a liderar la nación y elevarla hasta cotas aún más altas por el procedimiento de defender un pasado mitológico e

idealizado. Asumían y promovían un relato según el cual el emperador era prisionero de sus asesores, totalmente carentes de fuerza de voluntad, y por consiguiente liberar al soberano de tan perniciosa influencia supondría restablecer la gloria del Imperio. Estaban dispuestos, e incluso deseosos, de emprender acciones unilaterales en caso necesario, y como ejemplo de ello, el 19 de septiembre de 1931, soldados japoneses provocaron una explosión en Mukden, cerca de la vía férrea de Manchuria, controlada por los japoneses, a fin de crear un pretexto para la ocupación de la propia Manchuria.4

También los oficiales más jóvenes de la Armada estaban dispuestos a tomarse la justicia por su mano. La noche del 15 de mayo de 1932, un año después del Incidente de Mukden, once jóvenes cadetes oficiales del Ejército y de la Armada japoneses se congregaron en el santuario de Yasukuni, muy cerca del Palacio Imperial de Tokio. Se trataba de un lugar casi sagrado en Japón, dedicado a quienes habían entregado su vida al servicio del Imperio. Tras rendir homenaje a sus predecesores, los jóvenes oficiales se dirigieron a la residencia del nuevo primer ministro, Tsuyoshi Inukai, de setenta y siete años. Una vez en la vivienda, le dijeron a Inukai que la nación estaba dormida y que «era imposible mejorar la situación del país a menos que hubiera derramamiento de sangre». Ellos estaban pensando en la sangre del Inukai. El primer ministro les pidió una oportunidad para explicarse. Sus últimas palabras fueron: «Si pudiera hablar, ustedes lo entenderían». A lo que los cadetes le contestaron: «El diálogo es inútil», y lo acribillaron a balazos. Después tomaron varios taxis y acudieron al cuartel general de la Policía de Tokio, donde se entregaron.5

Los jóvenes que cometieron aquel atentado justificaban su acción en nombre de lo que se denominaba *gekokujō* , una especie de desobediencia basada en los principios por la que los hombres de honor actuaban con audacia para compensar los errores de sus superiores. Aunque se trataba de un concepto típicamente japonés, tampoco era desconocido en la cultura occidental. Como ha señalado el historiador naval Stephen Howarth, Horatio Nelson encarnó ese principio cuando en la batalla de Copenhague fingió mirar por el

telescopio con su ojo inutilizado a fin de evitar reconocer la orden de retirada de su superior. En el seno de la Royal Navy, la conducta de Nelson era universalmente aplaudida como un acto heroico, no sedicioso ni insubordinado, y hasta hoy en día se considera un ejemplo de audacia e iniciativa. Por supuesto, también contribuyó enormemente a ello el hecho de que a renglón seguido Nelson ganó la batalla. En Japón, hasta el acto de desobediencia más intolerable, incluida la violencia y el asesinato, podía considerarse aceptable, e incluso admirable, si obedecía a unos principios y unas metas elevados y se realizaba conforme al espíritu del *yamato-damashii* , que viene a significar el «alma espiritual del pueblo japonés».6

Durante el juicio, los asesinos de Inukai se comportaron de acuerdo con las cinco virtudes básicas de los soldados y los marineros japoneses: decoro, coraje, obediencia al emperador, lealtad y valentía. Insistían en que su amor por el emperador era tan grande que ya no podían seguir tolerando las cobardes políticas de sus asesores civiles. Profesaron su profunda lealtad, no al Gobierno, por supuesto, dado que los gobiernos eran pasajeros, sino al emperador y al espíritu del *yamato-damashii* . Su conducta profesional y su ingenua juventud suscitaron la simpatía entre el cuerpo de oficiales y el público en general. Incluso el almirante moderado Kichisaburo Nomura, que posteriormente fue embajador de Japón en Estados Unidos, se mostraba comprensivo y comentaba: «Yo en mis tiempos también fui un exaltado». Todos los perpetradores del atentado recibieron sentencias leves, y entre algunos sectores fueron honrados como héroes y mártires.7

El Incidente del 15 de mayo, como vino en llamarse, fue un hito en la transición de Japón de una monarquía constitucional a una dictadura militar. Los almirantes de la Facción de la Flota advertían en tono amenazador que, a menos que el Gobierno accediera a las ambiciones de las Fuerzas Armadas, les iba a resultar imposible contener a los oficiales más jóvenes, ferozmente patrióticos. Otro factor de aquella transición política era que, dado que los ministros del Gobierno que representaban a las Fuerzas Armadas eran oficiales en activo, el Ejército o la Armada podían tumbar un gobierno por el simple procedimiento de retirar a su ministro. La consecuencia

práctica era que las Fuerzas Armadas ejercían una especie de poder de veto sobre las políticas del Gobierno. Tras el Incidente del 15 de mayo, la Facción de la Flota logró la supremacía en el seno de la Armada, y a lo largo de la década siguiente la mayoría de los oficiales de la Facción del Tratado fueron purgados del servicio o marginados.8

Uno de los pocos almirantes de la Facción del Tratado que sobrevivieron a dicha purga fue el contraalmirante Isoroku Yamamoto, el comandante de la Primera División de Portaaviones, un hombre menudo (medía 1,60 m), brillante y enormemente seguro de sí mismo. Yamamoto había formado parte de la delegación en Londres, y aunque en un primer momento se había opuesto al compromiso tan denostado por la Facción de la Flota, posteriormente llegó a la conclusión de que el nuevo ratio 10:10:7 era lo máximo a lo que podía aspirar Japón, y en realidad lo máximo que podía permitirse su economía. Yamamoto era un caso aparte también en otros aspectos. Había estado destinado en dos ocasiones en Estados Unidos, donde le causó una profunda impresión el poderío industrial del país, plasmado en la planta de montaje de automóviles de Henry Ford en Detroit, y la fecundidad de los campos petrolíferos de Texas. Yamamoto había llegado a la conclusión de que una guerra contra semejante adversario sería una locura. Los almirantes de la Facción de la Flota, como Katō, no pasaban del todo por alto la superioridad material y económica de Estados Unidos, pero insistían en que el espíritu del *yamato-damashii* podía imponerse a la mera riqueza y a las simples cifras. Al igual que, tras la batalla de Fort Sumter, los confederados de la guerra de Secesión estadounidense se jactaban de que un soldado del sur era capaz de liquidar a cinco soldados yanquis, los almirantes japoneses valoraban más la cultura marcial que la superioridad material. Cuando le preguntaron si le preocupaba que probablemente los estadounidenses tenían más cazas que los japoneses, el oficial al mando de un escuadrón de cazas a bordo del portaaviones *Akagi* respondió: «Podemos despachar tres aviones suyos con uno de los

nuestros». Como decía Katō en un discurso que pronunció en julio de 1934: «La moral y la confianza en sí misma de la Armada podían asegurar la victoria sobre nuestro hipotético enemigo, al margen de lo abrumadoras que sean las probabilidades físicas en nuestra contra». A Yamamoto ese tipo de conceptos le parecían ingenuos y peligrosos.9

Otro ámbito en el que Yamamoto iba en contra de la filosofía imperante de la Facción de la Flota era su escepticismo sobre la supremacía de los acorazados. A principios del siglo XX era un presupuesto casi universalmente aceptado que los grandes acorazados con artillería pesada constituían el principal indicador del poderío naval, encarnado en la construcción del *Bismarck* y el *Tirpitz* en Alemania y de los acorazados de la clase *King George V* en Gran Bretaña. Fue un oficial de la Armada estadounidense, el capitán de navío (y posteriormente contraalmirante) Alfred Thayer Mahan, quien codificó ese tipo de presupuestos en un influyente libro publicado en 1890. El libro de Mahan, titulado *La influencia del poder marítimo en la Historia, 1660-1783* , demostraba que contar con una flota de navíos de línea (los acorazados de la era de la vela) había permitido a Inglaterra derrotar primero a los holandeses, y después a los franceses, hasta auparse a la hegemonía mundial. El dominio de los mares había aportado riqueza, influencia y poder a Inglaterra. A los japoneses no se les escapaba que su patria tenía unas circunstancias geográficas parecidas a las de Gran Bretaña, y el propio Mahan venía a decir que otras naciones podían replicar el éxito de Gran Bretaña si se entregaban a la construcción y mantenimiento de una flota de acorazados. El libro de Mahan se tradujo muy pronto al japonés y su argumento central se convirtió en un dogma en el seno de la Armada Imperial japonesa.10

Al igual que la mayoría de los oficiales de la Armada japonesa de su generación, Yamamoto había leído el libro de Mahan en la Academia de Etajima, y en un primer momento asumió sus postulados. Sin embargo, a partir de 1930, su escepticismo innato le llevó a cambiar de opinión. Antes de su participación en la conferencia de Londres, Yamamoto había sido capitán del gran portaaviones *Akagi* , posteriormente estuvo al mando de la Primera

División de Portaaviones, formada por los portaaviones *Ryūjō* y *Hōshō* , de menor tamaño. Basándose en parte en aquella experiencia, Yamamoto acabó convenciéndose de que los aviones estaban a punto de relegar a los acorazados a un papel secundario, cuando no bastante irrelevante. En 1934 Yamamoto afirmó ante una promoción de cadetes del Aire que los acorazados eran como las carísimas obras de arte que las adineradas familias japonesas exhibían en sus salones para impresionar a las visitas: puede que fueran bonitos, pero carecían de utilidad práctica. En otra ocasión, Yamamoto calificó de «testarudos» a los defensores de los grandes acorazados, que formaban el denominado Club de los Cañones (*teppō-ya*), y pronosticó que «los grandes barcos y los grandes cañones quedarán anticuados». Yamamoto tampoco ahorraba críticas al Ejército de Tierra japonés. Cuestionaba las ambiciones y pretensiones del Kōdōha, se oponía abiertamente a la guerra en Manchuria, y en una ocasión se refirió en público a «esos malditos locos del Ejército».11

Daba la impresión de que Yamamoto disfrutaba de forma especial tentando a la suerte y diciendo lo que pensaba. Era por naturaleza un amante del riesgo, y una manifestación de ello era su disposición a apostar casi a cualquier cosa. Le gustaban los juegos de habilidad, como el *bridge* o el ajedrez, y sobre todo le gustaba el póker americano, al que podía estar horas y horas jugando, a menudo renunciando a dormir para jugar toda la noche. Sabía que su franqueza podía provocar las iras de los «exaltados» del Ejército y de la Armada, aunque eso no le disuadía de seguir criticándolo todo. Estaba permanentemente en la cuerda floja. En una ocasión la suerte le acompañó, cuando se marchó de la ciudad justamente el día en que un grupo de conspiradores había planeado asesinarle.12

Yamamoto no era el único que afirmaba que el avión iba a desbancar al acorazado. El almirante Shigeyoshi Inoue, por lo pronto, lamentaba la «neurosis del ratio» de los almirantes de la Facción de la Flota como Katō, y además argumentaba que los aviones con base en tierra que operaran desde las docenas de diminutas islas de Micronesia podían repeler con eficacia una flota de combate enemiga. Inoue y Yamamoto apoyaban el desarrollo de

bombarderos de largo alcance con base en tierra que podían utilizarse para atacar a una flota estadounidense que intentara adentrarse en el Pacífico occidental. El primer avión de ese tipo fue el bimotor Mitsubishi G3M (oficialmente Tipo 96), que entró en servicio en 1936 y al que los estadounidenses bautizaron como Nell, al que siguió cuatro años más tarde el G4M1 («Betty»), más rápido y mejor armado, también fabricado por Mitsubishi. Sin embargo, Yamamoto también estaba convencido de que la forma más eficaz de desplegar el poderío aéreo de la Armada era a bordo de los portaaviones.13

Ya en 1922 los británicos habían aconsejado a Japón que construyera su primer portaaviones, el *Hōshō* , y le ayudaron en el empeño. Al igual que los primeros portaaviones británicos, el *Hōshō* era relativamente pequeño, con un desplazamiento de menos de 10.000 toneladas y capaz de embarcar tan solo a quince aviones. Sin embargo, en la década de 1930, tanto Estados Unidos como Japón poseían unos portaaviones tan grandes que dejaban pequeños a los de la Royal Navy. Y eso ocurrió porque ambos países se aprovecharon de una excepción especial incluida en el Tratado de Washington de 1922. Aquel tratado exigía tanto a Japón como a Estados Unidos el desguace de numerosos buques de guerra recién construidos o casi terminados, aunque como compensación les autorizaba a aprovechar varios cascos ya terminados para convertirlos en portaaviones. Los japoneses utilizaron el casco del acorazado *Kaga* , en construcción, para un portaaviones, y el del crucero de combate *Akagi* para otro. También los estadounidenses aprovecharon aquella oportunidad y construyeron los portaaviones *Lexington* y *Saratoga* , de un tamaño mayor de lo normal. Cada uno de aquellos cuatro portaaviones desplazaba más de 40.000 toneladas y podía alojar hasta noventa aviones. De hecho, eran tan grandes que transformaron la función misma de los portaaviones. En vez de actuar como buques auxiliares de los acorazados, se convirtieron en poderosas armas de ataque por derecho propio. Eso quedó demostrado en enero de 1929, cuando, en medio de las maniobras anuales de la flota de la U.S. Navy, el almirante Mason Reeves separó el *Saratoga* del cuerpo principal para ejecutar un

«ataque aéreo» independiente contra el canal de Panamá. El ataque de Reeves fue un aviso para quienes estuvieron atentos a las maniobras, sin embargo no llegó a suponer una verdadera revolución dado que tanto en Japón como en Estados Unidos, la mayoría de los almirantes seguían siendo fieles a los principios de Mahan y llegaron a la conclusión de que la hazaña de Reeves había sido poco más que un ardid.14

Frustrados por las restricciones del Tratado de Londres, los almirantes de la Facción de la Flota que dominaban el Estado Mayor de la Armada japonesa procuraban fortalecer lo mejor posible la Marina de guerra al tiempo que técnicamente se mantenían dentro de los límites del tratado. Lo llevaron a cabo sobre todo mediante mejoras cualitativas. Los japoneses modernizaron los acorazados de que disponían, entre ellos el *Fusō* (1932), el *Kongō* (1935), el *Ise* (1935) y el *Mutsu* (1936), por el procedimiento de sustituir sus calderas de carbón por unas nuevas de fueloil para mejorar su velocidad, aunque aquello exacerbara el problema de los recursos petrolíferos. Además añadieron refuerzos (*bulges*) antitorpedo a cada uno de ellos e incrementaron el grosor de su blindaje. Uno de los objetivos primordiales era garantizar que los acorazados japoneses tuvieran un alcance de fuego mayor que sus homólogos estadounidenses, para lograrlo se modificaron las torretas de todos esos acorazados y así los cañones pudieran elevarse hasta un ángulo de 40 grados.15

También se reforzaron y se ampliaron los cruceros. Dado que Japón ya había llegado al límite permitido de cruceros equipados con cañones de 203 mm, el Programa Complementario de Construcción para el periodo 1931-1936 se centró en la construcción de una nueva clase de cruceros ligeros fuertemente armados. Aunque aquellos cruceros de la clase *Mogami* no llevaban cañones de un calibre mayor que 152 mm, contaban con quince de ellos, dispuestos en cinco torretas, tres a proa y dos a popa. Además, dichas torretas se diseñaron de forma tal que fuera posible sustituir rápidamente los cañones de 152 mm por cañones de 203 mm en caso de guerra.16

Otro avance tecnológico que no estaba incluido en las restricciones de los tratados de Washington ni Londres fue el desarrollo de torpedos más grandes y más eficaces. A mediados de los años treinta, los japoneses habían resuelto cómo utilizar oxígeno comprimido como propelente para los torpedos. Eso les proporcionaba un mayor alcance y más pegada que los torpedos de los países occidentales, que funcionaban con aire comprimido. El torpedo de mayor tamaño era el Tipo 93, al que posteriormente los británicos y los estadounidenses apodaron la Lanza Larga. Con una longitud de más de nueve metros y un peso de casi tres toneladas, los torpedos Lanza Larga tenían un alcance máximo de más de 32 km, lo cual significaba que podían lanzarse desde fuera del alcance de casi todas las piezas de artillería naval, salvo las más grandes, y portaban una carga explosiva de 450 kg, casi el doble que los torpedos estadounidenses. El torpedo Lanza Larga fue diseñado para que lo utilizaran los cruceros y los destructores, también se desarrollaron versiones más reducidas para submarinos (Tipo 95) y aviones (Tipo 91). Todos ellos tenían mejores prestaciones que sus homólogos occidentales.17

La determinación de los japoneses de mantener su flota al máximo nivel, sumada al desinterés de los estadounidenses por ampliar su Marina de guerra durante la Depresión, provocó que a partir de 1934 la Armada Imperial japonesa se aproximara no ya al 70 por ciento del total de Estados Unidos, sino más bien al 80 por ciento. Y teniendo en cuenta que Estados Unidos tenía que dividir su flota entre dos costas, los japoneses consiguieron a todos los efectos gozar de superioridad en el Pacífico. Aun así, los dirigentes de la Armada japonesa, alarmados por las protestas de Estados Unidos a raíz de la ocupación de Manchuria, seguían convencidos de que era inevitable un enfrentamiento con los estadounidenses, y presionaban al Gobierno para que abandonara del todo los protocolos del tratado. Aquel año, cuando las principales potencias iniciaron su planificación preliminar para otra conferencia en Londres a fin de renovar el tratado de 1930, el Gobierno de Japón ordenó a sus delegados que intentaran conseguir una paridad absoluta con Occidente, o de lo contrario abandonaran la conferencia.18

Yamamoto, que para entonces había ascendido a vicealmirante, encabezaba la delegación japonesa, pero sus órdenes no le dejaban margen para negociar. Sabía que no existía la mínima posibilidad de que ni los británicos ni los estadounidenses aceptaran la paridad con Japón, y desde el principio la conferencia estuvo abocada al fracaso. Posteriormente Japón comunicó con los debidos dos años de antelación su intención de retirarse del Tratado de Washington. Ya se había marchado de la Sociedad de Naciones como protesta por su condena de la ocupación de Manchuria, de modo que a todos los efectos Japón abandonaba completamente la política de seguridad colectiva. Aunque la alternativa era una carrera armamentista naval con Estados Unidos, a los almirantes de la Facción de la Flota no les daba miedo esa perspectiva, y su hegemonía sobre el Gobierno se hizo aún más completa aquel invierno a raíz de otro intento de golpe de Estado fallido.19

El 26 de febrero de 1936, cientos de Guerreros del Espíritu del Ejército japonés, en su mayoría oficiales de baja graduación de entre veinte y treinta años, realizaron una serie de atentados a gran escala contra los altos funcionarios del Gobierno. Convencidos de que la reciente victoria electoral del Partido Liberal podía significar una reducción en el presupuesto militar, los oficiales decidieron descabezar el Gobierno. Asesinaron al ministro de Hacienda, al inspector general de Instrucción Militar y al señor guardián del Sello Privado, y aunque también tenían como objetivo al primer ministro, se equivocaron de persona e inadvertidamente asesinaron a su cuñado.20

A diferencia de los perpetradores del Incidente del 15 de mayo, en aquella ocasión los asesinos no pretendían realizar una afirmación sobre el alma de Japón; su objetivo era tomar el poder, y su oleada de atentados, en vez de granjearles la comprensión del público, provocó una condena generalizada. Diecisiete conspiradores fueron condenados a muerte, y la influencia del Kōdōha se vio muy mermada. Sin embargo, paradójicamente, los conspiradores lograron su meta más general, pues a partir de aquel momento los dirigentes del Ejército regular lograron convencer al Gobierno de que para mantener la estricta disciplina necesaria para evitar nuevas

sublevaciones de ese tipo era imprescindible incrementar el poder y la autoridad de las Fuerzas Armadas. El primer ministro, que se había salvado de morir asesinado por pura casualidad, era consciente de que en el seno del Gobierno el miedo a otro intento de golpe de Estado era mayor que la renuencia a entregarle el control al Ejército. A finales de 1936 Japón ya se había convertido en una dictadura militar *de facto* . A diferencia del régimen de Hitler en Alemania, donde en última instancia la autoridad y el control residían en la persona del Führer, la dictadura de Japón era una oligarquía militar, donde las decisiones sobre política nacional surgían de una negociación compleja, y a menudo muy reñida, entre los Estados Mayores del Ejército y de la Armada. Los altos cargos de la Administración civil, e incluso el emperador, quedaron relegados al papel de aprobar unas decisiones ya tomadas por los militares. El embajador estadounidense en Japón, Joseph Grew, lo calificó de «dictadura del terrorismo».21

Mientras tanto, «esos malditos locos del Ejército» empezaron otra guerra.

En 1937, Japón se embarcó en la Segunda Guerra Chino-Japonesa, así llamada porque Japón y China ya se habían enfrentado anteriormente entre 1894-1895. Aquel nuevo conflicto estalló cuando los soldados japoneses estacionados en Pekín (actualmente Beijing) intercambiaron disparos de artillería con los soldados chinos en el puente de Marco Polo, junto a la ciudad amurallada de Wanping. A diferencia del incidente de Mukden seis años atrás, no se trató de una provocación deliberada e ideada para justificar una guerra, aunque a pesar de todo eso ocurrió, sobre todo porque ninguno de los dos bandos hizo demasiados esfuerzos por evitarlo. En medio de la escalada de tensión, un oficial de la Armada japonesa fue asesinado a tiros en Shanghái, y fue el detonante del inicio de las hostilidades generalizadas. Los japoneses bautizaron aquel conflicto con un nombre un tanto benigno: el Incidente de China, aunque supuso el inicio de ocho años de guerra sin cuartel. A su debido tiempo aquella guerra se fusionó con el conflicto más

general que los japoneses denominaron la Gran Guerra de Asia Oriental y que en Occidente vino en llamarse la Segunda Guerra Mundial.22

La guerra en China fue casi exclusivamente un conflicto terrestre, aunque la Armada japonesa ejecutó numerosos desembarcos anfibios, que en su mayoría no encontraron resistencia, en Tsingtao, Amoy, Fuzhou y Cantón. Además, el bloqueo que establecieron los japoneses frente a la costa china no solo redujo la importación de equipos militares muy necesitados, sino que también cerró el grifo de los impuestos aduaneros, con lo que privó de ingresos al Gobierno chino, y a su vez contribuyó a una inflación desbocada. La inesperada eficacia de los cazas chinos durante los bombardeos animó a los diseñadores japoneses a idear un nuevo caza de largo alcance y muy maniobrable para escoltar a los bombarderos, el resultado fue el caza A6M2 Tipo 00, conocido entonces y a lo largo de la posterior guerra del Pacífico como el Zero. Era un avión extraordinario. Cuando entró en servicio en 1940, el Zero no solo tenía un radio de acción mayor que cualquier otro caza del mundo, también podía ascender más deprisa y realizar virajes más cerrados. Portaba un impresionante juego de armas, que incluía dos cañones de 20 mm en las alas. Sin embargo, todas aquellas ventajas eran a costa de un blindaje más limitado, lo que hacía que el Zero fuera sumamente vulnerable hasta el extremo de que cuando el avión era alcanzado el piloto casi nunca sobrevivía.23

Ya desde antes del comienzo de la guerra en China, los japoneses habían promulgado un documento titulado «Principios fundamentales de la política nacional» que establecía como meta nacional que Japón llegara a ser, «de nombre y de hecho, una potencia estabilizadora a fin de garantizar la paz en Asia oriental, contribuyendo en última instancia a la paz y el bienestar de la humanidad». Los japoneses encuadraban aquel programa como una especie de Doctrina Monroe a la japonesa, aunque la mayoría de los estadounidenses la percibían como una declaración de la determinación de Japón de dominar Asia oriental y el Pacífico occidental.24

La Armada Imperial japonesa desempeñó un papel secundario en la guerra contra China, y la mayoría de sus oficiales seguían teniendo la mirada puesta en el potencial enemigo del este. La mayoría de ellos consideraba probable que los estadounidenses utilizaran la guerra en China como pretexto para entrometerse, en cuyo caso la consecuencia sería una guerra naval a gran escala con Estados Unidos, un resultado que muchos, sobre todo entre la Facción de la Flota, consideraban inevitable —e incluso deseable—. Para ganar una guerra de ese tipo, los japoneses planeaban utilizar aviones y submarinos, que operarían desde sus bases de las islas de Micronesia, a fin de debilitar a la flota estadounidense en su avance hacia un enfrentamiento final en algún lugar del Pacífico occidental. Para asegurarse la victoria en dicho enfrentamiento, los japoneses concibieron una nueva arma, y en 1937, el mismo año en que se declaró la guerra contra China, empezaron a construirla.

El mar Interior de Seto (*Seto Naikai* en japonés) es la gran masa de agua navegable que separa tres de las cuatro islas principales de Japón: Honshū, Shikoku y Kyūshū. Es un gigantesco fondeadero protegido, de 450 km de largo por 50 km de ancho, y, al igual que Scapa Flow, únicamente es accesible a través de unos pocos corredores bien defendidos, en particular el que se conocía como el canal de Bungo (*Bungo-Suidō*), entre Shikoku y Kyūshū. Sin embargo, a diferencia de Scapa Flow, el mar Interior también es pintoresco, está salpicado por casi tres mil islas cubiertas de bosques, en una de las cuales —la Isla de Nomi— se encuentra Etajima, la Academia Naval japonesa. A lo largo de las orillas del mar Interior hay una docena de importantes puertos de mar, entre ellos Kure, a 10 km al sureste de Hiroshima.

Kure, cuya denominación oficial era el Arsenal Naval de Kure, albergaba grandes instalaciones para la reparación de buques, sus propios altos hornos, una fábrica de armas y un astillero con el mayor dique seco del país. Aun así, a finales del verano de 1937, cientos de obreros estuvieron varios meses ampliando ese dique seco y haciéndolo más profundo, y el 4 de noviembre los

trabajadores empezaron a colocar la quilla de un nuevo acorazado. Habitualmente, un acontecimiento así hubiera sido motivo de celebración y de ceremonia en una cultura donde los rituales formales cumplían la función de hitos del progreso nacional. Por el contrario, se levantó una gigantesca cortina de sisal alrededor del lado del astillero que daba al mar a fin de ocultar los trabajos en curso. Se utilizó tanto sisal para erigir aquella barrera que los pescadores japoneses no podían confeccionar ni reparar sus redes de pesca, y durante un tiempo el marisco local escaseó y aumentó de precio. A los obreros asignados a la construcción del nuevo buque se les exigía prestar juramento de secreto, y se les entregaba un brazalete numerado; los guardias armados de todos los accesos al astillero comprobaban que toda persona que entrara en la zona de construcción estuviera debidamente autorizada.25

Muy pronto saltaron a la vista las dimensiones del nuevo buque, y los obreros empezaron a comprender los motivos de semejantes precauciones. Era un barco gigantesco. El buque que iba cobrando forma en Kure, originalmente designado solo como Acorazado n.º 1, tenía cuarenta pies más de eslora y diez pies más de manga, y era mucho más pesado que el *Bismarck* a la sazón en construcción en Hamburgo, al otro lado del mundo. El buque que se estaba construyendo en Kure acabaría desplazando más de 70.000 toneladas, lo que lo suponía prácticamente duplicar el tamaño de los acorazados británicos o estadounidenses. Sin embargo, su aspecto más llamativo era su armamento. En vez de los cañones de 380 mm del *Bismarck* o los de 406 mm del *Rodney* , el nuevo buque iba a contar con nueve cañones de 460 mm, dispuestos en tres torretas triples. Cada uno de aquellos cañones podía disparar un proyectil de 1.450 kg a una distancia de más de 40 km. Tenían un alcance mayor que cualquier acorazado estadounidense y podían tocarlo o hundirlo antes de que el enemigo consiguieran realizar un solo disparo. Poco menos de seis meses más tarde, el 29 de marzo de 1938, se colocaba la quilla de un segundo buque de esas mismas características, el Acorazado nº 2, en los astilleros de Nagasaki, en el extremo occidental de Kyūshū. [2] Allí también las actividades estaban envueltas en el secreto, hasta el extremo de que los

excursionistas que paseaban por las colinas circundantes eran detenidos e interrogados.26

Los buques construidos en Kure y Nagasaki finalmente fueron bautizados como *Yamato* y *Musashi* , y representaban el esfuerzo de Japón por neutralizar a base de tamaño y calidad la superioridad numérica de la Armada estadounidense. Los japoneses confiaban en que estos no estuvieran dispuestos a construir buques igual de grandes porque ningún barco de esas características podría pasar por el canal de Panamá. Por consiguiente, el *Yamato* y el *Musashi* podían imponerse a cualquier buque que pudieran construir los estadounidenses, lo que garantizaba la victoria decisiva en la inevitable confrontación. Por desgracia para aquel concepto, para cuando los buques entraron en servicio, en 1941 y 1942, los acorazados ya no definían el nivel del poderío naval. Como reconocimiento de ese hecho, el tercer buque de dicho clase, que empezó a construirse en mayo de 1940 (el mismo mes en que Alemania iniciaba su ataque hacia el oeste), fue transformado en un portaaviones a mitad de su construcción. No obstante, en 1937, los expertos navales de todo el mundo seguían consagrando al acorazado como el rey de la guerra naval, y con el *Yamato* y el *Musashi* los japoneses estaban convencidos de que habían encontrado la clave para derrotar a su rival de la otra orilla del Pacífico.27

La guerra en China seguía su curso. Los ejércitos japoneses ganaban prácticamente todas las batallas, pero en la mayoría de los casos los chinos derrotados, comandados por el generalísimo Chiang Kai-shek, simplemente cedían terreno y se reagrupaban para continuar luchando un día más. Los japoneses, frustrados por aquella táctica y convencidos por su propia propaganda de que los ingratos chinos se negaban a aceptar la magnánima liberación que se les ofrecía, reaccionaron con una furia sin precedentes, y daban rienda suelta a su aviación y su artillería en los ataques contra las ciudades chinas, ampliando la guerra contra los civiles, además de contra el esquivo ejército de Chiang. En aquella campaña se hizo tristemente célebre

lo que en Occidente se conoció como la Masacre de Nanking, en diciembre de 1937, en la que murieron al menos doscientos mil chinos, entre ellos muchas mujeres y niños. Las fotografías de aquella atrocidad se publicaron en la prensa estadounidense y en los noticieros cinematográficos, y tensaron ulteriormente las relaciones entre Japón y Estados Unidos. Ese mismo mes, los aviones de guerra japoneses atacaron y hundieron una lancha cañonera estadounidense, la USS *Panay* , que operaba en el río Yangtsé, cerca de Nanking. Los japoneses sospechaban, no sin razón, que la cañonera estadounidense estaba allí para recopilar información, y aunque insistieron en que el ataque había sido un error, pidieron disculpas y ofrecieron una indemnización, el incidente enconó más tarde las actitudes en Estados Unidos. Mientras tanto, los ejércitos japoneses se adentraban cada vez más en China, y a partir de 1939 empezaron a tener problemas para administrar el enorme territorio que ocupaban. Muy pronto, los jefes del Ejército japonés empezaron a buscar una salida a lo que pareció un atolladero.28

Para entonces ya había comenzado la guerra en Europa. Aunque Japón se mantuvo neutral en aquella contienda, a los dirigentes del Ejército japonés les impresionó la forma en que las fuerzas alemanas se pasearon en su campaña contra Polonia en septiembre de 1939, se apoderaron de Noruega en abril de 1940, expulsaron a los británicos de las playas de Dunkerque y conquistaron Francia. Previamente Japón había firmado un Pacto Antikomintern, [3] dirigido contra la Unión Soviética, y ahora los dirigentes japoneses iban más allá. En septiembre de 1940, un año después del comienzo de la guerra europea, los representantes de Alemania, Italia y Japón firmaron lo que se denominó el Pacto Tripartito en Berlín. Las naciones signatarias acordaban «respaldarse mutuamente y colaborar entre ellas». Japón reconocía la prioridad de Alemania e Italia «en el establecimiento de un nuevo orden en Europa», mientras que Alemania e Italia reconocían «el liderazgo de Japón en el establecimiento de un nuevo orden en la Gran Asia Oriental». El acuerdo obligaba a los participantes a «asistirse mutuamente» en caso de que cualquiera de los tres fuera «atacado por una potencia no involucrada en la guerra europea». Tan solo dos grandes

potencias encajaban en esa descripción: la Unión Soviética y Estados Unidos. Dado que Alemania había firmado un tratado de no agresión con la Unión Soviética, el objetivo evidente del Pacto Tripartito era Estados Unidos.29

Los espectaculares éxitos de las fuerzas alemanas crearon oportunidades para los japoneses en Asia. La derrota de Francia y Holanda y la atribulada situación de Gran Bretaña provocaban que las colonias de esos Estados europeos en Asia meridional se quedaran prácticamente huérfanas. Borneo, Java y Sumatra, en las Indias Orientales Holandesas, así como la colonia británica de Malaya, eran ricas en reservas de petróleo. La Indochina francesa era una importante fuente de caucho y de estaño. La tentación de apoderarse de aquellas valiosas y vulnerables colonias resultaba irresistible. En particular, a los oficiales del Ejército Imperial japonés no solo les parecía económicamente atractivo avanzar hacia Asia meridional, sino que de alguna forma imaginaban que podía suponer una salida del atolladero chino. Se trataba de una visión curiosa y en muchos aspectos contradictoria. Para derrotar a China, los japoneses necesitaban un acceso sin restricciones a los recursos de las colonias europeas en Asia meridional. Si obtener dichos recursos implicaba entrar en guerra con Gran Bretaña y Holanda, y muy posiblemente también con Estados Unidos, los dirigentes militares lo consideraban aceptable si aquello les permitía resolver la situación en China.30

No era ni mucho menos seguro que un avance hacia el sur para apoderarse de las colonias europeas significara una guerra con Estados Unidos, ya que probablemente los estadounidenses no estarían dispuestos a entrar en guerra para defender el Imperio colonial de Gran Bretaña. El problema era que los petroleros japoneses que iban a transportar hasta Japón el crudo desde Borneo, Sumatra o Malaya tenían necesariamente que pasar a través o alrededor de Filipinas, en manos estadounidenses. Por esa razón estos seguirían teniendo en su mano la llave de paso que controlaba el flujo de unos recursos esenciales para la patria. Por consiguiente, parecía necesario y lógico apoderarse también de Filipinas, y eso sí significaba una guerra con Estados Unidos. Los defensores de esa lógica argumentaban que, dado que dicha guerra era inevitable en

cualquier caso, un avance preventivo hacia el sur por lo menos permitía que Japón eligiera el calendario y las circunstancias.31

Si bien el Ejército japonés estaba deseando la guerra, la Armada se mostraba más cauta, aunque era una cautela silenciosa. A pesar de los progresos realizados por la Armada desde 1936, los jefes navales japoneses sabían que su flota no era lo bastante fuerte como para imponerse a la Armada de Estados Unidos, sobre todo en caso de un conflicto prolongado. Por otra parte, también sabían que si lo admitían, los generales del Ejército que dominaban el Gobierno bien podrían cortar la financiación necesaria para proseguir con el refuerzo de la Armada. Como decía un oficial de Marina después de la guerra: «En nuestro fuero interno sabíamos que no podíamos luchar contra las potencias anglo-estadounidenses, pero no podíamos afirmarlo de una forma rotunda. [...] Teníamos miedo de que el Ejército dijera: "Si la Armada no puede combatir, que nos den a nosotros su material y su presupuesto"».32

Kanji Katō falleció en 1939, y en 1941 el jefe del Estado Mayor de la Armada era el almirante Osami Nagano, un gigante en el sentido físico, cuyo apodo era «el Elefante». A pesar de su imponente tamaño, uno de los principales objetivos de Nagano era evitar enfrentamientos con sus homólogos del Ejército. En una reunión celebrada en julio de 1941, diez días después de que Alemania invadiera la Unión Soviética, los generales del Ejército insistieron en que era inevitable una guerra con Estados Unidos y Gran Bretaña. «Bueno», respondió Nagano, «en vista de que el Gobierno ya ha tomado una decisión, supongo que tendremos que acatarla». Yamamoto estaba escandalizado, y le dijo a un colega oficial: «Nagano es una nulidad». A pesar de todo, aportó su nota de fatalismo al añadir: «Ya no podemos hacer nada». Si «esos malditos locos del Ejército» iban a llevar a la nación a una guerra contra los estadounidenses, Yamamoto estaba convencido de que la mejor, y tal vez la única, oportunidad que tenía Japón para sobrevivir a una guerra así era asestar un golpe preventivo demoledor desde el principio. Ya desde enero de 1941, Yamamoto empezó a trabajar en lo que acabó siendo un plan de operaciones de nueve páginas que contemplaba lanzar un ataque desde los seis grandes portaaviones

de Japón contra la flota de acorazados estadounidenses fondeada en la base naval de Pearl Harbor, en Hawái, el primer día de la guerra.33

Todavía se estaba considerando si un ataque de esas características era una decisión acertada cuando las relaciones entre Japón y Estados Unidos sufrieron una crisis a finales del verano. El 1 de agosto, después de que los japoneses enviaran tropas a la Indochina francesa, Estados Unidos anunció un embargo económico de una larga lista de bienes esenciales que Japón importaba habitualmente de allí. Había llegado el momento en que Japón tenía que elegir entre plegarse a las exigencias estadounidenses o hacerse con sus propios recursos arrebatándoselos a las colonias británicas y holandesas del sur de Asia. En octubre, el general del Ejército Hideki Tojo asumió el cargo de primer ministro. Después de aquello, no quedaba casi ninguna duda sobre la dirección de la futura política de Japón. El Estado Mayor de la Armada ordenó a sus comandantes de operaciones que se prepararan para las hostilidades, y los pilotos de los portaaviones comenzaron a practicar los bombardeos aéreos contra buques fondeados en el puerto de Kagoshima, cuya topografía se parecía a la de Pearl Harbor.

[1] En japonés, el apellido va delante del nombre de pila. Por consiguiente, en japonés el nombre del almirante Katō se escribiría Katō Kanji. Dado que ello podría distraer o confundir a los lectores occidentales, en este libro todos los nombres japoneses se escriben al estilo occidental, con el apellido en segundo lugar.

[2] Una de las muchas ironías de la historia es que los dos superacorazados de Japón se construyeran en Hiroshima y Nagasaki, dos ciudades destinadas a pasar a la historia por motivos muy distintos.

[3] Con el Pacto Antikomintern del 25 de noviembre de 1936, Japón y Alemania calificaban al Estado soviético de «amenaza para la paz mundial», y ambas naciones se comprometían a cooperar «contra las actividades subversivas comunistas».

9. UNA ARMADA DE DOS OCÉANOS

Franklin D. Roosevelt había sido toda su vida un hombre de la Armada. Al igual que su primo lejano (y tío por matrimonio) Theodore («Teddy») Roosevelt, que envió a la Gran Flota Blanca a realizar una travesía alrededor del mundo en 1907, Roosevelt sentía desde niño una gran fascinación por la historia naval. Se crio en la localidad de Hyde Park, a orillas del río Hudson, allí aprendió a navegar en un pequeño bote de vela casi al mismo tiempo que aprendía a andar. Siendo niño leyó el libro de historia *La guerra naval de 1812* escrito por su primo Theodore, y a los quince años se atrevió, no sin dificultad, con el mamotreto de Alfred Thayer Mahan que postulaba que la posesión de una flota de acorazados definía la grandeza de un país. Era un ávido coleccionista de maquetas de barcos y de grabados navales, sobre todo de la era de la vela. Durante la Primera Guerra Mundial, Roosevelt prestó servicio como subsecretario de Marina de Woodrow Wilson, un cargo en el que se codeó jovialmente con los almirantes, aprendió a sentirse a gusto sobre la cubierta de un buque de guerra, e incluso comandó un destructor a través de los tortuosos corredores de la costa de Maine. En un etapa posterior de su vida se refería a su periodo como subsecretario con la expresión «cuando estaba en la Armada». El 4 de marzo de 1933 prestaba juramento en su investidura como trigésimo segundo presidente de Estados Unidos.1

El país le había elegido por abrumadora mayoría como respuesta a los estragos de la Gran Depresión, y los estadounidenses esperaban ansiosos a oír de qué forma su nuevo presidente pensaba sacar de ella al país. En realidad, Roosevelt no tenía un programa detallado ni coherente que presentar en su discurso de investidura, de modo que procuró restablecer la confianza del público: «Lo único a lo que debemos temer es», afirmó, haciendo una pausa teatral, «al propio miedo». No obstante, sus propuestas específicas eran una variopinta mezcla de ideas, en su mayoría convencionales, entre

ellas el cierre de los bancos durante varios días a fin de contener la hemorragia de las instituciones financieras del país, recortes en los salarios de los funcionarios de la Administración central para contribuir a equilibrar los presupuestos, e incluso una reducción del gasto militar. Sin embargo, muy pronto el nuevo presidente dio un marcado giro a la izquierda y promovió una serie de innovadores programas concebidos para proporcionar alivio inmediato a los más necesitados y, al mismo tiempo, estimular la economía. Propuso la creación de un seguro de desempleo, medidas de apoyo a los agricultores, un programa de obras públicas y una Ley de Recuperación de la Industria Nacional; todas sus propuestas fueron aprobadas por un dócil Congreso durante los famosos primeros cien días de su administración.2

Aunque las penalidades de la economía nacional dominaban la agenda del nuevo presidente, Roosevelt no ignoraba las potenciales amenazas desde el extranjero. Al día siguiente de su investidura, unas elecciones en Alemania convertían al Partido Nazi en la única organización política legal del país, lo que venía a confirmar el absoluto control del gobierno por parte de Hitler, al tiempo que en Japón el Kōdōha consolidaba su hegemonía. Roosevelt siguió adelante con la política marcada por Henry L. Stimson, secretario de Estado del anterior presidente, que se negaba a reconocer Manchukuo, el Estado títere de Japón en Manchuria, lo que más que nada venía a recalcar la desautorización por parte de Estados Unidos de las guerras de conquista. En un plano más tangible, Roosevelt tomó medidas para ampliar la Armada de Estados Unidos. Al hacerlo, fue capaz de combinar su compromiso con las obras públicas y su deseo de ampliar su querida Marina de guerra. Alentado por el presidente del Comité de Asuntos de la Armada de la Cámara de Representantes, Carl Vinson (diputado demócrata por Georgia), Roosevelt canalizó 238 millones de dólares del presupuesto de obras públicas a la construcción naval durante el primer año de su presidencia, y al año siguiente apoyó la legislación necesaria para llevar a la U.S. Navy hasta los límites autorizados por los tratados de Washington y Londres. Aquella legislación, la Ley Vinson-Trammell, autorizaba la construcción de un nuevo portaaviones, sesenta y

cinco destructores, treinta submarinos y casi mil doscientos aviones. Cuando, dos años después, Japón anunció su retirada del tratado, Roosevelt convenció al Congreso para que financiara otros dos portaaviones, así como seis cruceros pesados cuya construcción inicialmente se había autorizado en 1929, pero que nunca habían llegado a construirse por culpa de la Depresión. Por supuesto, aquellas decisiones vinieron a reforzar aún más la convicción de los japoneses de que Estados Unidos se estaba armando para un posible enfrentamiento.3

No iban del todo desencaminados. La U.S. Navy llevaba más de veinte años centrando gran parte de su planificación, su formación y sus maniobras en una posible guerra con Japón. En su mayor parte se trataba simplemente del ejercicio de la debida diligencia por parte de los oficiales de la Armada en la preparación de planes de contingencia con vistas a futuras eventualidades. Durante la década de 1920, la Armada desarrolló toda una serie de lo que vino en llamarse planes de colores, donde cada color representaba un posible enemigo: rojo para Gran Bretaña, negro para Alemania, verde para México, naranja para Japón, y algunos más. Sin embargo, de la misma forma que la mayoría de oficiales de la Armada japonesa consideraban que Estados Unidos era su futuro enemigo más probable, los oficiales de la U.S. Navy coincidían en centrar casi toda su atención en el Plan Naranja.4

La primera versión del plan se esbozó en 1911, y aunque periódicamente era sometido a revisiones y ajustes, su perfil básico permaneció prácticamente inalterado. Presuponía una ofensiva japonesa contra Filipinas, en respuesta a la cual las fuerzas terrestres estadounidenses y filipinas debían replegarse hasta una posición defensiva en la península de Bataán, cerca de Manila, y resistir allí durante seis meses. Con ello ganarían tiempo para que la flota de combate de Estados Unidos se congregara en Pearl Harbor, Hawái, y navegara hacia el oeste a través del Pacífico para un enfrentamiento con la flota de combate japonesa que debía decidir el desenlace de la guerra. El Plan Naranja era un plan de

contingencia, no una política del Gobierno, pero durante veinte años condicionó las peticiones que presentaba la Armada estadounidense a efectos presupuestarios y de planificación.

El problema era la logística. Era evidente que enviar una flota de acorazados a una distancia de 8.000 km de Hawái hasta el mar de Filipinas suponía crear una precaria línea de suministros, y estaba claro que podía resultar útil, tal vez esencial, ocupar y urbanizar una o más bases insulares en el Pacífico para apoyar ese avance. Ya en 1921 el comandante Earl («Pete») Ellis, del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos, redactó una ponencia titulada «Bases de Operaciones Avanzadas en Micronesia», que marcó la aparición de las operaciones anfibias como una especialidad del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos. Cuando Roosevelt fue investido presidente, la última versión del Plan Naranja incluía la toma de, al menos, dos bases intermedias en la ruta hacia Manila: Eniwetok, en las Islas Marshall, y Truk, en las Islas Carolinas. No iba a resultar fácil. Ambas islas estaban bajo la supervisión de Japón en virtud del mandato de la Sociedad de Naciones promulgado tras la Primera Guerra Mundial, y aunque el Tratado de Washington de 1922 prohibía la construcción de fortificaciones en dichas islas, los japoneses las habían reforzado de forma clandestina. Y una vez que renunciaron al Tratado de Washington, en 1936, empezaron a hacerlo abiertamente.5

Además de desarrollar los planes de guerra, la U.S. Navy también realizaba maniobras a gran escala todos los años para poner a prueba la preparación de la flota. La principal tarea de la Armada estadounidense durante los años de entreguerras consistió en planificar, ejecutar y evaluar esas maniobras. Para llevarlas a cabo, el alto mando dividía la flota en dos fuerzas operativas más o menos iguales, una de ellas calificada de amiga, y habitualmente denominada la Flota Blanca o la Flota Azul, y otra a la que se le asignaba el papel de agresora, y que normalmente recibía el nombre de Flota Negra o Flota Naranja. [1] Los oficiales que ejercían de árbitros llevaban la cuenta de los supuestos impactos y de los hipotéticos daños a lo largo de todo el ejercicio. A menudo este consistía en defender el canal de Panamá, como por ejemplo en

1929, cuando el almirante Mason Reeves demostró la flexibilidad táctica de los portaaviones al atacar el Canal con los aviones del *Saratoga* . Para las maniobras de 1937, la Armada planeó unas operaciones particularmente grandes, en las que participaron 152 buques y 496 aviones en el Pacífico norte entre Hawái y Alaska. Los japoneses protestaron y argumentaron que realizar unas maniobras a gran escala tan cerca de Japón era una provocación deliberada. A pesar de todo los ejercicios siguieron su curso, y un aspecto digno de mención fue un ataque aéreo lanzado desde los portaaviones de la flota agresora contra el archipiélago de Hawái.6

Las relaciones entre Japón y Estados Unidos, ya bastante endebles, empeoraron de forma sensible a finales de aquel mismo año a raíz de la noticia de la masacre de Nanking y del ataque japonés contra el USS *Panay* . Dentro del Gobierno de Roosevelt, Claude Swanson, ministro de Marina, un hombre habitualmente sereno, insistía en que el ataque contra el *Panay* era un acto de guerra y que Estados Unidos debía responder en consecuencia. Sin embargo, Roosevelt no estaba dispuesto a ir por delante de la opinión pública, y por el contrario decidió anunciar una serie de sanciones económicas, aunque optó por llamarlas de una forma diferente. «No las llamamos sanciones económicas», le dijo a los periodistas, «lo llamamos cuarentena. Queremos desarrollar una técnica que no nos lleve a la guerra». Sin embargo, Roosevelt sí solicitó un aumento adicional del gasto militar, y cuatro meses más tarde, en mayo de 1938, el Congreso aprobó un nuevo aumento del 20 por ciento del tamaño de la U.S. Navy en todos sus departamentos.7

El estallido de la guerra en Europa vino a complicar la planificación militar y naval de Estados Unidos. Mientras que los japoneses vieron nuevas oportunidades en los éxitos iniciales de Alemania y se apresuraron a consolidar su relación con el régimen de Hitler, la respuesta de Estados Unidos fue una determinación casi universal de mantenerse al margen de la guerra, y Roosevelt declaró de inmediato la neutralidad de su país. Sin embargo, se trataba de

neutralidad, no de indiferencia. Desde un principio, para Roosevelt la supervivencia de Gran Bretaña era esencial para la seguridad de Estados Unidos. Churchill alimentaba esa idea, y regularmente le enviaba al presidente estadounidense informes sobre el progreso de la contienda, sobre todo de las acciones de la Armada. Por ejemplo, tras la destrucción del *Graf Spee* en el Río de la Plata, Churchill le envió a Roosevelt una extensa y gráfica descripción de la batalla, y el presidente le envió una carta de respuesta para darle las gracias al «Antiguo miembro de la Armada» (que era la forma en que a menudo Churchill firmaba sus cartas) «por esa crónica enormemente interesante». Un año antes del ataque contra Pearl Harbor, Churchill le decía a su homólogo estadounidense «que la seguridad de Estados Unidos, así como el futuro de nuestras dos democracias y el tipo de civilización que representan, están ligadas a la supervivencia y la independencia de la Mancomunidad Británica de Naciones (Commonwealth)». Roosevelt estaba de acuerdo, y durante los más de dos años de neutralidad oficial de Estados Unidos, el presidente hizo todo lo posible por garantizar la supervivencia de Gran Bretaña, poniendo a prueba y estirando los límites de la legislación, e incluso de la Constitución, para alcanzar esa meta.8

Las Leyes de Neutralidad de 1935 y 1937 prohibían la venta a crédito de armamento por parte de Estados Unidos a Gran Bretaña o a cualquier otro país beligerante, así como el transporte de dicho armamento a bordo de buques estadounidenses, de modo que lo máximo que pudo hacer Roosevelt fue conseguir la autorización del Congreso para vender armas a Gran Bretaña en régimen de «venta al por mayor». Lo que sí podía hacer —e hizo— fue utilizar su autoridad ejecutiva para declarar la ampliación a 320 km de la zona de seguridad frente a la costa estadounidense y encomendar su vigilancia a la U.S. Navy. En público, Roosevelt lo presentó como una medida defensiva concebida para mantener la guerra alejada de las costas estadounidenses, aunque además esa medida suponía, y no por casualidad, una ayuda a los británicos en su esfuerzo por localizar los buques de guerra alemanes. Los buques de la U.S. Navy vigilaban e informaban —con mensajes no cifrados y en lengua inglesa— de la ubicación y las características de los navíos

beligerantes dentro de la zona de seguridad estadounidense. Frank K. B. Wheeler, capitán del destructor estadounidense *Jouett* , no tenía ninguna duda de que «el cometido de nuestros partes de posición era permitir a los buques de la Armada británica seguir el rastro» de los contactos de los que se informaba.9

Un ejemplo de cómo los buques de guerra de la U.S. Navy incumplían el espíritu, aunque no la letra, de una estricta neutralidad fue el caso del transatlántico alemán *Columbus* . Este, que había quedado inmovilizado en el Caribe cuando empezó la guerra, se refugió en el puerto neutral de Veracruz, en México. Los pasajeros bajaron a tierra, pero durante casi un año el barco permaneció allí, mientras los destructores de la U.S. Navy vigilaban las aguas costeras. En diciembre de 1940, el capitán del *Columbus* recibió la orden de llevar la embarcación de vuelta a Alemania, a pesar de la posibilidad de que fuera interceptada por los británicos. Cuando zarpó de Veracruz, los barcos de guerra estadounidenses le siguieron a través del golfo de México y hasta que se internó en el Atlántico, transmitiendo su posición cada cuatro horas. El *Columbus* se encontraba a 680 km del cabo May, Nueva Jersey, cuando apareció el destructor británico *Hyperion* . En presencia de un crucero estadounidense, el *Hyperion* disparó varios cañonazos por delante de la proa del *Columbus* para obligarle a detenerse. Los tripulantes de la nave, que no estaban dispuestos a que cayera en manos británicas, procedieron a hundirla provocando varios incendios a bordo y abriendo las tomas de mar, para después ponerse a salvo en los botes salvavidas. Los estadounidenses recogieron a los tripulantes alemanes y los llevaron de vuelta a Estados Unidos, donde quedaron en libertad. Aunque la U.S. Navy no había disparado un solo tiro durante aquel episodio, tampoco había actuado con una escrupulosa neutralidad.10

A lo largo de los meses siguientes, Roosevelt fue ampliando poco a poco el tamaño de la zona de seguridad, así como la libertad de acción de los buques de guerra estadounidenses dentro de ella. En una rueda de prensa, cuando los periodistas le preguntaron hasta dónde podía ampliarse la zona de neutralidad estadounidense, Roosevelt respondió sin darle importancia que hasta donde fuera

necesario. Aquella tarea exigía un considerable esfuerzo a la Armada estadounidense en tiempos de paz, y el jefe de operaciones navales, el almirante Harold Stark, volvió a poner en servicio varios destructores «de cuatro chimeneas» de la Primera Guerra Mundial. Prácticamente todos ellos necesitaron un profundo reacondicionamiento, y una vez que se hicieron a la mar la mayoría de sus tripulaciones eran noveles. A consecuencia de todo ello, las denominadas Patrullas de Neutralidad arrancaron muy despacio.11

La caída de Francia en junio de 1940 tuvo un efecto espectacular, e incluso revolucionario, en las actitudes de los congresistas. Aunque no afectó a la determinación popular de mantenerse al margen de la guerra, la sorprendente derrota del Ejército francés y la evacuación de las tropas británicas desde Dunkerque convencieron a muchos estadounidenses de que la victoria de Alemania en Europa era probable, tal vez inminente. Por consiguiente, parecía prudente que Estados Unidos llevara a cabo unos preparativos militares más enérgicos —no para entrar en la guerra, sino para defender el continente americano en caso de una victoria alemana—. El 19 de julio, menos de un mes después de la capitulación de Francia, el Congreso aprobó la mayor dotación presupuestaria para la Armada en la historia de Estados Unidos, al añadir a su flota nada menos que 257 buques de guerra, lo que prácticamente venía a duplicar su tamaño. La Ley de la Armada de Dos Océanos, como vino en llamarse, autorizaba la construcción de la asombrosa cifra de 18 nuevos portaaviones, 7 acorazados, 33 cruceros y 115 destructores. Por sí sola, era una fuerza que casi duplicaba el tamaño de toda la Armada Imperial japonesa y eclipsaba totalmente a la Kriegsmarine. A pesar de la enorme factura de más de 8.500 millones de dólares, la ley fue aprobada por la Cámara de Representantes por 316 votos a favor y ninguno en contra. De esa forma, la decisión japonesa de abandonar los protocolos de los tratados e involucrar a Estados Unidos en una carrera de construcción naval demostró ser un monumental error de apreciación. Por supuesto, ninguno de los buques que se autorizaron aquel verano iba a estar disponible hasta varios años después, lo que significaba que los japoneses todavía contaban con una pequeña oportunidad, en la que su flota iba a

seguir siendo competitiva respecto a la estadounidense, sobre todo teniendo en cuenta que Estados Unidos tenía que dividir sus fuerzas entre el Atlántico y el Pacífico. Los japoneses calculaban que su Armada iba a alcanzar su apogeo respecto a Estados Unidos a mediados de 1942. A partir de ahí, los estadounidenses se pondrían por delante y su margen de superioridad iría ampliándose rápidamente. Para quienes creían que la guerra con Estados Unidos era inevitable, el reloj ya estaba en marcha.12

Al tiempo que los astilleros estadounidenses de ambas costas resonaban con toda aquella nueva actividad, los buques disponibles de la Armada de Estados Unidos seguían adelante con las Patrullas de Neutralidad en el Atlántico. En septiembre, Roosevelt anunciaba el acuerdo de «bases a cambio de destructores» con Gran Bretaña (véase el capítulo 6). Roosevelt, reacio a presentar el plan ante el Congreso por temor a sufrir un revés, utilizó su autoridad ejecutiva para cerrar el acuerdo. Eso ponía a Stark en una posición incómoda. El jefe de operaciones navales estadounidense, cuyo curioso apodo era «Betty», [2] era un oficial de la Armada meticuloso, reacio a certificar, tal y como exigía la ley, que los destructores en cuestión eran «obsoletos e inútiles». Puede que estuvieran obsoletos, pero muchos de ellos incluso estaban participando en las Patrullas de Neutralidad, lo cual apuntaba a que no eran del todo «inútiles». Para colmo, al igual que casi todo el mundo aquel verano de 1940, Stark se preguntaba si los británicos iban a poder resistir contra la maquinaria de guerra nazi. En caso de que no lo lograran, era muy probable que Estados Unidos necesitara todos los destructores viejos y obsoletos que poseía. Roosevelt conocía a Stark desde la Primera Guerra Mundial y le había designado para el máximo cargo de la Armada, por delante de numerosos oficiales de su generación, en parte por su supuesta lealtad. Fiel a esas expectativas, al final Stark decidió que las bases navales que se conseguían de Gran Bretaña contribuían más a la seguridad de la nación que cincuenta destructores viejos, y si el comandante en jefe quería que él certificara su inutilidad, Stark estaba dispuesto a hacerlo.13

Stark también desempeñó un papel crucial en la reorientación de la planificación de guerra de Estados Unidos durante el otoño de aquel año. En noviembre asumió la tarea de preparar un extenso memorándum para Frank Knox, el nuevo ministro de Marina de Roosevelt, veterano de la guerra Hispano-Estadounidense y magnate de la prensa; en él Stark pasaba revista a los cambios drásticos en la situación mundial. A su juicio, Estados Unidos tenía básicamente cuatro alternativas estratégicas:

A. Limitarse a una estricta defensa del continente americano.
B. Mantener su acostumbrada atención en una posible guerra con Japón.
C. Intentar sostener unas fuerzas navales competitivas en ambos océanos.
D. Centrarse en la amenaza de Alemania.

A pesar de la obsesión de la U.S. Navy con los japoneses desde hacía veinte años, Stark llegó a la conclusión de que la Alemania de Hitler suponía el mayor peligro y el más inminente, además argumentaba que la cuarta de aquellas alternativas —el Plan D, o «Plan Dog» [Perro] en la jerga de la Armada— era la mejor opción para el país. «En caso de que nos viéramos obligados a entrar en guerra con Japón», afirmaba Stark en el memorándum, «deberíamos [...] evitar las operaciones en Extremo Oriente o en mitad del Pacífico que pudieran impedir a la Armada trasladar rápido al Atlántico las fuerzas plenamente adecuadas para salvaguardar nuestros intereses y nuestras políticas en la eventualidad de una derrota británica». Se trataba de un vuelco casi total respecto a los veinte años anteriores en la planificación de la U.S. Navy.14

Por añadidura, dado que la derrota de Alemania necesariamente tenía que lograrse en colaboración con los británicos, Stark también instaba a iniciar conversaciones informales entre los Estados Mayores británico y estadounidense para una planificación conjunta. Si bien se trataba de una estrategia sensata, también era dinamita política. La simple sugerencia de que Estados Unidos estuviera

colaborando con una potencia beligerante podía enardecer al poderoso lobby aislacionista, tanto entre el público en general como en el Congreso. Por consiguiente, Roosevelt insistió en que si de verdad aquellas conversaciones llegaban a tener lugar, debían ser oficiosas, de perfil bajo y no vinculantes. Aun así, la medida suponía un nuevo gran paso en la implicación activa de Estados Unidos.15

Las conversaciones de Estado Mayor tuvieron lugar en Washington entre enero y marzo de 1941. Los británicos se alegraron de saber que los estadounidenses estaban de acuerdo en que Alemania era el enemigo principal, también se entusiasmaron por el hecho de que los estadounidenses accedieran a «colaborar sostenidamente en la confección y ejecución de políticas y planes estratégicos». Para llevarlo a cabo, ambos países acordaron mantener un oficial de enlace de alto rango en la capital del otro. Roosevelt no aceptó las recomendaciones de forma oficial —seguía siendo reacio a cualquier compromiso formal—, pero tampoco las repudió. Ese era un rasgo característico de su estilo de gestión: prefería esperar y ver cómo se desarrollaban los acontecimientos y, al mismo tiempo, mantenía abiertas todas sus opciones. A pesar de todo, envió al contraalmirante Robert L. Ghormley a Londres en calidad de oficial de enlace informal.16

Aquel mismo otoño Roosevelt también reorganizó la flota. Durante más de una generación, la U.S. Navy había estructurado su flota conforme a la receta de Mahan, por la que una gran nación nunca debía dividir su fuerza de acorazados. Por consiguiente, Estados Unidos poseía una sola fuerza de combate unificada y una «fuerza de exploración» más pequeña. Aparentemente, la flota de combate podía trasladarse de un océano a otro, a través del canal de Panamá, dependiendo de dónde estuviera la mayor amenaza, y esa era precisamente la razón de que el Canal fuera uno de los pilares de los intereses de Estados Unidos en materia de seguridad. Sin embargo, dado que los japoneses amenazaban activamente con expandirse por el Pacífico y que los submarinos alemanes causaban estragos a los convoyes del Atlántico, los peligros eran simultáneos. Por consiguiente, a principios del nuevo año, Roosevelt ordenó que la U.S. Navy se dividiera en dos mandos: una Flota del Atlántico y

una Flota del Pacífico. (Una tercera, la Flota Asiática, mucho más pequeña, operaba desde su base en Filipinas). Era el reconocimiento del hecho de que trasladar la flota de un océano a otro ya no resultaba factible.

Para comandar la Flota del Atlántico, Roosevelt nombró al contraalmirante Ernest J. King. King, un oficial de carrera, hombre eficaz y trabajador, aunque su conducta tenía cierta mala fama en la Armada. Frío y brusco, King no tenía paciencia con la ineficacia, ni tolerancia para la dejadez, y era capaz de vilipendiar en público a sus propios subordinados cuando no cumplían sus exigentes estándares. El jefe de Estado Mayor del Ejército, George C. Marshall, calificaba a King de hombre «permanentemente malvado», y el jefe de planificación de Marshall, Dwight Eisenhower, que casi nunca decía algo malo de nadie, le tachaba de «deliberadamente maleducado». Esas características habían dado al traste con las ambiciones de King de ser nombrado jefe de operaciones navales en 1937, un cargo que fue para Harold Stark, más diplomático y comedido. King había dado por supuesto que su carrera en la Armada se había acabado, y estuvo varios meses en lo que él consideraba su último destino, la Junta General, un organismo de la Armada prestigioso pero escasamente influyente. Entonces, en diciembre de 1940, Stark y Knox resucitaron la carrera de King al convencer a Roosevelt de que era el hombre adecuado para la nueva Flota del Atlántico. Stark pronosticaba que King iba a «poner las cosas en orden a toque de corneta».17

Y eso fue justo lo que hizo, estableciendo protocolos para tiempos de guerra, como por ejemplo ordenar a los buques de guerra que navegaran con las luces apagadas y en zigzag cuando intentaran sacudirse de encima a los submarinos al acecho. A bordo de los barcos se decretaba periódicamente zafarrancho de combate, y las prácticas de artillería y los ejercicios con torpedos se hicieron más frecuentes. King fue mucho más allá de lo que Roosevelt se había atrevido hasta entonces y promulgó una orden general a los capitanes de sus buques donde declaraba: «Nos estamos preparando —y ya estamos cerca de— para ese tipo de operaciones activas (que comúnmente se denomina guerra) que requieren el

ejercicio y la utilización de todas las facultades y capacidades de todos y cada uno de los oficiales en puestos de mando». Para cerciorarse de que a nadie se le pasara por alto lo que quería decir, unos días después King emitió otro mensaje donde proclamaba: «Ya no estamos en una situación de tiempos de paz».18

La Flota del Pacífico era mucho mayor que la Flota del Atlántico de King, y su comandante conservaba el título de comandante en jefe de la Flota de Estados Unidos (CINCUS). En 1941, el comandante en jefe era el almirante James O. Richardson, un tejano directo y enérgico que, al igual que King, tenía unos conceptos inamovibles de cómo había que gestionar las cosas. Sin embargo, el mandato de Richardson duró poco. La flota de acorazados del Pacífico había llegado a Pearl Harbor, Hawái, en la primavera del año anterior, y aunque el plan inicial era que regresara a su base permanente de la Costa Oeste al cabo de unas pocas semanas, Roosevelt decidió que permaneciera en Pearl Harbor para que cumpliera un papel de contención frente a los japoneses. A Richardson no le gustó la decisión, principalmente porque complicaba su logística y su régimen de instrucción. También le molestó que, a fin de disimular la razón para prolongar la estancia de la flota en Hawái, la Administración había anunciado que lo hacía a petición del propio Richardson. Por supuesto, él no había hecho tal cosa, y viajó a Washington para protestar tanto por la decisión como por la forma en que se había presentado al público. En un momento de su conversación con el presidente, Richardson manifestó la opinión, que nadie le había pedido, de que «los altos oficiales de la Armada no tienen ni la fe ni la confianza en los dirigentes civiles del país necesarias para la satisfactoria conducción de una guerra en el Pacífico». Decirle eso al presidente de Estados Unidos resultaba chocante, sobre todo teniendo en cuenta que Roosevelt se consideraba un hombre de la Armada. El presidente no reaccionó en aquel momento, porque le desagradaban las confrontaciones personales y procuraba evitarlas, pero a partir de ese momento los días de Richardson al mando estaban contados. El 1 de febrero de 1941, el mismo día en que King era ascendido al rango de almirante, Roosvelt nombró al almirante Husband Kimmel para relevar a

Richardson al mando de la Flota del Pacífico. Furioso por su destitución, Richardson exigió saber el motivo. Knox le dijo: «La última vez que estuvo usted aquí hirió los sentimientos del presidente».19

En la primavera de 1941, mientras la Wehrmacht de Hitler conquistaba Grecia, aplastaba la resistencia en Yugoslavia y expulsaba a los británicos de Creta, Estados Unidos se aproximó un poco más a la plena beligerancia en el Atlántico Norte. En marzo, Roosevelt se apuntó una importante victoria política cuando el Congreso, tremendamente dividido, aprobó la Ley de Préstamo y Arriendo, que abría el grifo de un torrente de ayuda estadounidense a Gran Bretaña. Sin embargo, esa ayuda de nada habría servido si las mercancías que contemplaba dicha ley no llegaban a Gran Bretaña a través del Atlántico Norte. En abril de 1941, las pérdidas del transporte marítimo a manos de los submarinos alemanes casi se duplicaron, pasando de 365.000 toneladas a 687.000 toneladas al mes, por lo que Stimson instó al presidente a autorizar que la U.S. Navy escoltara los convoyes que transportaban los materiales del programa de Préstamo y Arriendo.

Había dos cosas que impedían actuar a Roosevelt. Una fue que el 1 de abril un senador republicano presentó una ley que prohibía que los buques de guerra estadounidenses escoltaran convoyes, y otra la decisión de Japón de firmar un pacto de no agresión con la Unión Soviética, lo cual despejaba el camino a un avance de los japoneses por el Pacífico Sur. A raíz de aquellas presiones tanto dentro como fuera del país, Roosevelt evitó autorizar las escoltas pasivas en el Atlántico, a cambio se limitó a ampliar el área de las Patrullas de Neutralidad estadounidenses. Como era característico en él, Roosevelt era muy poco explícito a la hora de explicar exactamente qué estaban haciendo aquellos buques de guerra dedicados a patrullar. El 25 de abril, en una rueda de prensa, le preguntaron por las críticas del público al hecho de que el presidente estuviera utilizando los buques de guerra de la Armada para escoltar convoyes, y Roosevelt insistió en que las «patrullas» no eran

escoltas. «¿Cree usted que llamar vaca a un caballo... convierte a la vaca en caballo?», dijo en tono de broma a los periodistas. «Yo no lo creo». Pero, por supuesto, el que estaba llamando vaca a un caballo era él. Cuando un reportero se lo hizo notar preguntándole: «Señor presidente, ¿puede usted explicarnos la diferencia entre una patrulla y un convoy?», Roosevelt le espetó: «¿Y usted conoce la diferencia entre una vaca y un caballo?».20

Comoquiera que se llamaran, King tuvo que coordinar el aumento de las patrullas, y para llevarlo a cabo declaró abiertamente una «movilización de guerra» para la Flota del Atlántico. Roosevelt reforzó el mando de King con el traslado del portaaviones *Yorktown* y cuatro destructores desde el Pacífico al Atlántico. A eso le siguió, en el mes de junio, una fuerza aún mayor, que incluía tres acorazados y cuatro cruceros. Los traslados se hicieron de forma discreta, con pocos barcos cada vez y con órdenes secretas. Roosevelt seguía siendo reacio a hacer cualquier cosa que pudiera parecer una provocación deliberada. El 23 de mayo, en un reunión del Gobierno (la víspera de que el *Bismarck* hundiera el *Hood*), Roosevelt le dijo a sus ministros: «No quiero disparar el primer tiro». Podía ser, pero estaba andando por el filo de la navaja. El ministro del Interior, Harold Ickes, suponía que Roosevelt estaba «esperando que los alemanes provocaran algún incidente».21

Hitler no estaba dispuesto a hacerlo. Una vez que tomó la decisión de invadir la Unión Soviética, en cuanto se pacificara la región de los Balcanes, el Führer estaba decidido a no hacer nada que pudiera arrastrar a Estados Unidos a la contienda, por lo menos no hasta que Stalin cayera derrotado. Cuando Estados Unidos envió una brigada de infantes de Marina (*marines*) para ocupar Islandia en junio, tan solo unos días antes de la fecha prevista para la invasión de Rusia, Erich Raeder argumentó de forma vehemente ante Hitler que aquello equivalía a un acto de guerra, y que había que enviar a la Kriegsmarine, en particular a sus *U-Booten* , contra los entrometidos estadounidenses. Hitler rechazó su propuesta. Lo primero eran los rusos, le dijo a Raeder, y le dio instrucciones de que ordenara a los capitanes de los submarinos que «no debían utilizarse

las armas» contra los estadounidenses fuera cual fuese la provocación.22

Aquel mismo mes de junio llegó a Washington la noticia de que un submarino alemán (el U-69) había hundido un vapor mercante estadounidense, el *Robin Moor* . No había habido víctimas, pues el comandante del *U-Boot* , de conformidad con las normas acordadas en 1936, aunque raramente respetadas, había dado el alto al *Robin Moor* , había exigido ver su documentación, después de decidir que transportaba bienes de contrabando (algunos rifles de precisión y munición), dio la orden de que los pasajeros y la tripulación subieran a los botes salvavidas, y a continuación hundió el buque. El incidente se había producido unas semanas atrás, pero la noticia no se conoció hasta que se encontraron los botes salvavidas y se rescató a los pasajeros. Aquel altercado no tuvo ni el dramatismo ni el mismo número de bajas que el hundimiento del *Lusitania* en 1915, pero se trataba de un *casus belli* inequívoco en caso de que Roosevelt quisiera utilizarlo. Por el contrario, este se limitó a enviar un mensaje desafiante al Congreso. No solo dudaba que la voluntad del país le respaldara en una postura más contenciosa, además seguía esperando que los británicos lograran imponerse en la batalla del Atlántico sin que Estados Unidos tuviera que convertirse en un país activamente beligerante.23

Una vez que las divisiones alemanas cruzaron la frontera soviética el 22 de junio y quedó claro que toda la atención de Hitler se centraba en el este, Stark consideró que había llegado el momento de que la U.S. Navy empezara a escoltar sin tapujos los convoyes del Atlántico. En un primer momento Roosevelt lo autorizó, pero volvió a echarse para atrás cuando los japoneses ocuparon la Indochina francesa. Ante la posibilidad de una crisis en los dos océanos, Roosevelt era reacio a dedicarse de lleno al Atlántico mientras la situación en el Pacífico fuera tan imprevisible. En una carta que le envió a Ickes, el presidente se lamentaba de que «sencillamente, no tengo Armada suficiente para manejarme».24

A pesar de todo, finalmente Roosevelt decidió compartir las tareas de escolta con los británicos. Unas semanas más tarde, a mediados de julio, el presidente se reunió con Harry Hopkins en la

Casa Blanca y arrancó un mapa del océano Atlántico de las páginas del *National Geographic* . Lo extendió sobre una mesa y trazó una línea de norte a sur ente un punto situado a 320 km al este de Islandia y las Islas Azores, hasta llegar más o menos hasta el paralelo 26. Le pidió a Hopkins que informara a Churchill de que la U.S. Navy se comprometía a asumir la responsabilidad de los convoyes al oeste de esa línea, lo que iba a permitir que la Royal Navy, demasiado dispersa y diluida, concentrara sus esfuerzos en las zonas de guerra más próximas a Europa. Fue un nuevo vínculo de unión entre las Armadas británica y estadounidense.25

El 4 de septiembre de 1941, el USS *Greer* , uno de los destructores de cuatro chimeneas recuperados para el servicio, navegaba rumbo a Islandia transportando el correo y suministros para los seis mil marines estadounidenses que habían sido enviados allí en el mes de junio. Mientras el *Greer* arrostraba una mar picada, un avión patrulla de largo alcance de la RAF que volaba por encima indicó mediante su lámpara de destellos que un submarino alemán emergido se encontraba a 16 km de distancia. El comandante del *Greer* , el capitán de fragata Laurence H. Frost, ordenó cambiar de rumbo para aproximarse al *U-Boot* . Frost no tenía intención de atacar al submarino; su plan consistía en localizarle e informar de su posición conforme a las órdenes vigentes.26

Para cuando Frost dio con él, el submarino ya se había sumergido y el *Greer* empezó a seguir su rastro con el sonar. El comandante del U-652, con el pitido del sonar del *Greer* resonando implacablemente en sus oídos y con las baterías a punto de agotarse, no tenía forma de averiguar la nacionalidad del buque que le perseguía de una forma tan implacable. El avión patrulla británico lanzó varias cargas de profundidad, sin que ninguna de ellas diera en el blanco, pero, al estar sumergido, el capitán del *U-Boot* no podía ver el origen de los explosivos y llegó a la conclusión de que procedían del destructor que tenía encima. Al cabo de tres horas y media, el capitán alemán logró maniobrar hasta una posición desde la que disparó dos torpedos contra su perseguidor. Ninguno acertó en el blanco. Sin

embargo, al verse atacado, Frost respondió con un aluvión de cargas de profundidad por su propia cuenta. Ninguno de los buques sufrió daños, pero aquello supuso el primer intercambio de fuego real entre las fuerzas navales alemanas y estadounidenses.27

Roosevelt manifestó su indignación ante la afrenta alemana en una de sus charlas radiofónicas informales a todo el país una semana después. Al margen de si su indignación era genuina o fingida, Roosevelt le dijo a sus oyentes que el *Greer* «navegaba en una misión legítima» y que el submarino alemán había disparado sus torpedos «con la intención deliberada de hundirlo». Por consiguiente, Roosevelt anunció que los buques estadounidenses que navegaban por el Atlántico Norte ya no esperarían a una amenaza inminente para abrir fuego. «Cuando uno ve una serpiente de cascabel», afirmó, «no espera a que le ataque para aplastarla». A partir de ese momento, afirmaba Roosevelt, los buques de guerra estadounidenses en el Atlántico iban a ser los primeros en disparar.28

Raeder interpretó aquel anuncio prácticamente como una declaración de guerra, por lo menos en el mar, y en una reunión con Hitler en la Madriguera del Lobo, el cuartel general del Führer en Prusia oriental, el almirante alemán argumentó que el anuncio de Roosevelt significaba que «ya no había ninguna diferencia entre los buques británicos y estadounidenses». Solicitó que se autorizara a los *U-Booten* atacar a cualquier buque de guerra que fuera escoltando un convoy, «en cualquier área de operaciones y en cualquier momento». Una vez más, Hitler no le hizo caso. Le dijo a Raeder que esperaba un resultado decisivo en Rusia muy pronto, y hasta entonces los submarinos alemanes debían seguir practicando la contención.29

Por su parte, Roosevelt decidió que había llegado el momento de reunirse con Churchill cara a cara. Con la puesta en escena de una de esas maniobras de intriga a las cuales era tan aficionado, Roosevelt se escabulló de Washington, supuestamente para ir a pescar, y en absoluto secreto subió a bordo del buque insignia del almirante King en la Flota del Atlántico, el crucero pesado *Augusta* , junto a la isla de Martha’s Vineyard. El *Augusta* condujo al presidente

hasta la bahía de Placentia, en la costa sur de Terranova, donde el 5 de agosto Roosevelt y Churchill iniciaron una conferencia que duró cuatro días. Por su parte, Churchill llegó a bordo del acorazado *Prince of Wales* , el navío que se había enzarzado en combate contra el *Bismarck* en el estrecho de Dinamarca diez semanas atrás. Cuando concluyó la reunión y se hizo pública, fue una noticia de primera página a ambos lados del Atlántico. No se trataba de una alianza, y el único documento oficial que surgió de la conferencia fue la denominada Carta Atlántica, una lista de principios pactados por ambas partes como directrices de cualquier acuerdo de posguerra, y que incluía «el derecho de todos los pueblos a elegir la forma de gobierno bajo la que desean vivir». Lo verdaderamente trascendental era que la reunión llegara a celebrarse, un hecho por el que sin duda Churchill estaba agradecido.30

El mes siguiente, conforme a la directiva del presidente, la U.S. Navy empezó a escoltar convoyes en la mitad occidental del Atlántico Norte. El primero fue el HX-150, un convoy rápido que zarpó de Halifax, originalmente formado por más o menos cincuenta barcos, aunque varios de ellos se descolgaron poco después de iniciar la travesía debido a problemas en los motores. Los destructores canadienses acompañaron al convoy hasta algún punto al sur de Terranova, donde, el 16 de septiembre, cinco destructores estadounidenses asumieron las tareas de escolta. El convoy navegó hacia el este durante diez días, zigzagueando y a una velocidad de nueve nudos, bajo el típico tiempo revuelto del Atlántico Norte. A pesar de numerosos falsos avistamientos, e incluso del lanzamiento de unas cuantas cargas de profundidad, lo cierto es que no hubo ningún ataque de los submarinos, y el 25 de septiembre los estadounidenses hicieron entrega del convoy a los británicos en un punto de encuentro predeterminado en medio del Atlántico (MOMP). Allí sus homólogos de la Royal Navy les dieron las gracias y les despidieron con un enérgico «*cheerio* », y a continuación los estadounidenses pusieron rumbo al norte, hacia Islandia, para repostar.31

El convoy SC-48, que zarpó de Sydney (Nueva Escocia) dos semanas después, no tuvo tanta suerte. Una vez más, los

canadienses encomendaron el convoy a los estadounidenses tan solo unos días después de zarpar. Los problemas empezaron la madrugada del 15 de octubre. La presencia de, por lo menos, un submarino alemán quedó de manifiesto cuando un buque mercante del convoy explotó de repente. A lo largo de las horas siguientes, en lo que para entonces ya resultaba una pauta demasiado familiar, los *U-Booten* atacaron desde la superficie al amparo de la oscuridad. Los comandantes de la escolta estadounidenses lanzaban bengalas al cielo nocturno y navegaban resueltamente de acá para allá, pero no les sirvió de nada, y las explosiones periódicas se sucedieron a lo largo de la noche. El amanecer trajo un respiro, y el convoy siguió obstinadamente su camino hacia el este durante las horas de luz del 16 de octubre.

Sin embargo, por la noche regresaron los submarinos alemanes. Para entonces habían convergido hacia la zona algunos buques de escolta adicionales, procedentes de un convoy (ON-24) con rumbo al oeste, lo que proporcionaba al SC-48 una escolta insólitamente nutrida de siete destructores y siete corbetas de la clase Flor. Uno de los recién llegados era el USS *Kearny* , un destructor relativamente nuevo de la clase *Gleaves* , con 34 pies más de eslora y 600 toneladas más de peso que los viejos destructores de cuatro chimeneas. Entre la confusión de una batalla nocturna imperfectamente iluminada por las bengalas a la deriva y las ocasionales explosiones en los barcos del convoy, el comandante del *Kearny* , el capitán de fragata Anthony L. Danis, vio de repente que una corbeta británica iba a cruzarse en su camino directamente a popa, entonces ordenó un viraje de emergencia a babor. El *Kearny* , que estaba trazando una curva muy cerrada y aparecía recortado contra el fondo de un carguero en llamas, constituía un blanco irresistible para el *Kapitänleutnant* (teniente de navío) Joachim Preuss, a bordo del U-569. Preuss disparó un abanico de tres torpedos, y el de en medio alcanzó de lleno al *Kearny* en el costado de estribor.32

La explosión destruyó la sala de calderas nº 1 y lanzó chorros de vapor hirviendo hasta el puente; dejó fuera de servicio toda la corriente eléctrica y las comunicaciones, tanto internas como

externas. Durante un momento parecía que el barco podía hundirse. Pero los equipos de control de daños apuntalaron los mamparos que amenazaban con venirse abajo, y los mecánicos (coloquialmente llamados la «cuadrilla negra») lograron poner en marcha el motor de babor. Al cabo de una hora la embarcación ya navegaba a tres nudos, y al amanecer alcanzaba los diez. El *Kearny* , escoltado por el *Greer* , a trancas y barrancas logró llegar a puerto en Islandia, con un saldo de once muertos y veintidós heridos.33

El incidente marcó el primer derramamiento oficial de sangre estadounidense en combate en la Segunda Guerra Mundial. Ignorando el hecho de que el *Kearny* se había involucrado activamente en las operaciones de combate, Roosevelt anunció que «la historia ha dejado constancia de quién ha disparado primero». Insistió en que «Estados Unidos ha sido atacado», y afirmó: «No estamos dispuestos a aceptarlo así como así», añadiendo, para darle un énfasis más teatral: «¡Pues al diablo con los torpedos!». Es posible que Roosevelt contara con que sus oyentes añadieran implícitamente la siguiente frase del famoso pronunciamiento que hizo el almirante Farragut en la bahía de Mobile en 1864: «¡Avante toda!».34

A raíz de aquel suceso, los jefes de las Armadas tanto de Alemania como de Estados Unidos instaron a sus Gobiernos a declarar la guerra. Raeder volvió a suplicarle a Hitler que levantara las restricciones a las operaciones de los *U-Booten* que había ordenado. Lo que estaba ocurriendo en el Atlántico Norte, insistía el almirante, era una guerra abierta, y lo único que se conseguía con aquellas restricciones era poner a los submarinos alemanes en una situación de desventaja imposible, ya que podían ser atacados por un enemigo al que no estaban autorizados a combatir. Por su parte, Stark instaba a Roosevelt a que aprovechara el momento y pidiera permiso al Congreso para una declaración de guerra. Stark estaba convencido de que los británicos no podían ganar la guerra sin ayuda, y él estaba dispuesto a lanzarse de cabeza al conflicto. Ninguno de los dos jefes de Estado se dejó impresionar. Hitler estaba decidido a liquidar primero a los rusos, y Roosevelt no quería actuar sin tener asegurado el apoyo de la opinión pública.35

Los convoyes prosiguieron. Seis días después de que el *Kearny* fuera torpedeado, el HX-156 zarpó de Halifax y al día siguiente se encontró con su grupo de escolta estadounidense en medio de un mar muy picado y con mala visibilidad. El convoy navegó hacia el este durante una semana, y la tediosa faena se llevaba a cabo con más incomodidades de lo habitual debido un tiempo pésimo. En el ala de babor del convoy, el destructor estadounidense *Reuben James* avanzaba precariamente, y los tripulantes tenían que asirse con firmeza a los cabos de seguridad para moverse a lo largo de las traicioneras cubiertas.

En torno a las 3.30 de la madrugada del 30 de octubre, el *Kapitänleutnant* Erich Topp, a bordo del U-552, atisbó el convoy a través de sus prismáticos Leitz. Le transmitió las coordenadas a Dönitz a la base de Kernevel y después procedió a seguir al convoy. Cerca de las 5.30, poco antes del amanecer, Topp decidió realizar un ataque rápido antes de que saliera el sol, y el navío que tenía más cerca era un destructor de cuatro chimeneas que custodiaba el flanco de babor del convoy. Topp disparó un abanico de dos torpedos, a continuación envió rápidamente otro parte de contacto, y después se sumergió. El *Reuben James* acababa de iniciar un viraje a babor tras haber interceptado esa emisión de radio cuando uno de los torpedos alcanzó al destructor un poco por delante de la chimenea más a proa. A la explosión del torpedo le siguió de inmediato una enorme explosión secundaria —es casi seguro que el torpedo incendió la santabárbara del barco, situada justo debajo del puente—. Fuera cual fuese la causa, toda la parte delantera del *Reuben James* quedó hecha añicos. Los tripulantes supervivientes se esforzaban por arriar las lanchas salvavidas o se dejaban caer a las gélidas aguas, ahora cubiertas de un denso aceite. Cuando se hundió la popa del *Reuben James* , las cargas de profundidad, que estaban programadas para detonar a una profundidad específica, empezaron a explotar, matando a muchos de los que luchaban por salvar sus vidas en el agua. En total murieron 115 hombres, incluidos todos los oficiales, de una tripulación de 160 marineros.36

En tan solo unos meses, el papel de los buques de guerra estadounidenses en el Atlántico había pasado de realizar «patrullas»

a escoltar activamente los convoyes, y por último a la guerra a gran escala. Sin embargo, incluso entonces, ninguno de los dos bandos estaba dispuesto a reconocer de manera oficial lo que estaba ocurriendo. Hitler estaba frustrado porque su esperado triunfo en el este se había visto frenado por la táctica de tierra quemada del Ejército Rojo. Cuando, tras un costoso asedio de Odesa, las divisiones alemanas finalmente entraron en la ciudad, el 16 de octubre, tan solo encontraron ruinas humeantes. Claramente la guerra en Rusia iba a llevar más tiempo e iba a tener un coste mayor de lo que Hitler había planeado. En cuanto a Roosevelt, en Estados Unidos seguía sin haber consenso acerca de si el país debía entrar o no en la guerra. En su diario, Harold Ickes apuntaba: «Aparentemente el presidente va a esperar… Dios sabe hasta cuándo».37

Y además estaban los japoneses. El mismo día que un *U-Boot* torpedeaba el *Kearny* y las tropas alemanas entraban en Odesa, el general Hideki Tojo era nombrado primer ministro de Japón, un acontecimiento que sellaba la rendición final del Gobierno japonés al control de los militares. Aquello complicaba mucho la decisión de Roosevelt de mantener las distancias con Japón al tiempo que apoyaba a Gran Bretaña en la batalla del Atlántico. Hasta entonces las políticas que había adoptado el presidente para garantizar ese objetivo —trasladar a Hawái la flota estadounidense del Pacífico e imponer sanciones económicas— no habían logrado impresionar a los japoneses. Por otra parte, Roosevelt tenía en su mano una baza fundamental: el petróleo estadounidense. En 1941 Estados Unidos era el mayor productor y exportador mundial de crudo, y la desesperada necesidad de ese petróleo que tenía Japón le daba a Roosevelt una enorme capacidad de presión. [3] Sin embargo, Roosevelt se resistía a jugar esa baza, pues era consciente de que al hacerlo podía provocar una crisis definitiva e irreversible.

Roosevelt advirtió a los japoneses de que su contención tenía un límite. En julio de 1941, tres meses antes de que Tojo accediera al cargo de primer ministro de Japón, los japoneses utilizaron una

escaramuza entre soldados franceses y siameses (tailandeses) como pretexto para enviar tropas a Indochina. El 24 de ese mes, Roosevelt se reunió con el embajador japonés en Washington, Kichisaburo Nomura, para decirle sin rodeos que, aunque hasta ese momento había permitido que prosiguiera la venta de petróleo a Japón con la esperanza de mantener la paz, la entrada de Japón en Indochina había creado «una situación que a Estados Unidos necesariamente le provocaba una grave inquietud». La amenaza no era explícita pero sí inequívoca. Nomura respondió con la línea oficial del Gobierno japonés, que decía que los elementos de la Francia Libre y la influencia de China en Indochina habían hecho necesario que Japón ocupara la zona por su propia seguridad. Roosevelt desestimó esa justificación de inmediato, aunque ofreció una posible solución. Propuso que si Japón retiraba sus fuerzas de Indochina, Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón podían colaborar para garantizar la neutralidad de Indochina y convertir la provincia en una especie de Suiza asiática (un símil de Roosevelt). Nomura confesó que «una decisión como esa resultaría muy difícil en estos momentos para Japón, debido a la necesidad de salvar la cara», pero trasladó cumplidamente la propuesta a Tokio. No obstante, allí la inercia hacia la guerra ya era irreversible, y la idea fue rechazada.38

Roosevelt incrementó la presión, y una semana después, el 1 de agosto de 1941, ordenó la inmovilización de los activos japoneses. Sin embargo, ni siquiera entonces se decidió a jugar la baza del petróleo. Los halcones de su gobierno, como el secretario del Tesoro Henry Morgenthau, le presionaban para que cortara todas las exportaciones, aunque otros le advertían de que una decisión como aquella arrinconaba a Japón y podía desencadenar una guerra. Roosevelt literalmente se llevó las manos a la cabeza y le dijo a sus ministros que buscaran una solución. Lo que surgió fue un plan que sometía a embargo el combustible de aviación de alto octanaje, pero permitía a Japón comprar crudo al mismo nivel que en años anteriores, aunque únicamente si pagaba al contado. En palabras del historiador Jonathan Utley, Roosevelt quería «conseguir que Japón recuperara la cordura, no que se pusiera de rodillas». Por desgracia, mientras Roosevelt estaba reunido con Churchill en Terranova, otro

halcón, Dean Acheson, subsecretario de Estado, que presidía el Comité de Control de Fondos Extranjeros, suspendió el suministro de efectivo a Japón. El efecto en la práctica fue que durante más de un mes Japón tampoco pudo importar petróleo estadounidense, que representaba el 80 por ciento de sus importaciones de crudo. Cuando Roosevelt regresó de su reunión con Churchill frente a las costas de Terranova y se enteró de lo que había sucedido, ya era demasiado tarde para revocar la decisión sin dar la impresión de indecisión, de modo que en la práctica el embargo se mantuvo.39

Aquello fue decisivo. Los japoneses tan solo disponían de reservas de petróleo para aproximadamente dieciocho meses, y el embargo les obligaba a elegir entre dar marcha atrás ante los estadounidenses o seguir adelante con la conquista de Asia meridional. Tojo y los demás generales insistían en que no había más opción que conseguir petróleo, un recurso esencial, de las colonias europeas de la Malaya británica y de las Indias Orientales Holandesas, que habían quedado huérfanas. Si eso significaba una guerra con Inglaterra, con Holanda e incluso con Estados Unidos, que así fuese.40

Nomura, que no estaba al corriente de la decisión de su Gobierno ni del plan de ataque contra Pearl Harbor de Yamamoto, permaneció en Washington en un intento a la desesperada de salvar la paz. El Gobierno de Tojo le envió una nueva lista de propuestas el 20 de noviembre, pero los términos eran tan unilaterales que Cordell Hull los calificó de «disparatados». Los japoneses consideraron las contrapropuestas de Estados Unidos igual de inaceptables. El propio Hull llegó a la conclusión de que era inútil seguir negociando y que los japoneses no se planteaban en serio llegar a un acuerdo.41

Además, Hull sabía que Nomura estaba trabajando con una fecha límite. Durante un tiempo el Departamento de Estado estadounidense había tenido acceso al tráfico de mensajes diplomáticos del Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón. [4] Sabía que Tokio había informado a Nomura de que debía llegar a una solución diplomática antes del 29 de noviembre, porque después de esa fecha «las cosas van a ocurrir de forma automática». El conocimiento de ese mensaje bastó para convencer a Stark de que

debía enviar una alerta a todos los comandantes del Pacífico. El mensaje, enviado el 27 de noviembre, no dejaba lugar a equívocos: «Este despacho debe considerarse una alerta de guerra. Las negociaciones con Japón con vistas a una estabilización de la situación en el Pacífico se han suspendido, y a lo largo de los próximos días cabe esperar un movimiento agresivo de Japón». Stark sugería que el objetivo de un movimiento agresivo de ese tipo podría ser Filipinas, Tailandia, Malaya o Borneo. En un mensaje posterior, Stark instaba a los comandantes del Pacífico a no precipitarse: «No emprendan ninguna acción ofensiva hasta que Japón cometa un acto flagrante».42

Para entonces, la fuerza de ataque de los portaaviones japoneses ya se había hecho a la mar.

[1] Hubo algunas excepciones. En las maniobras Problem XX, celebradas durante la primavera de 1939, la fuerza amiga era la Negra, y la fuerza agresora (supuestamente alemana) era la Blanca. Curiosamente, en las maniobras japonesas, las fuerzas amigas (japonesas) a menudo recibían el nombre de Azules, mientras que la fuerza enemiga (estadounidense) era la Roja.

[2] A Stark el apodo le venía de sus tiempos de novato en la Academia Naval, cuando un estudiante de último curso le preguntó si estaba emparentado con el general John Stark, de la guerra de Independencia. El guardiamarina Stark confesó desconocer la existencia del general Stark, y el estudiante de último año le informó de que antes de la batalla de Bennington, el general había declarado: «Hoy venceremos, o Betty Stark se quedará viuda», y le ordenó al joven novato que hiciera ese comentario siempre que se lo pidieran durante todo su primer año en la Academia. A partir de entonces, Harold Stark fue universalmente conocido como Betty. Lo más curioso es que en realidad la esposa del general Stark se llamaba Molly.

[3] En 1940, Estados Unidos produjo casi 1.500 millones de barriles de petróleo. Eso equivalía a más de seis veces la producción del segundo productor del mundo, que era Venezuela. En comparación, entre 1940-1941 la producción de petróleo de Oriente Medio fue minúscula.

[4] Aquellos mensajes interceptados, de la operación MAGIC, o Purple, que afectaban a la diplomacia japonesa, eran diferentes de los códigos operativos japoneses, que se analizan en el capítulo 13.

10. LA OPERACIÓN AI. EL ATAQUE CONTRA PEARL HARBOR

Una niebla fría, densa y penetrante, y las nevadas intermitentes hacían de la bahía de Hitokappu, en la isla de Etorofu, un fondeadero peculiarmente inhóspito en noviembre. Etorofu, la isla más grande del archipiélago de las Kuriles, que se extiende desde las islas de Japón hacia el norte hasta la península siberiana de Kamchatka, es un puesto avanzado solitario y remoto. Sin embargo, el 26 de noviembre de 1941, a la salida del sol, la bahía de Hitokappu estaba abarrotada de buques de guerra: seis portaaviones, dos imponentes acorazados y dos cruceros pesados, además de una docena de buques de guerra más pequeños y ocho barcos de abastecimiento, de los cuales seis eran buques cisterna. Aquella fuerza de combate japonesa con más de cuatrocientos aviones, reunida en secreto, elemento a elemento, a lo largo de varias semanas, era la mayor concentración de poderío aéreo naval del mundo.

Al mismo tiempo que el embajador Nomura se esforzaba a la desesperada por salvar las negociaciones en Washington, y al tiempo que los generales que controlaban el Gobierno japonés ultimaban los detalles del ataque hacia el sur, el almirante Yamamoto había seguido insistiendo en que si la guerra con Estados Unidos era inevitable, era esencial un ataque preventivo contra la flota de guerra estadounidense en Pearl Harbor. Dicho ataque no aseguraba la victoria de Japón, reconocía el almirante, pero incapacitaría a los estadounidenses durante el tiempo suficiente para que los japoneses completaran sin interferencias su conquista de la región meridional rica en recursos. Los críticos con el plan de Yamamoto señalaban que enviar a Hawái los seis grandes portaaviones de Japón significaba que la toma y ocupación de las islas del Pacífico Sur debían realizarse sin dichos barcos, y que, en cualquier caso, atacar Pearl Harbor, a casi 6.400 km de distancia, era sumamente

arriesgado. Aunque los portaaviones lograran llegar hasta Hawái sin ser detectados, lo que en el mejor de los casos resultaba dudoso, no había ninguna garantía de que la flota de guerra estadounidense se encontrara en Pearl Harbor cuando llegaran. A pesar de todo, Yamamoto había insistido, y al final la fuerza de su personalidad resultó decisiva. La fuerza concentrada en la bahía de Hitokappu iba a ser el instrumento de aquel ataque.

La concentración de seis grandes portaaviones en una sola unidad se apartaba significativamente de las ideas convencionales sobre el uso de ese tipo de buques. Tanto los estadounidenses como los británicos tendían a desplegar sus portaaviones individualmente, como hacían los estadounidenses en sus maniobras de la flota, y como habían hecho los británicos para el ataque contra los acorazados italianos en Tarento. Fue un simple capitán de navío de la Armada Imperial japonesa, el brillante y precoz Minoru Genda, quien concibió la idea de juntar todos los grandes portaaviones de Japón en un solo grupo de combate. Más tarde Genda afirmó que se le ocurrió la idea viendo un noticiero cinematográfico estadounidense que hablaba de unas maniobras con cuatro portaaviones estadounidenses juntos. La película era una pieza puramente publicitaria, pero Genda en seguida se dio cuenta de que desplegar de esa manera los portaaviones en combate permitiría a Japón aplicar a la guerra aérea el principio del ataque masivo de Mahan. Cuando los dos portaaviones japoneses más nuevos se incorporaron a la flota en septiembre hasta sumar un total de seis, Yamamoto los agrupó administrativamente a todos en una sola unidad, la Primera Flota del Aire. Cuando se desplegaron para el combate, recibieron el nombre de Kidō Butai —que viene a significar «Fuerza Móvil de Ataque»—.1

El comandante de aquella imponente concentración de poderío aéreo naval era el vicealmirante Chūichi Nagumo. A diferencia de Yamamoto, un hombre vivaz y seguro de sí mismo, Nagumo era un hombre preocupado por naturaleza, que se inquietaba constantemente por el más mínimo detalle. De vez en cuando convocaba a sus subordinados y les pedía que le aseguraran que las cosas progresaban como debían. Genda menospreciaba a Nagumo

por considerarle «muy cauto», y el jefe de Estado Mayor de Yamamoto, Matome Ugaki, anotaba en su diario que Nagumo «todavía no está plenamente preparado para avanzar jugándose la vida y obtener un resultado dos o tres veces mayor que su coste por el procedimiento de lanzarse a las fauces de la muerte». A pesar de ello, ahora Nagumo era el encargado de ejecutar la Operación AI: conducir a un grupo de combate formado por treinta buques de un extremo a otro del océano Pacífico hasta Pearl Harbor.2

Desde el punto de vista organizativo, los seis portaaviones del Kidō Butai se repartían en tres divisiones de dos portaaviones cada una. La 1.ª División estaba formada por los grandes pero ya bastante obsoletos *Kaga* y *Akagi* , de los que este último era el que utilizaba Nagumo como buque insignia. Los dos portaaviones, de un tamaño mayor de lo habitual, habían sido fabricados en la década de 1920 sobre el casco de un acorazado o un crucero de combate en construcción, lo que les proporcionaba un desplazamiento de más de 40.000 toneladas cada uno. Sin embargo, ese hecho resultó ser una ventaja, pero al mismo tiempo tenía sus inconvenientes. Por un lado, transportaban un número impresionante de aviones —nada menos que 90 en el caso del *Kaga* —, aunque tan solo podían alcanzar una velocidad de aproximadamente 28 nudos, incluso después de que los modernizaran y los actualizaran en la década de 1930. Era una velocidad escasa en comparación con los portaaviones más modernos, que podían navegar a 34 nudos.3

La 2.ª División estaba formada por dos portaaviones más pequeños, el *Hiryū* y el *Sōryū* , cada uno de los cuales tan solo desplazaba aproximadamente la mitad del tonelaje que los dos portaaviones más grandes. Sin embargo, al haber sido construidos desde la quilla como portaaviones entre 1936 y 1937, podían embarcar entre sesenta y setenta aviones cada uno y podían navegar a 34 nudos. Las divisiones 3.ª y 4.ª estaban formadas por los portaaviones más pequeños de Japón y no formaban parte del Kidō Butai. La 5.ª División estaba formada por los dos portaviones más modernos de la flota japonesa, el *Shōkaku* y el *Zuikaku* . Habían entrado en servicio tan solo dos meses antes, en septiembre, desplazaban 30.000 toneladas y transportaban 72 aviones cada uno.

Cuando los seis portaaviones operaban juntos, teóricamente eran capaces de poner en el aire nada menos que 430 aviones.

Cada portaaviones albergaba tres tipos de aviones: cazas, bombarderos en picado y aviones torpederos; y en 1941 se encontraban entre los aviones embarcados más sofisticados del mundo, tecnológicamente una generación por delante de los cazas Fulmar y Skua británicos o de los Stringbags que utilizaba la Royal Navy como aviones de ataque. El principal caza de Japón era el ya famoso Zero, que había demostrado su eficacia en China. En el mar, la misión de los Zeros consistía en proteger el grupo de combate de los bombarderos enemigos por el procedimiento de realizar patrullas aéreas de combate (PAC) por encima de la flotilla y en escoltar a los aviones de ataque hasta su objetivo. En las misiones de ataque, los Zeros generalmente volaban por encima de los bombarderos y los aviones torpederos a una altitud de 15.000 pies, y así poder lanzarse en picado contra cualquier avión enemigo que acudiera a enfrentarse a los atacantes.

El bombardero en picado de los portaaviones japoneses era el Aichi D3A1, Tipo 99, al que los estadounidenses apodaban Val como nombre en clave. Era un monoplano biplaza, con un piloto en el asiento delantero y un radiotelegrafista/artillero en el trasero. Podía llevar una bomba de 250 kg, más otras dos de 60 kg, una debajo de cada plano. Su diseño tenía numerosos elementos prestados del aliado alemán de Japón, pues tenía un ala baja elíptica, como los Heinkel, y un tren de aterrizaje fijo, igual que los bombarderos en picado Stuka que habían demostrado ser tan eficaces contra Cunningham en el Mediterráneo oriental. Al igual que el Stuka, el Val estaba diseñado para aproximarse a su blanco desde gran altitud, unos 15.000 pies, y después lanzarse casi en vertical, utilizando la inercia de la caída para apuntar la bomba que portaba y que el piloto lanzaba a una altitud de aproximadamente 1.500 pies. El Val había demostrado ser un arma valiosa en China contra objetivos terrestres y una defensa débil, pero su mediocre velocidad punta de 400 km/h le hacía vulnerable frente a los cazas más modernos.4

Más impresionante resultaba el Tipo 97, un avión de ataque embarcado, que los estadounidenses denominaban Kate. Aunque el

Kate no era sustancialmente más grande ni más veloz que el Val, podía portar una carga mucho mayor de munición, hasta 900 kg, lo que significaba que podía funcionar bien como un bombardero horizontal y lanzar una pesada bomba de 800 kg desde gran altitud, o como avión torpedero, aproximándose a baja altura con el torpedo aéreo Tipo 91, todavía más pesado. Para el ataque contra Pearl Harbor, se equipó a los Kates para que actuaran en ambas vertientes. Como bombarderos de gran altitud, iban armados con proyectiles de artillería de acorazado de 406 mm, especialmente modificados, con un peso de hasta 900 kg. La idea era que, al caer desde una altitud de 10.000 pies, aquellas bombas fueran capaces de perforar la cubierta blindada de los acorazados estadounidenses gracias a la inercia generada.5

Como quedó demostrado en Tarento y en otros lugares, los torpedos lanzados desde el aire eran un arma mortífera contra los buques y resultaban cruciales para la doctrina de combate japonesa. No obstante, utilizarlos en las aguas poco profundas de Pearl Harbor suponía un grave problema. Al ser lanzados desde un avión, los torpedos primero se hundían hasta una profundidad de entre 25 y 30 metros, para después ascender hasta una profundidad de entre 6 y 9 metros en su trayecto hasta el blanco, y en Pearl Harbor la profundidad era tan solo de aproximadamente 12 metros. Durante meses los japoneses estuvieron buscando una solución para aquel problema, estudiando con cuidado el éxito de los Stringbags británicos en Tarento, y lo resolvieron, literalmente, en el último momento. Unas aletas de madera que iban adosadas a los torpedos frenaban su inmersión, de modo que tan solo se sumergían hasta una profundidad de entre 9 y 12 metros, y luego aquellas aletas se desprendían. Los nuevos torpedos se distribuyeron en la bahía de Hitokappu tan solo unos días antes de que los portaaviones empezaran a levar anclas, y el ataque contra los barcos fondeados en Pearl Harbor iba a ser su debut operativo.6

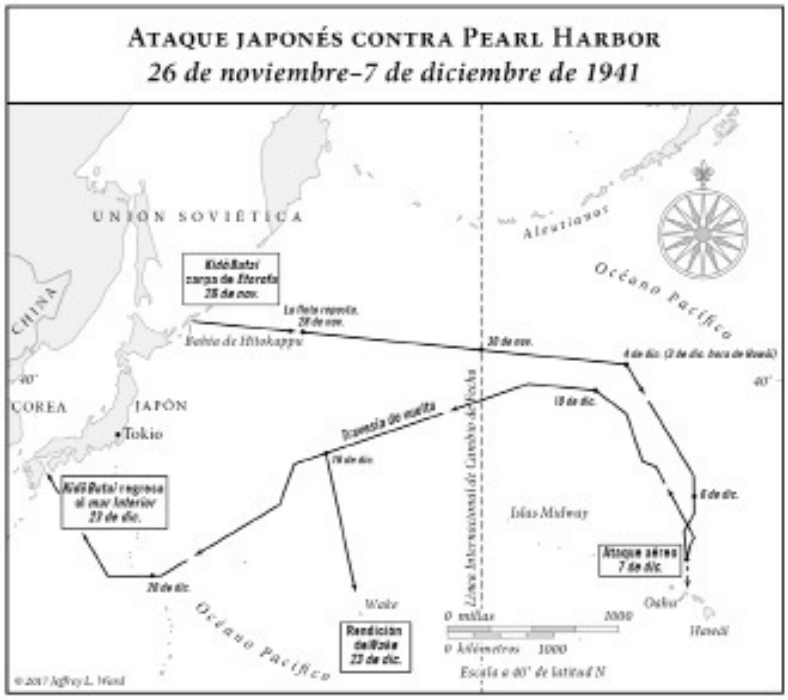
El Kidō Butai se puso en marcha a las 6 de la mañana del 26 de noviembre. (Ese mismo día, en Washington, el presidente Roosevelt

firmaba una ley que instituía el cuarto jueves de noviembre como fecha oficial de la festividad de Acción de Gracias). Una vez que la flota japonesa salió del puerto, los portaaviones se colocaron en dos columnas de tres buques cada una. Los destructores iban explorando la ruta por delante, mientras que los acorazados y los cruceros pesados tomaban posiciones a babor y a estribor. Los esenciales buques cisternas les seguían a popa.

A Nagumo, un hombre angustiado por naturaleza, le atormentaban numerosas preocupaciones. La primera era que su grupo de combate acabara siendo avistado en algún punto a lo largo de su trayecto de 6.400 km antes de poder acercarse lo suficiente a Hawái como para lanzar sus aviones. La necesidad de sigilo era el principal motivo de que el Kidō Butai se hubiera concentrado tan al norte, por encima del paralelo 40, donde el transporte marítimo era escaso y los frecuentes chubascos ofrecían una cortina donde ocultarse. Por supuesto, todos los barcos de Nagumo navegaban bajo un estricto silencio de radio, y para garantizarlo, las manivelas de transmisión a bordo de los barcos estaban precintadas. Seguían pudiendo recibir mensajes, por supuesto, lo que resultaba esencial, dado que en teoría la fuerza de Nagumo aún podía recibir la orden de regresar en caso de que, de alguna forma, Nomura lograra convencer a los estadounidenses para que revocaran su embargo, aunque nadie esperaba que ocurriera algo así.7

A Nagumo también le preocupaba el combustible. Sus grandes portaaviones habían cargado combustible adicional antes de zarpar, pero incluso a la modesta velocidad de 14 nudos, no podían realizar el trayecto de ida y vuelta a Hawái sin repostar varias veces en alta mar, una tarea que resultaba difícil en el mejor de los casos, y especialmente peligrosa en los mares agitados del paralelo 40. El primer repostaje tuvo lugar tan solo dos días después de zarpar, el 28 de noviembre. En el momento en que los buques de guerra se colocaron con sumo cuidado junto a los barcos cisterna y los marineros pasaron de un barco a otro los extremos de las mangueras de combustible, suspendidas de unos cables de sujeción, uno de los cables se rompió, dando un latigazo por encima de la cubierta y lanzando por la borda a varios hombres. Aquello no

contribuyó demasiado a mejorar el lúgubre estado de ánimo de Nagumo.8



Otra de sus preocupaciones era la posibilidad de que, aunque su fuerza lograra aproximarse sin ser detectada a una distancia de Pearl Harbor idónea para atacar, la flota de guerra estadounidense no estuviera allí cuando llegaran los aviones de Nagumo. Cabía la posibilidad de que se hubiera hecho a la mar o de que estuviera fondeada en Lahaina Roads, frente a la costa de la isla de Maui. Los servicios de inteligencia japoneses estimaban que los estadounidenses tenían un total de cuatro portaaviones y ocho acorazados en el Pacífico, y Yamamoto le había insinuado a Nagumo que la destrucción de la mitad de dicha fuerza —dos portaaviones y cuatro acorazados— supondría un éxito estratégico, pues incapacitaría a los estadounidenses para entorpecer el avance de Japón hacia el Pacífico Sur, ya en curso. La estimación de los japoneses sobre el número de acorazados fondeados en Pearl Harbor era bastante exacta, pero tan solo había dos portaaviones estadounidenses, no cuatro. Como hemos señalado antes, Roosevelt había enviado discretamente el *Yorktown* al Atlántico, y el *Saratoga*

estaba en la Costa Oeste para su reacondicionamiento. Y lo que resultaba aún más desastroso para los planes de los japoneses, los otros dos portaaviones estadounidenses zarparon de Pearl Harbor justo al tiempo que Nagumo se dirigía hacia allí. En respuesta a la «alerta de guerra» de Harold Stark el 27 de noviembre, Husband Kimmel decidió reforzar las defensas de dos remotos puestos avanzados —Wake y Midway— enviando un escuadrón de cazas a cada uno de ellos. El 28 de noviembre envió el *Enterprise* a la isla de Wake, a 3.200 km al oeste de Hawái, y una semana después, el 5 de diciembre, envió el *Lexington* a Midway, a 2.000 km al norte. Desde el principio, Yamamoto había insistido en que «nuestro objetivo primordial deberían ser los portaaviones estadounidenses», pero el 6 de diciembre, cuando la fuerza de Nagumo se aproximaba a las coordenadas de la posición de despegue, en Pearl Harbor no quedaba ni un solo portaaviones estadounidense.9

Los estadounidenses eran plenamente conscientes de que la guerra con Japón podía estallar en cualquier momento, aunque ni en Washington ni en ningún otro sitio se imaginaba que el origen del incendio sería Hawái. Si algún territorio estadounidense estaba en peligro, Filipinas parecía ser el objetivo más probable. La alerta de guerra enviada el 27 de noviembre provocó que el comandante del Ejército estadounidense en Hawái, el teniente general Walter C. Short, ordenara, como medida de precaución contra un posible sabotaje de los 160.000 residentes de etnia japonesa de Hawái, que los aviones de persecución del Ejército se agruparan en hileras en las pistas del aeródromo, donde podían custodiarse mejor. Por su parte, Kimmel pensaba en términos ofensivos. Oficialmente, la defensa de Pearl Harbor era misión del Ejército, y Kimmel consideraba que su principal responsabilidad consistía en garantizar que la flota estuviera en condiciones de atacar las posesiones japonesas en las Islas Marshall. Por consiguiente, se centró en un intenso programa de instrucción que se vio dificultado por los traslados periódicos de la marinería desde el Pacífico hasta el Atlántico. Ninguno de los dos comandantes estadounidenses se

tomaba en serio la idea de que los japoneses pudieran iniciar la guerra con un ataque contra Hawái. El contraalmirante Patrick Bellinger, comandante de la 2.ª Ala de Patrullas, tenía a su disposición varias docenas de aviones Catalina PBY de largo alcance, pero el 7 de diciembre tan solo siete de ellos estaban en el aire, y de ellos cuatro se dedicaban a realizar vuelos de práctica y no a tareas de reconocimiento.10

Mientras tanto, los servicios de inteligencia estadounidenses perdieron el rastro de los grandes portaaviones de Japón. Con suma habilidad, los japoneses habían corrido una cortina sobre las actividades del Kidō Butai por el procedimiento de utilizar falsas transmisiones de radio, y de asignarle a la flota de Nagumo la ruta del norte, muy poco transitada. Cuando Kimmel le preguntó a su oficial de inteligencia, el capitán de navío Edwin Layton, dónde estaban los portaaviones japoneses, Layton no tuvo más remedio que confesar que no lo sabía. Kimmel reaccionó con asombro y en tono de broma preguntó: «¿Cómo? ¿Que no lo sabe?». Y a continuación dijo una frase que ha sido profusamente citada desde entonces: «¿Quiere decir que ahora mismo podrían estar doblando el cabo de Diamond Head [1] y usted no se habría enterado?». El comentario de Kimmel era más una broma que un reproche. El almirante sabía que Layton hacía todo lo que podía con los minúsculos fragmentos de información de que disponía. Los estadounidenses aún no habían descifrado el código operativo de la Armada Imperial, y aunque lo hubieran hecho, la disciplina de radio de los japoneses les habría ocultado la posición y las actividades del Kidō Butai. Para colmo, nadie había puesto al corriente ni a Kimmel ni a Layton del tráfico de mensajes diplomáticos de que se disponía en Washington.11

La primera prueba de que los japoneses estaban a punto de iniciar una importante ofensiva no provino del tráfico de mensajes de radio, ni del avistamiento del Kidō Butai, sino de los observadores británicos en el mar de China meridional que divisaron dos grandes flotas de invasión, de las que una era una armada de más de cien buques que se dirigía desde aguas territoriales japonesas hacia el estrecho de Taiwán. Era el mayor despliegue naval de la guerra

hasta el momento, y Roosevelt montó en cólera ante aquella prueba inequívoca del doble juego de los japoneses. Al tiempo que en Washington los diplomáticos de Japón negociaban la paz, sus fuerzas de invasión ya se habían hecho a la mar y navegaban hacia el sur. Stark se preguntaba en voz alta si aquello era suficiente para justificar una respuesta militar estadounidense. Incluso Harry Hopkins sugirió que, dado que al parecer la guerra era inevitable y al mismo tiempo inminente, «sería una pena que no pudiéramos asestar el primer golpe». Roosevelt asintió con la cabeza pensativo y después dijo: «No, no podemos hacer eso. Somos una democracia y un pueblo pacífico». Al igual que en su guerra contra los submarinos alemanes en el Atlántico, Roosevelt estaba empeñado en que Estados Unidos no disparara primero. 12

Los japoneses estaban perfectamente dispuestos a disparar primero, y a las 6 de la mañana del 7 de diciembre, aproximadamente a 350 km al norte de la isla hawaiana de Oahu, los seis portaaviones del Kidō Butai pusieron la proa al viento y aumentaron la velocidad hasta veinticinco nudos para lanzar sus aviones. Primero despegaron los Zeros y ascendieron rápidamente para dar vueltas por encima del grupo de combate, mientras los Vals y los Kates, con su pesada carga, iban despegando con estruendo desde las seis cubiertas de los portaaviones en una secuencia cuidadosamente coreografiada. En tan solo quince minutos los japoneses lanzaron 183 aviones —un extraordinario despliegue de eficacia— y a las 6.45 toda la formación ya ponía rumbo al sur, hacia Oahu.13

Justo en ese momento, un vigía a bordo del destructor estadounidense USS *Ward* , que patrullaba por la entrada a Pearl Harbor, divisó claramente la punta del periscopio de un submarino. El comandante del *Ward* , el capitán de fragata William W. Outerbridge, que tan solo llevaba dos días al mando, abrió fuego de inmediato, y el segundo cañonazo perforó el frágil casco del submarino. Mientras este se sumergía tras la estela del *Ward* , Outerbridge lanzó varias cargas de profundidad contra él. A las 6.53, cuando quedó convencido de que lo había hundido, envió un informe.

Lo que había hundido el *Ward* era un submarino miniatura, uno de los cinco que los japoneses habían destinado al ataque contra Pearl Harbor. Los minisubmarinos, de 78 pies de eslora y con una tripulación de dos hombres, habían sido llevados desde Japón a lomos de cinco submarinos de la flota y se habían separado de sus buques anfitriones frente a la entrada de Pearl Harbor a altas horas de la madrugada del 6 de diciembre. Aunque Yamamoto opinaba que todo aquel programa de minisubmarinos era un despilfarro de recursos, a algunos miembros de su Estado Mayor les entusiasmaba la idea de colarse en la madriguera del enemigo y rescatar a los posibles supervivientes del ataque aéreo. El jefe de Estado Mayor de Yamamoto, Matome Ugaki, admiraba a los jóvenes voluntarios que se enrolaban en aquellos submarinos, ansiosos por sacrificar sus vidas por su país, y esperaba grandes cosas de ellos. Al final, su única aportación fue dar lo que tendría que haber sido una alerta temprana del ataque aéreo que se avecinaba. Por desgracia, el parte de Outerbridge no provocó que sonaran las alarmas. A medida que su informe iba ascendiendo por la cadena de mando aquel domingo por la mañana, fue recibido con escepticismo, incertidumbre y cautela a cada paso, hasta que fue demasiado tarde para que tuviera alguna relevancia.14

Otra oportunidad perdida para dar la alarma se produjo tan solo unos minutos después, a las 7.02, cuando una estación de radar, en Kahuku Point, en la costa septentrional de Oahu, detectó un gran número de aviones que se dirigían a la isla desde el norte. La instalación de radar era nueva y los operadores reclutados eran aprendices sin experiencia, lo que probablemente arrojó dudas sobre la exactitud de su informe. Para colmo, dado que aquella mañana se esperaba la llegada de una escuadrilla de B-17 desde California a lo largo de esa misma trayectoria, el oficial de guardia les dijo a los técnicos de radar que «lo olvidaran».15

Al margen de unos cuantos destructores que patrullaban frente a la entrada del puerto y de tres hidroaviones PBY Catalina de patrulla rutinaria, la gran base naval estadounidense de Pearl Harbor dormía. Aunque los servicios de inteligencia japoneses habían informado a Nagumo de que en Pearl Harbor había nueve destructores

estadounidenses, uno de ellos era el *Utah* , un antiguo acorazado que ahora se utilizaba como blanco en las prácticas de artillería, y otro, el *Pennsylvania* , estaba en dique seco para efectuar reparaciones. Los otros siete estaban amarrados en la orilla meridional de la Isla Ford, en medio del fondeadero. El *Nevada* estaba anclado en el extremo oriental de la línea, con el *Arizona* justo a proa, y a su vez este tenía abarloado el buque taller USS *Vestal* por el costado de tierra. Otros cuatro acorazados estaban abarloados por parejas, el *Tennessee* y el *Maryland* fondeados más hacia tierra que el *West Virginia* y el *Oklahoma* . El *California* , igual que el *Nevada* , estaba fondeado solo en el extremo occidental de la línea. Para los pilotos japoneses que se lanzaban en picado desde el norte fue una visión emocionante y gloriosa. Para anunciar que el ataque se había efectuado tomando a los estadounidenses totalmente por sorpresa, el jefe de la escuadra, el capitán de navío Mitsuo Fuchida, rompió el silencio de radio por primera vez desde que el Kidō Butai zarpó de la bahía de Hitokappu para transmitir un mensaje preestablecido y en clave: «*Tora, tora, tora* » («Tigre, tigre, tigre»).16

El plan de ataque japonés contemplaba que los bombarderos y los aviones torpederos realizaran sus incursiones por separado, pero la confusión de última hora les llevó a atacar simultáneamente. Daba igual. Los bombarderos horizontales Kate llegaron a una altitud de 10.000 pies mientras los aviones torpederos rodeaban el fondeadero para aproximarse desde el sur a una altitud de 500 pies. Casi todos los estadounidenses que los vieron pensaron que eran aviones amigos realizando maniobras; a unos pocos oficiales les molestó que un puñado de pilotos engreídos quisieran presumir volando tan bajo un domingo por la mañana, e intentaron leer los números de su matrícula para poder dar parte de ellos a los comandantes de los escuadrones. Entonces explotaron las primeras bombas. En medio del alboroto, se omitieron los protocolos oficiales. A bordo del *Nevada* , una voz anunciaba por megafonía: «¡Esto es un ataque aéreo japonés de verdad, no es broma!».17

En cuestión de minutos, los acorazados *Maryland* y *Tennessee* fueron alcanzados por un par de bombas cada uno; otras tres

explotaron muy cerca de los costados del *Arizona* . Una cuarta fue un impacto directo. A las 8.10, un proyectil de artillería perforante de 406 milímetros cayó desde una altitud de 10.000 pies, atravesó la cubierta blindada de 127 mm de grosor del *Arizona* , alcanzó la santabárbara y explotó. La bola de fuego que se produjo a continuación reventó el corazón del barco. El *Arizona* se hundió casi de inmediato, llevándose consigo a casi toda la tripulación.18

Mientras tanto, los aviones torpederos Kate, que habían rodeado el puerto hasta el sur, se aproximaban al fondeadero en vuelo rasante, sin el acoso de los cazas estadounidenses, para lanzar sus torpedos especialmente modificados. Hasta ese momento, los pilotos de los Kates no sabían si los torpedos iban a funcionar en las aguas poco profundas de Pearl Harbor. Lo hicieron. Siete de ellos impactaron contra el *West Virginia* y otros cinco en el *Oklahoma* ; unos cientos de metros más al oeste, dos torpedos alcanzaban al *California* . Los japoneses incluso desperdiciaron varios torpedos contra el buque diana *Utah* .

La explosión del *Arizona* dejó las aguas que rodeaban al *Nevada* llenas de restos del barco y de combustible ardiendo. El capitán del *Nevada* estaba en tierra aquel domingo por la mañana y el oficial al mando a bordo era el capitán de fragata J. F. Thomas. Decidió que lo más seguro era ponerse en marcha. Gracias al oficial de guardia, el alférez Joseph Taussig, el *Nevada* tenía dos calderas encendidas, lo que le permitió encaminarse lentamente hacia el Canal. Al verlo, los pilotos japoneses pretendieron hundirlo a la entrada del puerto a fin de taponarlo. Tras recibir el impacto de cinco bombas y un torpedo, Thomas se dio cuenta de que no podía llegar sano y salvo a mar abierto, de modo que viró hacia Hospital Point, donde encalló.19

La incursión inicial duró aproximadamente media hora. Después, tras una breve pausa, llegó una segunda oleada de otros 167 aviones. Se centraron en liquidar los buques capitales que seguían a flote o que tan solo estaban parcialmente dañados. Para entonces los estadounidenses estaban alerta, y lograron abatir veinticuatro aviones japoneses, pero a las 10 de la mañana ya se habían hundido cuatro acorazados estadounidenses y otros tres habían quedado gravemente dañados. En total, los japoneses hundieron o dañaron

18 buques, destruyeron 188 aviones estadounidenses (96 del Ejército y 92 de la Armada) y dañaron otros 159. El ataque provocó la muerte de 2.403 militares estadounidenses, de los que casi la mitad fallecieron a bordo del malhadado *Arizona* .20

Para los japoneses fue un triunfo aún más completo, y con menos bajas de lo que habían imaginado incluso los planificadores más optimistas. Las estimaciones previas habían presupuesto la pérdida de dos de sus portaaviones —una tercera parte del Kidō Butai—. En cambio, los japoneses solo perdieron 29 aviones, además de los 5 minisubmarinos. Su única decepción fue que los portaaviones estadounidenses no estuvieran en puerto. Una vez que los aviones japoneses regresaron a sus portaaviones, entre los enfebrecidos pilotos se hablaba de quedarse un poco más y rematar la faena. Tras haber prácticamente aniquilado el poderío aéreo estadounidense en Oahu, los japoneses eran dueños de los cielos y podían tomarse su tiempo para destruir los astilleros de la Armada y otros blancos de oportunidad. Nagumo no quiso ni oír hablar de ello. Desde el principio aquella incursión le había parecido una apuesta arriesgada y a la desesperada, y se sentía enormemente aliviado, y más que sorprendido, de que todo hubiera salido tan bien. Su misión era inutilizar la flota estadounidense hasta un punto en que no fuera capaz de entorpecer el avance sobre Asia meridional; una vez cumplida la misión, Nagumo decidió que era hora de marcharse. En cuanto recuperó los aviones supervivientes de la segunda incursión, dio la orden de que el Kidō Butai pusiera rumbo de vuelta a Japón.

Ninguno de los pilotos que celebraban la victoria a bordo de los seis portaaviones japoneses podía saber que justamente la víspera, al otro extremo del mundo, el mariscal Georgi Zhukov había ordenado un contraataque con medio millón de soldados soviéticos contra las fuerzas alemanas a las afueras de Moscú. Antes de que terminara el invierno, los rusos iban a obligar a retroceder a los alemanes aproximadamente trescientos kilómetros hacia el oeste. Japón había entrado en la guerra casi en el preciso instante en que el coloso alemán quedaba en evidencia, al fin y al cabo, como un ejército vulnerable.

Roosevelt se enteró del ataque japonés mientras ocurría. El ministro de Marina, Frank Knox, llamó a la Casa Blanca a las 13.17, hora de Washington, con la noticia. En un primer momento el presidente no daba crédito. «¡No!», gritaba dando manotazos sobre su escritorio. Sin embargo, muy pronto su sorpresa y escepticismo dieron paso a una adusta determinación. Por su parte, Churchill se enteró del ataque varias horas después, por un boletín de la radio, mientras estaba en Chequers. Casualmente había invitado a cenar al embajador estadounidense, John G. (Gil) Winant. Churchill telefoneó de inmediato a Roosevelt. «Señor presidente», dijo cuando le pasaron la llamada a Roosevelt, «¿qué es esto que me cuentan de Japón?». «Pues es verdad», contestó Roosevelt, que para entonces ya se había tranquilizado. «Nos han atacado en Pearl Harbor. Ya estamos todos en el mismo barco».21

Por muy exitosa que fuera desde un punto de vista táctico, la incursión japonesa contra Pearl Harbor destaca, junto con la invasión de la Unión Soviética por Hitler, como una de las decisiones más temerarias e irresponsables en la historia de la guerra, y, junto con el contraataque ruso a las afueras de Moscú, marcó un punto de inflexión decisivo en la Segunda Guerra Mundial. Metió de lleno en la contienda a Estados Unidos, con sus ingentes recursos industriales, y movilizó a la opinión pública estadounidense de tal forma que no solo quedaba garantizado el triunfo final de los Aliados sino también lo que Roosevelt, en su discurso del 8 de diciembre ante el Congreso, denominó «la victoria absoluta».22

A la vista de ello, es fácil pasar por alto que la incursión contra Pearl Harbor fue tan solo un elemento de la estrategia general de Japón. De hecho, los japoneses empezaron a apoderarse de la zona rica en recursos del sur de Asia —el objetivo real de toda su planificación— prácticamente en el mismo momento en que su aviación estaba inutilizando la flota de guerra de Estados Unidos. Los días 4 y 5 de diciembre, al tiempo que Nagumo ordenaba que sus portaaviones viraran hacia el sureste (y que Zhukov concentraba sus divisiones a las afueras de Moscú), las flotillas de invasión japonesas zarpaban de la isla de Hainan, en el mar de China Meridional, y de la bahía de Cam Ranh, en Indochina, y ponían rumbo al sur, hacia el

golfo de Siam. Al mismo tiempo que despegaba el primer avión desde los portaaviones de Nagumo, una fuerza de invasión japonesa, formada por veintiún barcos de transporte de tropas, escoltados por un crucero ligero y cuatro destructores, empezó a desembarcar soldados en la costa septentrional de la Malaya británica, en Kota Bharu, justo al sur de la frontera con Tailandia (antiguamente Siam). Una hora y media después (mientras los aviones de Fuchida se alineaban para su ataque contra Battleship Row), una segunda fuerza de invasión, formada por veintidós barcos de transporte de tropas, escoltados por un acorazado, cinco cruceros y siete destructores, empezaba a desembarcar soldados en la playa de Singora, en Siam, en la península de Kra, 200 kilómetros más al norte.23

La península de Kra es un apéndice descomunal que se extiende hacia el sur desde el continente asiático hacia las principales islas de las Indias Orientales Holandesas. La mitad superior (septentrional) de la península formaba parte de Siam; la mitad meridional era la colonia británica de Malaya, y en su extremo sur se encontraba el bastión de Singapur, al cual los británicos a menudo aludían como el Gibraltar del Pacífico, dado que, al igual que esta, custodiaba un crucial cuello de botella marítimo: el estrecho de Malaca, la ruta más directa desde el Pacífico hacia el Índico. Por esa razón, y debido a que su ubicación suponía una amenaza para el plan de operaciones de Japón en las Indias Orientales Holandesas, Singapur era un objetivo primordial en el avance de Japón hacia el sur. Los británicos llevaban cien años gobernando Singapur política y socialmente, y a menudo trataban a la población autóctona con una condescendencia informal. Esas circunstancias habían generado un exceso de confianza, cuando no de petulancia, entre los gobernantes, y contribuyeron a lo que un historiador tachaba de «respuesta aletargada y descoordinada» a la amenaza japonesa. Cuando el comandante británico en Singapur, el teniente general Arthur Ernest Percival, se enteró de que los japoneses habían desembarcado en

Kota Bharu, en la Malaya británica, ordenó a las tropas imperiales británicas que arrojaran al mar a «esos pobrecitos».24

En Singora, los defensores siameses estuvieron varias horas combatiendo con escaso entusiasmo, hasta que el Gobierno de Siam decidió que la decisión más sensata era aceptar la ocupación japonesa. Al final, Siam firmó un acuerdo que concedía a los japoneses la gestión del país y el uso ilimitado de su red de transportes.

Los combates fueron más sustanciales en Kota Bharu, donde la 8.ª Brigada India del Ejército británico hundió un barco de transporte japonés y provocó daños en otros dos antes de verse obligada a retirarse. El mal tiempo entorpeció los intentos británicos de contraatacar desde el aire, y en cualquier caso los Zeros japoneses eran inmensamente superiores a los cazas Brewster B-339 Buffalo, fabricados en Estados Unidos, que pilotaban los británicos. A partir del 9 de diciembre, los japoneses controlaban por completo la cabeza de playa en Kota Bharu y avanzaban hacia el interior.25

En Londres, los planificadores británicos, entre ellos Dudley Pound y Churchill, eran conscientes desde hacía tiempo de la amenaza japonesa que se cernía sobre Malaya, pero teniendo en cuenta las premuras de la guerra en Europa, eran reacios a añadir otro frente u otro enemigo y, al igual que los estadounidenses, en primera instancia habían centrado sus esfuerzos en disuadir a Japón de lanzar un ataque. Con ese propósito, Pound había propuesto enviar unos cuantos acorazados de los más viejos de la Royal Navy, y de los que a su juicio se podía prescindir, hasta Trincomalee, en la costa oriental de Ceilán. Allí podían no solo actuar como elemento de disuasión para Japón, sino también realizar tareas de escolta de convoyes en el Índico.26

Churchill rechazó la idea. No parecía que un puñado de acorazados obsoletos fueran a tener el mismo efecto psicológico sobre los japoneses que unos pocos acorazados de la clase *King George V* , nuevos y más potentes. En particular, Churchill quería enviar al *Prince of Wales* , el buque que había combatido contra el *Bismarck* en el estrecho de Dinamarca y que posteriormente le había llevado hasta Terranova para reunirse con Roosevelt. El ministro de

Asuntos Exteriores, Anthony Eden, estaba de acuerdo, y así lo apuntaba en su diario, con que nada podía ser más saludable para las relaciones anglo-japonesas «que la llegada a Singapur de uno o dos acorazados modernos». Pound quería mantener al *Prince of Wales* en aguas territoriales británicas para contrarrestar al *Tirpitz* , en el Báltico, o a los cruceros de combate gemelos *Scharnhorst* y *Gneisenau* , en Brest. Sin embargo, como siempre, Pound cedió ante la rotundidad de las afirmaciones de Churchill y su poderosa personalidad. Por consiguiente, el *Prince of Wales* puso rumbo al sur, primero hasta Ciudad el Cabo, en Sudáfrica, después se internó en el Índico para reunirse con el crucero de combate *Repulse* como buque acompañante, para finalmente poner rumbo a Singapur.27

Al igual que todos los cruceros de combate, el *Repulse* iba fuertemente armado pero insuficientemente acorazado. Tenía una potente batería de seis cañones de 380 mm, pero tan solo entre 25 y 50 mm de blindaje en cubierta, lo que lo hacía vulnerable al fuego de caída vertical o a los ataques aéreos. Inicialmente Churchill quiso añadir a aquel grupo de combate el nuevo portaaviones *Indomitable* , pero había encallado en las Antillas durante sus pruebas de navegación y tuvo que volver al astillero para realizar reparaciones. Por consiguiente, al final tan solo el *Prince of Wales* y el *Repulse* , más cuatro destructores, llegaron a Singapur, donde arribaron el 2 de diciembre. La ausencia de un portaaviones se consideraba aceptable, teniendo en cuenta que los aviones de las bases de la costa de Malaya podían proporcionar la cobertura aérea necesaria. Además, el propósito de enviar aquellos buques —que recibieron el nombre de Fuerza Z— era intimidar a los japoneses, no luchar contra ellos.28

El capitán de navío John Leach seguía al mando del *Prince of Wales* , pero el comandante en jefe de la Fuerza Z era el almirante Tom Phillips, que, debido a su escasa estatura (1,62 m) era conocido en la flota como Tom Thumb 6. [2] A su llegada a Singapur el 2 de diciembre, su primera medida fue volar a Manila para coordinar los planes con su homólogo en la Armada estadounidense, el almirante Thomas C. Hart. Regresó a Singapur el 7 de diciembre. Al cabo de unas horas, se enteró de que los japoneses habían inutilizado la flota

de guerra estadounidense en Pearl Harbor y de que el nuevo enemigo común estaba desembarcando masivamente en Kota Bharu. Aquello echaba completamente por tierra la idea de que sus barcos podían actuar como elemento disuasorio, y a la vista de esas nuevas circunstancias no estaba claro cuál era su deber. Una opción era retirarse de Singapur y combinar su fuerza con los holandeses y los estadounidenses para constituir lo que Mahan habría denominado una «flota de disuasión», un grupo de combate lo suficientemente fuerte como para al menos complicar los ulteriores avances de los japoneses. Pero a Phillips aquello se le antojaba demasiado timorato. Era un tradicionalista sensato y amante de la disciplina, un marinero de la vieja escuela que había pasado en ocasiones algunos fines de semana con Churchill. Comprendía y apreciaba que este prefiriera las acciones audaces y valientes. Así pues, tal vez era inevitable que se decidiera por hacer una incursión en el golfo de Siam y enfrentarse a los invasores japoneses. Con un poco de suerte, podría sorprender a la flota de invasión enemiga en una situación vulnerable frente a las playas.29

Phillips se hizo a la mar a última hora del 8 de diciembre, con sus dos buques capitales y cuatro destructores, y puso rumbo al noreste, hacia el mar de China Meridional. Su intención era navegar hacia el norte hasta encontrarse frente a la cabeza de playa de los japoneses, para después virar al oeste y lanzarse sobre la flota de invasión desde alta mar. Mientras ambos buques salían del puerto, el capitán del *Repulse* dirigió un breve discurso por megafonía a la tripulación. «Zarpamos en busca de problemas», empezó diciendo. «Me imagino que los encontraremos».30

Apenas siete horas después de iniciar el despliegue, pocos minutos antes de las once, Phillips recibió un alarmante informe por radio desde Singapur: «La protección de cazas el miércoles 10 no será, repito, no será, posible». Los japoneses habían tomado el aeródromo de Kota Bharu y los aviones británicos supervivientes se habían replegado hacia el sur. A pesar de todo, Phillips estaba convencido de que podía darle una sorpresa a los invasores siempre

y cuando fuera capaz de evitar que le localizaran demasiado pronto. Su máxima aspiración —que en realidad ya era su única oportunidad — consistía en encontrar a la flota enemiga antes de ser avistado por la aviación japonesa. Lo que no sabía era que ya había sido identificado por un submarino japonés, el I-56, que había informado de su posición, rumbo y velocidad.31

Alertado por aquel parte de avistamiento, el contraalmirante Sadaichi Matsunaga, comandante de la 22.ª Flotilla Aérea en Indochina meridional, preparó un ataque aéreo de bombarderos Nell y Betty con base en tierra. Hubo algunos retrasos hasta conseguir rearmar los bombarderos bimotores con munición perforante para utilizarla contra los acorazados, y para cuando despegaron ya había anochecido, una noche sin luna y con el cielo cubierto. Por lo tanto, los aviones japoneses no pudieron dar con los buques británicos. En parte se debió a que Phillips llegó a la conclusión de que de alguna forma la flota japonesa se le había escapado en su retirada, por lo que decidió no tentar más a la suerte, sobre todo sin cobertura aérea, y poner rumbo al sur para regresar a su base.

Entonces, poco después de medianoche, Phillips recibió otro mensaje por radio de Percival desde Singapur informándole de que los japoneses estaban desembarcando en Kuantan, a mitad de trayecto a lo largo de la península hacia el sur desde Kota Bharu, y a tan solo 240 km al oeste de su posición en aquel momento. Phillips supuso que el mensaje de Percival pretendía, además de informarle, insinuarle algo, por lo que también supuso que Percival iba a enviar aviones desde Singapur para atacar a los invasores. No obstante, no lo confirmó, a fin de mantener el silencio de radio. Viró al oeste hacia la costa malaya, con la intención de caer sobre la flotilla de desembarco al amanecer. Seguía manteniendo el silencio de radio y no notificó sus movimientos a Percival. Si Günther Lütjens, a bordo del *Bismarck* , había hecho un uso claramente excesivo de la radio en el Atlántico Norte, Phillips se equivocó en sentido contrario al negarse rotundamente a utilizarla, y como Percival no sabía que Phillips se estaba aproximando a Kuantan, no ordenó una incursión de apoyo aéreo.32

El 10 de diciembre amaneció a las 6 de la mañana, en el momento que el *Prince of Wales* y el *Repulse* se acercaban rápidamente a la costa malaya. Al cabo de una hora, Phillips pudo ver por sí mismo que no había fuerzas japonesas en Kuantan, ni las había habido nunca. Percival le había trasladado un parte sin confirmar que resultó ser incorrecto. Y también fatídico. Al tiempo que Phillips contemplaba la apacible línea de la costa en Kuantan, Matsunaga enviaba su flota aérea de bombarderos Nell y Betty en un segundo intento de localizar a los buques de guerra británicos. Esta vez, poco después de las 10 de la mañana del 10 de diciembre, dieron con ellos.33

Poco más de veinte años atrás, en 1919, el general de brigada William (Billy) Mitchell, en su defensa de una fuerza aérea independiente para Estados Unidos, había afirmado que los aviones con base en tierra podían hundir acorazados en el mar. De ser cierto, eso provocaría que la Armada fuera en gran medida innecesaria como defensora de las costas estadounidenses, un argumento ante el que los defensores del poderío naval se mostraron instintivamente escépticos, e incluso desdeñosos. Uno de los que consideraron «perniciosas» aquellas afirmaciones era el subsecretario de Marina en aquel momento, Franklin Roosevelt. Para poner a prueba la teoría de Mitchell, en 1921 el Ejército y la Armada acordaron autorizar que los aviones bajo el mando de Mitchell bombardearan un acorazado fondeado en mar abierto, el *Ostfriesland* , un antiguo buque alemán. Tras ser machacado desde el aire durante dos días, el *Ostfriesland* efectivamente se hundió, aunque los observadores de la Armada concedían escaso valor a la prueba, dado que el acorazado era literalmente un «pato sentado», una presa fácil: anclado, sin tripulación y sin devolver el fuego. Veinte años después, el éxito de los bombarderos torpederos en Tarento, y nuevamente en Pearl Harbor, daba una mejor medida de las capacidades de la aviación contra los acorazados, pero en ambos casos los buques también estaban fondeados y el ataque les pilló por sorpresa. Sin embargo, el 10 de diciembre el *Prince of Wales* y el *Repulse* iban navegando, estaban totalmente en alerta y con unas tripulaciones de primera. Aunque Billy Mitchell había fallecido en 1936, allí estaba, por fin, una

prueba verdadera de lo que podían hacer los aviones con base en tierra contra los acorazados.34

Los japoneses enviaron 88 aviones, de los que 61 iban armados con torpedos, para atacar a los dos buques británicos. En el primer ataque, nueve Nells lanzaron sus bombas desde diez mil pies y en formación cerrada. El mar alrededor de ambos buques parecía hervir con las explosiones de los impactos fallidos por escaso margen, y efectivamente una bomba impactó en el *Repulse* en su zona central, aunque tan solo causó daños leves. Quince minutos después, 16 Bettys llevaron a cabo un ataque con torpedos contra el *Prince of Wales* en medio de una nube de fuego antiaéreo. Con tantos aviones atacando desde ángulos distintos, a Leach le resultaba imposible maniobrar para esquivarlos a todos. Un capitán de corbeta a bordo del *Prince of Wales* vio cómo «una estrecha estela de color verde claro de burbujas que ascendían» se dirigía directamente hacia la proa del barco. «En mi vida me he sentido tan impotente», recordaba. Impactó con «un ruido sordo y resonante». Después sonó otro. Y otro. Uno de los torpedos impactó cerca de la popa y, al igual que con el *Bismarck* siete meses antes, las consecuencias fueron catastróficas. Ambas hélices del costado de babor quedaron destruidas; el tramo exterior del eje de la hélice se partió en dos, pero siguió girando, de modo que acabó desgarrando la piel del casco del buque. El timón se quedó atascado y el barco era incapaz de maniobrar. A medida que el *Prince of Wales* iba embarcando toneladas de agua de mar, fue escorándose hasta los 13 grados y su velocidad se redujo a 15 nudos. Leach izó el banderín de señales de «buque sin gobierno». Al igual que el *Bismarck* , el *Prince of Wales* había quedado acorralado en el mar, brindando a sus enemigos la oportunidad de acabar con él a placer.35

Una hora después los japoneses ya estaban de vuelta. El *Repulse* por fin rompió el silencio de radio para informar: «Bombardeo de aviones enemigos». Eso llevó a las autoridades de Singapur a enviar cazas, aunque iban a llegar demasiado tarde. Otros tres torpedos alcanzaron al *Prince of Wales* —uno a proa, otro en medio del barco, y otro a popa— y poco después otros tres impactaron en el *Repulse* . El capitán del *Repulse* , William Tennant, ordenó subir a cubierta a

toda la tripulación del barco, lo que sin duda salvó varios cientos de vidas, ya que a las 12.33 el gran crucero de combate volcó y se hundió. El *Prince of Wales* se mantuvo a flote tan solo otros cuarenta y cinco minutos, pues se hundió a las 13.18. Los destructores que lo acompañaban recogieron a más de 2.000 supervivientes sin que los japoneses les molestaran, aunque murieron 840 hombres, incluidos John Leach y Tom Phillips. Los japoneses, que tan solo habían perdido tres aviones, se retiraron en el momento que llegó el escuadrón de cazas Buffalo desde Singapur.36

En Londres, Churchill encajaba la noticia como si le hubieran dado un puñetazo. «En toda la guerra», escribía años más tarde, «nunca recibí un *shock* más directo». Se trataba de algo más que la pérdida de dos importantes buques capitales, incluso más que la pérdida de aquellos 840 hombres. Se trataba de la constatación de que aquella derrota dejaba totalmente indefenso al Imperio británico en Asia meridional. Y teniendo en cuenta además la destrucción de la flota estadounidense en Pearl Harbor, ya no quedaba ni un solo buque capital aliado entre Ceilán y Hawái, una extensión de 13.000 km, casi un tercio de la circunferencia terrestre. «A lo largo y ancho de esa inmensa extensión de agua», escribía posteriormente Churchill, «Japón era el amo indiscutible, y por todas partes nosotros estábamos débiles y desnudos».37

Al día siguiente, Hitler declaraba la guerra a Estados Unidos.

[1] El cabo situado a la entrada del puerto de Honolulú *(N. del T.)* .

[2] «Pulgarcito» *(N. del T.).*

11. DEVASTACIÓN

A lo largo de todo aquel histórico mes de diciembre de 1941, los Aliados occidentales se tambalearon ante los sucesivos golpes de la maquinaria de guerra japonesa. La forma en que iban encadenando una conquista tras otra, aparentemente sin esfuerzo, asombraba incluso a los propios japoneses. El 10 de diciembre, el mismo día en que se iban a pique el *Prince of Wales* y el *Repulse* en el golfo de Siam, los bombarderos japoneses destruían muchos de los aviones estadounidenses estacionados en el Aeródromo Clark del Ejército estadounidense en Filipinas. Y también aquel mismo día las fuerzas japonesas desembarcaban en la costa septentrional de Luzón, la mayor de las Islas Filipinas; dos días después otra fuerza desembarcaba en su costa meridional. Una semana más tarde, un ejército japonés mucho mayor —más de cincuenta mil hombres a bordo de ochenta y cuatro barcos para el transporte de tropas y de material— desembarcaban en el golfo de Lingayen, en la costa occidental de Luzón. En vez de replegarse a unas defensas ya preparadas en Bataán, conforme a lo previsto en el Plan Naranja, el general Douglas MacArthur, comandante estadounidense en Filipinas, intentó enfrentarse a los invasores en las playas. Fue un error. Al final tuvo que replegarse de todas formas, pero tras perder gran parte de su equipamiento.

Los mazazos se sucedían. El 14 de diciembre, los japoneses invadían el norte de la isla de Borneo, en manos británicas, y el 20 desembarcaban en Davao, en Mindanao, la isla más meridional de Filipinas, que convirtieron en una importante base. Hong Kong se rindió el día de Navidad, y al día siguiente MacArthur abandonaba Manila, declarándola ciudad abierta. La pequeña fuerza naval estadounidense en Filipinas, comandada por el almirante Thomas C. Hart, tuvo que evacuar hacia el sur, hasta Surabaya, en la costa septentrional de Java. Para los Aliados occidentales se trató de una serie vertiginosa de derrotas y reveses. En palabras de un

historiador británico, fue un periodo de «derrota y retirada, confusión y pérdida, muerte y sufrimiento».1

Durante aquellas semanas repletas de acontecimientos, se vieron algunos fugaces rayos de esperanza. Uno fue que en un primer momento los estadounidenses lograron defender la isla de Wake, a más de 4.800 km al este de Filipinas, en medio del Pacífico. Aproximadamente 450 infantes de Marina estadounidenses ocupaban la diminuta isla, junto con 1.200 obreros de la construcción. A pesar de todo, los marines lograron repeler el primer intento de desembarco japonés el 11 de diciembre por el procedimiento de no abrir fuego hasta que los barcos enemigos estuvieron a muy poca distancia, para después dispararles a bocajarro con sus cañones camuflados de 127 mm. Así lograron hundir un destructor japonés y provocar graves daños en otro. Los cuatro aviones estadounidenses que habían sobrevivido al bombardeo aéreo japonés lograron hundir otro destructor. Fueron los primeros buques de guerra que perdió la Armada Imperial japonesa en la guerra.

Alentado por aquella victoria, el almirante Kimmel reunió una fuerza de socorro (Task Force14), organizada en torno al portaaviones *Saratoga* , y la envió con rumbo a Wake el 16 de diciembre. Sin embargo, mientras iba de camino, los japoneses reanudaron su ofensiva contra la isla, esta vez con el apoyo de dos de sus portaaviones más grandes —el *Hiryū* y el *Sōryū* , que habían participado en el ataque a Pearl Harbor— así como una división de cruceros. Aquello elevó de tal manera el nivel de riesgo que el 22 de diciembre, estando todavía el *Saratoga* a 1.200 km de Wake, el almirante William S. Pye, sustituto temporal de Kimmel, le ordenó dar media vuelta. Cuando recibió el mensaje, el contraalmirante Frank Jack Fletcher, comandante del grupo de combate, arrojó su gorra al suelo como gesto de frustración, pero obedeció. Wake se rindió al día siguiente.2

Otro momento alentador, por lo menos fugazmente, se produjo un mes después en Balikpapan, un importante puerto petrolero de la costa oriental de Borneo. Las fuerzas japonesas lo habían tomado con escasas dificultades el 24 de enero, aunque se enfurecieron al

comprobar que los holandeses habían saboteado tanto los campos petrolíferos como la refinería, ya que les prendieron fuego antes de que los invasores pudieran apoderarse de ellos. Aquella noche, cuando llegaron cuatro destructores estadounidenses a las órdenes del teniente de navío Paul H. Talbot, los barcos de transporte y de apoyo japoneses fondeados en el puerto se recortaban sobre el fondo de los incendios en tierra. «Era el sueño de todo marinero a bordo de un destructor», recordaba un tripulante de uno de ellos, encontrarse «en medio de una flota de invasión enemiga, aparentemente sin ningún buque de combate enemigo para hacernos frente, y la absoluta sorpresa del adversario». Los destructores estadounidenses lanzaron la totalidad de sus torpedos —48— tanto a babor como a estribor, y después se alejaron indemnes, salvo por el impacto de un único proyectil de artillería de 101 mm contra el destructor *John D. Ford* . Los torpedos estadounidenses hundieron cuatro cargueros, de los que uno era un buque de munición que explotó espectacularmente, aunque, teniendo en cuenta las circunstancias, los estadounidenses se habían esperado más.3

Un tercer éxito menor para los Aliados occidentales se produjo en medio del Pacífico, cuando el almirante Chester Nimitz, que sustituyó a Pye como comandante permanente de la Flota del Pacífico el 31 de diciembre, ordenó a sus tres portaaviones —que operaban en grupos de combate separados— que atacaran las bases japonesas en Micronesia. Uno de los portaviones tuvo que regresar a puerto por problemas de combustible, pero el 1 de febrero de 1942 los bombarderos estadounidenses del *Yorktown* infligieron daños leves a los puestos avanzados japoneses de las Islas Gilbert, y los aviones del *Enterprise* atacaron a los buques japoneses fondeados en la laguna de Kwajalein, en las Islas Marshall, hundiendo un barco de transporte y un cazasubmarinos, y dañando muchos otros navíos. Durante esa incursión, los estadounidenses se cobraron la primera baja mortal de la guerra entre los oficiales de la Armada japonesa cuando una de las bombas lanzadas en Kwajalein mató al contraalmirante Sukeyoshi Yatsushiro.4

Los japoneses se sacudieron de encima esos pequeños inconvenientes. Habían estado planificando la campaña del sur durante meses, y sus fuerzas la estaban ejecutando con una eficacia de relojería, avanzando con pasos cuidadosamente medidos, conquistando y ampliando los aeródromos en cada uno de los escenarios de las invasiones, de modo que cada avance posterior se producía bajo un paraguas de superioridad aérea. A lo largo de enero y febrero, las fuerzas japonesas fueron conquistando los puestos avanzados peor defendidos, uno tras otro: Sarawak y Sulú (o Joló), Brunei y Jesselton, Tarakan y Ambon. El 23 de enero ocuparon el crucial puerto de Rabaul, en la punta septentrional de la isla de Nueva Bretaña, en el archipiélago de Bismarck, a más de 4.800 km al este de Singapur. Los Aliados a duras penas tenían tiempo de catalogar todos aquellos avances, y por supuesto tampoco la más remota posibilidad de responder eficazmente.5

El objetivo en última instancia de la campaña de los japoneses —y en realidad de toda la guerra— eran las Indias Orientales Holandesas, formadas por cuatro islas grandes (Borneo Célebes, Java y Sumatra) e innumerables islas menores. Además de su valor como exportadoras de azúcar, pimienta, arroz y té, aquellas islas eran el origen del 35 por ciento de la producción mundial conocida de caucho, y contaban con algunos de los campos petrolíferos más productivos fuera de Estados Unidos. Además, Sumatra y Java, junto con la península de Kra, formaban lo que se denominaba la Barrera Malaya, un escudo convexo, detrás del cual los japoneses planeaban establecer lo que esperaban fuera un imperio marítimo inexpugnable: la Esfera de Coprosperidad de la Gran Asia Oriental.

Los holandeses no estaban desprotegidos a la hora de defender sus posesiones en Asia. Aunque su madre patria había sido invadida por los nazis hacía dieciocho meses, la reina Guillermina y el Gobierno holandés habían huido a Londres para proseguir la guerra desde allí, y un puñado de buques de guerra holandeses se unieron a los navíos de otros países ocupados, como Noruega y Polonia, para colaborar con la Royal Navy en la guerra contra los *U-Booten* . Como señalábamos en el capítulo 4, los *schuitjes* holandeses desempeñaron un papel crucial en la evacuación de las tropas

británicas de Dunkerque. En el Extremo Oriente, la Armada Real de los Países Bajos tenía un escuadrón de tres cruceros ligeros y siete destructores, así como numerosos submarinos, todos a las órdenes del vicealmirante Conrad Helfrich.6



Como era evidente que el pequeño escuadrón de Helfrich no podía plantar cara a la Armada Imperial japonesa, en noviembre los oficiales de los Estados Mayores británico y holandés iniciaron conversaciones para encontrar la mejor forma de cooperar. Después

del ataque contra Pearl Harbor, hubo nuevas rondas de conversaciones en Washington, de las que surgió una organización conocida como ABDA, un acrónimo que representaba las fuerzas combinadas de los estadounidenses, los británicos, los holandeses y los australianos. [1] El hecho de que todos esos aliados acordaran aceptar un comandante unificado era un buen indicador de lo desesperado de la situación. Por regla general, los oficiales de la Armada eran reacios a poner sus barcos bajo la supervisión de un general del Ejército, y menos extranjero. Sin embargo, en enero de 1942, los cuatro países acordaron nombrar al general sir Archibald Wavell, comandante británico en India, como el comandante en jefe del ABDA. [2] Wavell asumió diligentemente el encargo y estableció su cuartel general en Java, aunque lo hizo con pocas esperanzas y escasas expectativas. Como señalaba el historiador británico Stephen Roskill: «Muy pocas veces un comandante en jefe habrá asumido una responsabilidad tan grande en unos tiempos tan poco propicios».7

Aunque en teoría la constitución del ABDA creaba un mando unificado, resultaba imposible acallar del todo los recelos nacionales. Por lo menos un marinero estadounidense consideraba que Wavell era «otro pomposo general salido directamente de una opereta de Gilbert y Sullivan», y calificaba a su jefe de Estado Mayor, sir Henry Pownall, de «bastardo engreído». Los estadounidenses cuestionaban la decisión de Wavell de utilizar los buques de guerra del ABDA para escoltar convoyes con destino y origen en Singapur, y no para atacar a los japoneses en su avance. Y tampoco los australianos estaban del todo contentos, pues señalaban con consternación que «el acuerdo no contemplaba ningún tipo de consulta directa con Australia». A los holandeses les molestaba que el mando de los medios navales del ABDA hubiera recaído en un estadounidense (el almirante Hart) y que otro estadounidense (el contraalmirante William Glassford) fuera nombrado comandante de lo que vino en llamarse la Fuerza de Ataque del ABDA, formada por cruceros y destructores, incluida la totalidad de los buques de guerra holandeses. Sin embargo, a finales de enero Glassford fue ascendido a vicealmirante y designado para otro puesto. Eso dejó espacio libre

para que un oficial holandés, el contraalmirante Karel Doorman, asumiera el mando de la Fuerza de Ataque. Aquello no logró ablandar a Helfrich, que siguió indignado por el hecho de que Hart ejerciera el mando supremo.8

El descontento de Helfrich obedecía en parte a la intensidad de su entrega. De entre todos los jefes de la Armada aliados del ABDA, él era el único oriundo de Java, pues había nacido allí en 1886. Aunque había estudiado, y posteriormente impartido clases, en la Academia Naval holandesa en Den Helder, cerca de Ámsterdam, para Helfrich su patria eran las Indias Orientales. Para él, la defensa de la Barrera Malaya no era simplemente un gambito estratégico; era una cruzada para defender su tierra natal. Y además, también es posible que Helfrich, un hombre de baja estatura, con grandes mofletes y papada, considerara a Hart, un hombre alto, apuesto y con aspecto de aristócrata, más un poni de feria que un caballo de faena. En parte debido a las presiones de los holandeses, Hart fue reclamado por Washington, supuestamente debido a su mala salud, y Helfrich asumió el cargo como comandante naval del ABDA. Con más determinación que cálculo, decidió dar guerra sin cuartel a los japoneses, hasta el último soldado y el último marinero aliados.

Doorman, comandante de la Fuerza de Ataque del ABDA, no era oriundo Java; había llegado a las Indias Orientales en 1940, justo en el momento en que las legiones nazis se extendían por toda Holanda. Doorman, un hombre calladamente intenso, de un carácter no muy distinto del de Günther Lütjens, el almirante alemán que se había hundido con el *Bismarck* en mayo del año anterior, estaba decidido a cumplir las expectativas de Helfrich, por muy poco realistas que fueran.

Doorman no contaba con acorazados ni portaaviones en su flota de superficie, aunque sus aliados de habla inglesa sí le proporcionaron dos cruceros pesados. Uno era el HMS *Exeter* , el buque que había combatido contra el *Graf Spee* frente a la costa de Montevideo durante los primeros meses de la guerra, y el otro era el USS *Houston* . Ambos eran barcos obsoletos, que empezaron a construirse en 1928 como «cruceros del tratado», lo que significaba que desplazaban 10.000 toneladas y portaban cañones de 203 mm

—nueve en el caso del *Houston* , aunque tan solo seis estaban operativos después de que su torreta de popa recibiera el impacto de una bomba japonesa durante una ataque aéreo en el estrecho de Macasar el 4 de febrero—. Además de los dos cruceros pesados, Doorman también contaba con diez cruceros ligeros —cuatro británicos, dos estadounidenses, dos australianos y dos holandeses, de los que uno, el *De Ruyter* , era su buque insignia—. Todos aquellos barcos tenían su base en Surabaya, en Java oriental.9

No obstante, el verdadero punto débil de la Fuerza de Ataque del ABDA era la ausencia de un protocolo estable para la cooperación, e incluso de un sistema de comunicaciones fiable. Al haberse juntado tan deprisa, los barcos del mando de Doorman ni siquiera compartían un código de señales común. Doorman hablaba inglés con la misma fluidez que el neerlandés, pero en su mando había muy pocos oficiales como él. Había que esperar a que los oficiales de enlace tradujeran y descifraran los mensajes procedentes de otros barcos antes de poder actuar conforme a lo que decían, lo que hacía prácticamente imposible maniobrar tácticamente de forma sincronizada. En palabras del historiador oficial de las fuerzas australianas en aquella campaña: «Tácticamente, los buques de la Fuerza de Ataque Combinada eran capaces de poco más que seguirse unos a otros en columna y en línea recta».10

Tampoco había ningún tipo de cooperación eficaz entre los recursos navales y aéreos. Los japoneses eran enormemente superiores a los Aliados en el aire, pero incluso enviar a los B-17 o a los P-40 del Ejército estadounidense a cooperar con una fuerza de superficie anglo-holandesa resultaba tan engorroso como la relación entre las fuerzas aéreas y navales de superficie italianas en el Mediterráneo. En una de las primeras reuniones de Estado Mayor de las Armadas, cuando Doorman sugirió la posibilidad de cooperación por parte de las Fuerzas Aéreas Aliadas en una operación ya programada, se produjo una explosión de carcajadas espontáneas.

Singapur capituló el 15 de febrero. Fue un golpe que dejó conmocionados a los británicos, quienes ni siquiera en sus

momentos más sombríos alcanzaban a imaginar que una derrota como aquella fuera posible. Churchill había ordenado «luchar hasta el final a toda costa», e incluso insistía en que «los comandantes y los oficiales de mayor graduación deberán morir con sus tropas». El hecho de que el general Arthur Percival rindiera una posición fortificada y defendida por más de cien mil hombres ante el ataque de un ejército de menos de cincuenta mil da la medida de la enorme desmoralización imperante entre el alto mando británico. Churchill estaba fuera de sí.11

Los japoneses dedicaron muy poco tiempo a celebrarlo. Ya desde antes de la caída de Singapur, se habían hecho a la mar cuatro grupos de combate independientes de la Armada Imperial, que navegaban hacia las islas de la Barrera Malaya. Tres de ellas eran flotas de invasión formadas por docenas de buques de transporte de tropas y barcos de abastecimiento escoltados por cruceros y destructores. La cuarta era el Kidō Butai.

A fin de prevenir cualquier intento por las fuerzas Aliadas de entorpecer las invasiones, el almirante Yamamoto ordenó que el Kidō Butai destruyera la base naval aliada de Port Darwin, en la costa septentrional de Australia. Para llevarlo a cabo, cuatro portaaviones del almirante Nagumo (el *Akagi* , el *Kaga* , el *Hiryū* y el *Sōryū*) zarparon de Davao, en el sur de Filipinas, rodearon el extremo oriental de la Barrera Malaya para adentrarse en el océano Índico, y poco después de las 6 de la mañana del 19 de febrero lanzaron un ataque masivo de 188 aviones contra Darwin. En menos de dos horas, los aviones japoneses hundieron ocho barcos, incluido el destructor estadounidense *Peary* . Este ya había sido bombardeado antes dos veces cuando se encontraba en Filipinas, además había sobrevivido a una angustiosa odisea solo para llegar a Darwin. Ahora finalmente se hundía, llevándose consigo 88 marineros. Sin embargo, el principal objetivo de los japoneses era el propio puerto, que inutilizaron por completo, lo que a todos los efectos dejaba fuera de combate a Darwin como base para las fuerzas del ABDA. Los japoneses también atacaron la ciudad de Darwin que, al estar hecha en su mayor parte de madera, quedó prácticamente destruida

en los incendios que se desataron a continuación. Los japoneses perdieron dos aviones.12

Al mismo tiempo que los portaaviones de Nagumo llevaban a cabo su incursión, las tres flotas de invasión japonesas se aproximaban a sus objetivos. La mayor de las tres era la denominada Fuerza de Ataque Occidental, comandada por el almirante Takeo Kurita, cuya feroz expresión ocultaba unos modales de erudito. El grupo de combate de Kurita había zarpado de la bahía de Cam Ranh, en Indochina, hacía diez días, por la noche del 9 al 10 de febrero, y navegaba hacia el sur con rumbo a Sumatra a la apacible velocidad de diez nudos. Se trataba de una imponente armada de casi cien buques, que incluía cincuenta y seis barcos abarrotados de soldados y buques de abastecimiento, escoltados por tres cruceros ligeros y nada menos que veinticinco destructores, además de una fuerza de cobertura de cruceros pesados y del pequeño portaaviones *Ryūjō* , todos ellos a las órdenes del almirante Jisaburō Ozawa.

En su travesía hacia el sur aquel enorme grupo de combate se fue cruzando con una variopinta flotilla de navíos que huían de Singapur. La mayoría de aquellos barcos iban abarrotados de refugiados, pero uno de ellos era el *Li Wo* , un pequeño vapor fluvial armado (de 700 toneladas), comandado por un capitán de fragata de la Royal Navy llamado Thomas Wilkinson. El 14 de febrero, cuando avistó la fuerza de invasión japonesa, Wilkinson se lanzó con ímpetu a la carga contra ella y abrió fuego con su único cañón de 100 mm. Logró provocar un incendio en un barco de transporte y daños en muchos otros, hasta que su pequeño buque se vio desbordado. En un último acto a la desesperada, embistió con su maltrecho vapor contra la embarcación de transporte en llamas. Al final, este tuvo que ser abandonado, pero el *Li Wo* se hundió casi de inmediato, con la pérdida de 77 hombres de una tripulación de 84, incluido el propio Wilkinson, que pasó a engrosar la lista de oficiales de la Royal Navy condecorados con la Cruz Victoria a título póstumo.13

A instancias de Helfrich, Doorman se dispuso a enfrentarse a la armada que se aproximaba, y se hizo a la mar desde Surabaya con

el HMS *Exeter* (el *Houston* aún estaba de camino procedente de Darwin), cuatro cruceros ligeros y diez destructores. Su incursión fue casi tan impetuosa como la carga de Wilkinson. Incluso sin la fuerza de cobertura comandada por Ozawa, tan solo los barcos de escolta japoneses superaban en número a los de Doorman en una proporción de casi dos a uno, y al igual que Tom Phillips en el golfo de Siam, Doorman carecía de una cobertura aérea eficaz. De hecho, a lo largo de las horas siguientes sus buques sufrieron cinco ataques desde el aire, tanto de los bombarderos Kate del *Ryūjō* como de los bombarderos Nell y Betty que habían despegado de los aeródromos avanzados japoneses. Los bombarderos no lograron apuntarse ningún impacto, aunque varias bombas pasaron rozando y provocaron daños en dos destructores de Doorman, lo que les obligó a dar media vuelta. Considerando imposible siquiera acercarse lo suficiente como para atacar a los barcos de transporte, Doorman dio la orden de regresar a puerto.14

El objetivo de la fuerza de invasión de Kurita era la ciudad de Palembang, en Sumatra oriental, el centro de uno de los campos petrolíferos más grandes y productivos del mundo. A fin de evitar que los holandeses sabotearan las refinerías, como habían hecho en Balikpapan, los japoneses iniciaron su ofensiva lanzando paracaidistas directamente sobre los campos petrolíferos. Estos se toparon con una encarnizada resistencia hasta la llegada de la principal fuerza de desembarco japonesa, que rápidamente tomó el control de la ciudad y de sus campos petrolíferos y aseguró su defensa.15

Casi al mismo tiempo, a 1.600 km al este, una fuerza de invasión japonesa mucho más reducida atacaba la isla de Bali, a tan solo pocos kilómetros al este de Java, y a menos de ciento cincuenta kilómetros de la base de Doorman en Surabaya. Doorman apenas tuvo tiempo para que sus barcos repostaran y volvió a hacerse a la mar, con la esperanza de repeler aquella nueva ofensiva. Salió con lo que tenía más a mano: dos cruceros ligeros y tres destructores (uno holandés y dos estadounidenses), dejando la orden de que los demás buques se unieran a él en cuanto pudieran. El resultado fue la batalla del estrecho de Badung (19-20 de febrero), un

enfrentamiento nocturno, confuso y enrevesado en el que los barcos de Doorman, pese a su superioridad numérica, se llevaron con diferencia la peor parte. Fue allí donde los japoneses demostraron por primera vez su supremacía en los enfrentamientos nocturnos, así como las impresionantes prestaciones de su torpedo Tipo 93 Lanza Larga. Un Lanza Larga impactó en el destructor holandés *Piet Hein* y lo partió en dos. Se hundió llevándose consigo a 64 hombres, incluido el capitán. Además, los destructores japoneses acribillaron el crucero ligero holandés *Tromp* , aunque este consiguió regresar a puerto con sus propios motores. La incursión de Doorman contribuyó muy poco a entorpecer los desembarcos, y mientras él regresaba a Surabaya con su maltrecha fuerza, los japoneses afianzaban su control sobre Bali.16

Hubo más. Tan solo dos días después, el 22 de febrero, un convoy aliado que incluía el USS *Langley* zarpaba de Fremantle, Australia, y ponía rumbo a Ceilán. El *Langley* fue construido en 1912 como barco carbonero, y más tarde, en 1920, fue convertido en el primer portaaviones de Estados Unidos, pero en 1937 había sido transformado de nuevo, esta vez en portahidroaviones. En tal calidad, ahora participaba en el transporte de un cargamento de cazas para reforzar la guarnición británica en Ceilán. Sin embargo, Helfrich, que sufría una terrible escasez de aviones de combate, revocó aquellas instrucciones y ordenó al *Langley* que acudiera rápidamente a Tjilatjap, en la costa meridional de Java. La confusa cadena de mando aliada generó una oleada de órdenes contradictorias que tuvo al *Langley* sin hacer nada frente a la costa meridional de Java, y eso dio tiempo a los japoneses para dar con él. Poco antes del mediodía del 27 de febrero nueve bombarderos Betty lo atacaron y, en lo que fue o bien una extraordinaria demostración de habilidad, o un golpe de pura suerte, cinco de ellos lograron impactos directos. El *Langley* se hundió aquella misma tarde, llevándose consigo todos los aviones que llevaba a bordo.17

La principal ofensiva anfibia japonesa estaba dirigida contra la propia isla de Java, el centro de las defensas del ABDA y emplazamiento

tanto de la capital colonial holandesa, Batavia (hoy Yakarta) como de la base naval de Doorman, en Surabaya. Aquella crucial misión era responsabilidad de lo que los japoneses denominaban el Grupo de Ataque Oriental, formado por cuarenta y un barcos de transporte escoltados desde muy cerca por dos cruceros ligeros y doce destructores a las órdenes del contraalmirante Shoji Nishimura, y apoyados por una fuerza de cobertura de otros diez cruceros y destructores a las órdenes del contraalmirante Takeo Takagi, que les seguía a 320 km de distancia. Aunque aquella fuerza era menos robusta que la que se utilizó para conquistar Palembang, Yamamoto tenía tanta confianza en su éxito que liberó a la fuerza de portaaviones de Nagumo de su posición al sur de Java y le ordenó poner rumbo al oeste y adentrarse en el océano Índico para atacar los recursos de los británicos en la zona.18

Yamamoto basaba aquella decisión en la suposición de que los buques de guerra aliados que quedaban en Surabaya estaban tan maltrechos y desmoralizados que ya no suponían una grave amenaza. Tenía razón, aunque solo en parte. No cabía duda de que los buques de Doorman —y sus tripulaciones— estaban maltrechos, pero no desmoralizados. De hecho, en cuanto Doorman se enteró de que se aproximaba una nueva flota enemiga, volvió a hacerse a la mar al anochecer del 26 de febrero, en un intento de dar con ella y atacarla. Mientras navegaba hacia el noroeste, Doorman recibió un mensaje de Helfrich instándole a «seguir atacando hasta que el enemigo esté destruido».19

No obstante, cuando salió el sol el 27 de febrero, las únicas fuerzas enemigas a la vista eran más bombarderos japoneses. Sus reiterados ataques no provocaron daños de consideración, pero tuvieron todo el día en zafarrancho de combate a las agotadas tripulaciones de Doorman. Al no ver ninguna flota enemiga, este concluyó que el parte de avistamiento había sido un error y dio media vuelta para regresar a Surabaya. Helfrich estaba furioso. «A pesar del ataque aéreo», ordenaba Helfrich por radio, «debe proseguir hacia el este a fin de buscar y atacar al enemigo». A Helfrich le resultaba muy fácil decir eso desde Surabaya, pero, en calidad de comandante en el escenario, Doorman sabía lo que eran

capaces de hacer sus hombres y lo que no, y con cierta audacia le comunicó por radio a Helfrich: «En el día de hoy la tripulación ha llegado al límite de su resistencia». Y mantuvo su rumbo.20

Aquella tarde, Doorman llegó a la entrada de Surabaya aproximadamente a las 14.30. Sin embargo, mientras maniobraba para acceder al puerto a través del canal dragado, recibió otro parte de avistamiento, esta vez más específico y detallado: una fuerza de invasión formada por veinticinco barcos de transporte, dos cruceros y seis destructores se encontraba a pocas horas de distancia, navegando con rumbo sur hacia Java. Puede que Doorman respirara hondo antes de decidirse a confiar en aquel despacho. Sin tiempo para reunirse con sus capitanes, simplemente dio media vuelta en el canal de entrada y transmitió a los demás barcos del escuadrón: «Síganme. Los detalles más tarde».21

Los partes de los aviones de reconocimiento japoneses que afirmaban que se aproximaba una flota de superficie aliada sorprendieron a Takagi, aunque no debieron de alarmarle demasiado. Al igual que Yamamoto, Takagi no creía que al enemigo le quedaran demasiadas fuerzas para combatir, y ese era el motivo de que sus dos cruceros pesados se lo tomaran con calma y siguieran al convoy a casi 320 km de distancia. Sin embargo, en aquel momento Takagi dio la orden de que los cuarenta y un barcos de transporte viraran hacia le norte para quitarse de en medio, y ordenó a los cruceros pesados que incrementaran la velocidad a 28 nudos para dar alcance al grupo de escolta de cruceros ligeros y destructores.22

Al no haber tenido tiempo de organizarse más allá de ese rápido «Síganme», los cinco cruceros de Doorman iban formados en fila detrás del buque insignia. Detrás del *De Ruyter* estaban los dos cruceros pesados, el *Exeter* y el *Houston* , a los que seguían dos cruceros ligeros, el *Perth* , australiano, y el *Java* , holandés. Tres destructores británicos iban como exploradores por delante, y otros cuatro destructores británicos cubrían la popa. Aquella disposición resultaba curiosa porque los destructores estadounidenses eran los que tenían un mayor número de tubos de torpedos, y hasta ese momento los combates habían demostrado que iniciar una batalla

con un ataque con torpedos resultaba más eficaz, sobre todo por la noche, que confiar en la artillería naval. Por otra parte, Doorman careció del tiempo y de las capacidades de comunicación necesarias para idear y comunicar un plan de batalla más complejo.23

La batalla del Mar de Java (27 de febrero de 1942) comenzó poco después de las cuatro de la tarde, cuando los vigías de los destructores británicos que iban en cabeza divisaron la punta de los mástiles de la flota de escolta de Nishimura. Casi de inmediato llegaron los dos cruceros pesados de Takagi, el *Nachi* y el *Haguro* , para inclinar la balanza de fuerzas de una forma decisiva. Cada uno de los grandes cruceros de Takagi tenía diez cañones de 203 mm, mientras que el *Exeter* tan solo tenía seis, y el *Houston* únicamente seis que funcionaran. Eso concedía a los japoneses una ventaja de veinte a doce en la categoría crucial de cañones de largo alcance. Doorman decidió que su mejor baza consistía en reducir la distancia rápidamente a fin de que los cañones de 152 mm de sus cruceros ligeros pudieran entrar en acción. Aunque en última instancia su objetivo era el grupo de barcos de transporte japoneses que se encontraban al noroeste, Doorman iba a tener que atravesar a sangre y fuego la formación de barcos de escolta para llegar hasta ellos.

Ambos bandos abrieron fuego sobre las 16.15. El capitán de un destructor japonés recordaba que «a nuestro alrededor llovían proyectiles de artillería, levantando columnas de agua por todos lados». Algunas de aquellas salpicaduras eran de vivos colores, dado que los proyectiles de artillería de 203 mm de los Aliados llevaban pequeñas bolsas de tinte para permitir que los observadores determinaran cuáles de las salpicaduras de los proyectiles que veían a lo lejos eran las suyas, con el fin de realizar los ajustes pertinentes. El *Houston* , por ejemplo, utilizaba un tinte rojo, y cuando las salpicaduras de sus proyectiles, de color rojo sangre, se elevaban en torno a los buques de guerra japoneses, alarmaban a algunos de sus tripulantes, que se preguntaban si los estadounidenses habían desarrollado una nueva arma secreta.24

El momento decisivo llegó poco después de las cinco, cuando un proyectil de 203 mm, probablemente disparado por el *Haguro* ,

impactó en el *Exeter* y penetró hasta una de sus calderas. Aunque inicialmente no estalló, el vapor a altísima temperatura de la caldera lo hizo detonar, y la consiguiente explosión dejó fuera de combate seis de las ocho calderas del *Exeter* , reduciendo su velocidad a diez nudos. Para evitar que el *Houston* , que navegaba justo detrás, chocara contra su popa, el capitán del *Exeter* , Oliver Gordon, ordenó un brusco viraje a babor. Al ver esa maniobra entre el humo y la confusión de la batalla, y presuponiendo que no debía de haber visto alguna señal realizada por el buque insignia, el capitán de navío Albert Rooks, del *Houston* , también viró a babor, y lo mismo hicieron a su vez el *Perth* y el *Java.* Durante varios minutos, hasta que se dio cuenta de lo que había ocurrido, Doorman siguió adelante a bordo del *De Ruyter* prácticamente solo.25

A continuación Takagi ordenó un ataque con torpedos, y los japoneses lanzaron sesenta y cuatro torpedos que surcaron las aguas hacia los cruceros de Doorman. Sin embargo la distancia era demasiado grande, incluso para los torpedos Lanza Larga, y tan solo uno de ellos alcanzó su blanco, el destructor *Kortenaer* , que quedó partido en dos y se fue rápidamente al fondo. Otro destructor, el británico *Electra* , superviviente de la batalla contra el *Bismarck* y del hundimiento del *Prince of Wales* , fue alcanzado por varios proyectiles, perdió potencia y se hundió con la bandera aún izada. Doorman envió de vuelta a Surabaya al *Exeter* , gravemente dañado, junto con un destructor de escolta, lo que redujo de doce a seis el número de cañones de 203 mm de su escuadrón. Y lo que era peor, dado que el *Exeter* era el único buque del escuadrón equipado con radar, a partir de ese momento Doorman iba a tener que operar a ciegas, sobre todo después del anochecer. En una avalancha de órdenes, a las 18.15 Doorman ordenó a los destructores estadounidenses que ejecutaran un ataque con torpedos y levantaran una cortina de humo para cubrir la retirada de sus cruceros.26

En medio de la refriega, llegó el apoyo aéreo aliado: una docena de aviones de ataque escoltados por cinco cazas Brewster Buffalo. Sin embargo, en vez de cooperar con Doorman, los aviones realizaron un ataque por su cuenta —y fallido— contra el convoy

japonés. Takagi, que no era consciente de las nefastas condiciones del escuadrón aliado, y preocupado por la seguridad de su convoy, decidió no ir en persecución de los buques de Doorman hacia el sur.

Aquello podría haber señalado el final de la batalla, e indudablemente Doorman tenía motivos suficientes para dejarlo ahí. Envió los cuatro destructores estadounidenses, que ya habían agotado todos sus torpedos y andaban escasos de combustible, de vuelta a Surabaya. Eso le dejaba tan solo con dos destructores británicos (el *Jupiter* y el *Encounter*) para acompañar a sus cuatro cruceros. A pesar de todo, a las 21.00 Doorman puso rumbo al norte en un nuevo intento de dar con el convoy de invasión japonés. Acababa de tomar el rumbo cuando el *Jupiter* chocó con una mina y se hundió, mientras que el *Encounter* permanecía junto a él para recoger a los supervivientes. Ahora a Doorman ya solo le quedaban el *Houston* y los tres cruceros ligeros. Aun así, puso en fila sus tres buques, volvió a hacer la señal de «Síganme» y prosiguió rumbo al norte. A falta de radar, y sin ningún destructor de reconocimiento ni cobertura aérea, Doorman avanzaba a tientas en la oscuridad como un hombre con los brazos extendidos en un sótano sin luz.27

A las once de la noche se encontró no con el convoy sino con los dos cruceros pesados de Takagi. Ambos bandos se sorprendieron por aquel inesperado encuentro. Los cruceros japoneses se habían detenido para recoger sus aviones de reconocimiento. A Takagi le consternó tanto que le sorprendieran en aquella situación que se mordió el labio con tanta fuerza que se hizo sangre. Sin embargo, en cuanto se recuperaron los aviones, Takagi se preparó para un nuevo combate. Entre el enérgico intercambio de fuego que se produjo a continuación, el almirante japonés ordenó otro ataque con torpedos, y esta vez los Lanza Larga resultaron mortíferos: primero explotó y se hundió el *Java* , después el *De Ruyter* , ambos en cuestión de minutos. Al capitán de navío Hector («Hec») Waller, que lo presenció desde el crucero australiano *Perth* , le sobrecogió por lo repentino, y lo comparó al súbito resplandor de un encendedor en la oscuridad: «un chasquido y una llamarada». Desde el *De Ruyter* , que se iba a pique, y en lo que pudo ser su última acción en este mundo, Doorman ordenó al *Houston* y al *Perth* que no recogieran a los

supervivientes sino que pusieran rumbo a Batavia, en Java occidental.28

Así pues, mientras el maltrecho *Exeter* navegaba con dificultad hacia el este de vuelta a Surabaya, el *Houston* y el *Perth* se escabullían hacia el oeste. Los victoriosos japoneses siguieron adelante con sus operaciones de desembarco, que hicieron de Java una provincia sometida. La audaz incursión de Doorman tan solo había postergado veinticuatro horas los desembarcos de los japoneses.

Los combates no habían terminado. Doorman se había hundido con el *De Ruyter* , lo que convertía a Waller, el capitán del *Perth* , en el oficial aliado de mayor rango del escuadrón. Aunque tan solo tenía cuarenta y dos años, el australiano ya había acumulado una importante hoja de servicios en la guerra, que incluía un papel crucial en la batalla del cabo Matapán (véase el capítulo 5) y se había ganado la fama de hombre imperturbable. Pues Waller iba a necesitar de todo su aplomo durante las veinticuatro horas siguientes, porque estaba en un aprieto. Sus dos barcos andaban escasos de combustible y de munición; sus tripulaciones estaban al borde del colapso por agotamiento. Para salvar lo que quedaba del mando, tenía que conseguir que sus buques llegaran a Tanjong Priok, la base naval cercana a Batavia, repostar, y después rodear a hurtadillas el extremo occidental de Java y poner rumbo al sur a través del estrecho de la Sonda para adentrarse en el Índico. Desde allí, si lograba evitar los ataques aéreos, podría llegar hasta Australia. Más tarde Helfrich criticó la decisión de Waller de no proseguir con la batalla, calificándola de «lamentable», e insistiendo en que Waller había desobedecido su orden de «seguir atacando hasta que el enemigo esté destruido». Se trataba de una crítica poco realista y exenta de compasión.29

Ambos buques arribaron a Batavia sin novedad el 28 de febrero por la tarde, aunque de inmediato quedó claro que aquel no era un puerto seguro. Los bombarderos japoneses también habían pasado por allí, y el puerto estaba repleto de barcos mercantes naufragados

y hundidos. Incluso repostar resultó difícil, en parte debido a los daños en las instalaciones, y en parte porque los holandeses querían atesorar su ya escaso fueloil para los barcos de guerra holandeses. Cuando Waller les explicó que ya no quedaban buques de guerra holandeses, las autoridades accedieron a proporcionarle el combustible que necesitaba, aunque tan solo hubo tiempo para llenar los depósitos hasta la mitad.30

A fin de evitar a la aviación japonesa, Waller salió del puerto nada más anochecer y trazó el rumbo hacia el estrecho de la Sonda. En torno a las 23.15, cuando se aproximaba a la entrada del estrecho, con el *Perth* en cabeza, los vigías a bordo del destructor japonés *Fubuki* divisaron ambos buques. El *Fubuki* los estuvo siguiendo unas cuantas millas sin que nadie a bordo de ninguno de los dos barcos aliados se diera cuenta de que no estaban solos. Todo lo contrario. Los dos cruceros aliados, desgastados por el combate, con poco combustible y casi sin munición, se habían tropezado con el grueso del Grupo de Ataque Occidental japonés formado por más de cincuenta barcos de transporte y veinte buques de escolta, incluidos dos cruceros pesados. Tras culminar la conquista de Sumatra oriental, los japoneses habían cruzado el estrecho de la Sonda para desembarcar en la bahía de Bantén, en la punta occidental de Java. Es posible que Waller reflexionara sobre aquella ironía del destino: después de buscar un convoy japonés durante más de una semana, finalmente se había topado con uno en el momento menos propicio. Sin embargo, dado que había sido avistado por el enemigo, ya no quedaba otra opción que combatir. A las 23.30, el capitán de navío Rooks envió el último mensaje por radio que se recibió desde el *Houston* : «Entablamos combate con las fuerzas enemigas».31

La batalla del estrecho de la Sonda (28 de febrero de 1942) fue otro confuso combate nocturno en que las bengalas iluminaron el cielo, con fogonazos de artillería desde todos lados y con torpedos surcando las aguas. El intendente jefe del *Perth* lo recordaba con tintes impresionistas: «El resplandor de los reflectores; el destello, la explosión y el rugido de nuestros cañones; las balas trazadoras cosiendo el cielo con su luz; el entrecruzarse de las estelas fosforescentes; barcos en llamas». Resultaba todo tan confuso que

varios torpedos lanzados por los destructores japoneses contra los cruceros aliados acabaron alcanzando a sus propios barcos de transporte en la bahía de Bantén, donde por lo menos dos de ellos se hundieron y otros dos embarrancaron deliberadamente para evitar hundirse.32

A pesar de todo, no cabía ninguna duda sobre el desenlace final. Al cabo de unos minutos de combate, varios proyectiles de 203 mm impactaron en ambos buques aliados, en la línea de flotación del *Perth* y en la cubierta de proa del *Houston* . Poco después, el *Houston* sufrió el impacto de un torpedo Lanza Larga que destruyó la principal bomba de alimentación de agua de sus calderas y redujo de forma drástica su velocidad. Otro torpedo alcanzó al *Perth* e inutilizó su sala de máquinas de proa. Para entonces, ambos buques aliados se habían quedado prácticamente sin munición y recurrían a disparar proyectiles de prácticas y bengalas de iluminación contra los barcos de guerra enemigos. El *Perth* fue alcanzado por otros tres torpedos de forma consecutiva. Al ser informado de cada uno de esos impactos, Waller respondió con un escueto «Muy bien». Sin embargo, cuando el *Perth* recibió el impacto del cuarto torpedo y se escoró mucho a estribor, Waller anunció: «¡Dios mío! Ese lo ha partido. Abandonen el barco». Poco después el crucero volcó sobre un costado y se fue a pique por la proa, aunque seguía avanzando.33

Después de aquello, Rooks viró el *Houston* hacia la costa, acaso con intención de causar el máximo daño posible a los transportes antes de hundirse, o tal vez para embarrancar el gran crucero en la playa y darle a sus hombres la posibilidad de salvar la vida. Nunca llegó lo bastante lejos como para intentar ninguna de las dos cosas. Con varios incendios fuera de control a bordo y con el buque embarcando agua, Rooks ordenó abandonar el barco unos segundos antes de resultar mortalmente herido por la metralla. El segundo de a bordo del *Houston* , el capitán de navío David W. Roberts, revocó la orden de abandonar el barco e intentó seguir combatiendo, pero al cabo de unos minutos se dio cuenta de que era inútil, y confirmó la orden de abandonar el barco. Al igual que el *Perth* , el *Houston* se fue a pique por la proa mientras sus tripulantes se lanzaban al mar

por la borda. De los 1.087 oficiales y marineros del *Houston* , 721 se hundieron con el barco, incluido Rooks; otros 366 se pusieron a salvo en tierra y fueron hechos prisioneros. A su debido tiempo, Rooks fue condecorado con la Medalla de Honor a título póstumo.34

Sin saber la suerte que habían corrido el *Houston* y el *Perth* , los escasos buques supervivientes de la Fuerza de Ataque del ABDA en Surabaya huyeron por su cuenta hacia el sur. Los cuatros destructores estadounidenses que Doorman había enviado a Surabaya se escabulleron a través del estrecho de Bali, doblando el extremo oriental de Java, y lograron llegar a Australia. Las aguas del estrecho de Bali no eran lo bastante profundas para que pasara el maltrecho *Exeter* , de modo que su capitán intentó seguir la misma ruta que el *Houston* y el *Perth* a través del estrecho de la Sonda. A media mañana del domingo 1 de marzo, el *Exeter* se vio abrumado por el fuego de artillería y los torpedos de cuatro cruceros pesados y una división de destructores japoneses. El hundimiento del *Exeter* marcó el fin del ABDA. Helfrich dimitió oficialmente aquel mismo día, aunque para entonces ya no le quedaban barcos que comandar. En efecto, ya una semana antes, Wavell le había escrito una carta a Churchill donde decía: «Veo muy poca utilidad en ese cuartel general en lo sucesivo». El experimento de un mando unificado solo había durado treinta y nueve días. No era que el concepto de un mando unificado estuviera viciado; era sencillamente que los Aliados occidentales carecían de medios suficientes para plantar cara a la ofensiva japonesa.35

La conquista por los japoneses de las Indias Orientales Holandesas, ricas en recursos, había sido más rápida y menos costosa de lo que nadie se habría atrevido a pronosticar. De hecho, el éxito había llegado tan rápidamente que el alto mando japonés no sabía muy bien qué hacer a continuación. Una opción, por supuesto, era consolidar sus conquistas en unas regiones tan lejanas y preparar sus defensas para poder repeler el inevitable contraataque aliado. Ese había sido el presupuesto imperante cuando se tomó la decisión inicial de emprender la campaña del sur. Por otra parte, esa opción

dejaba la iniciativa en manos de los occidentales, y parecía una insensatez no seguir atacando en un momento en que la balanza estaba tan claramente inclinada a favor de Japón.

Un sector del Estado Mayor de la Armada miraba hacia el sur. Su jefe, Osami Nagano, estaba convencido de que cuando los estadounidenses iniciaran su inevitable contraofensiva, iban a utilizar Australia como una de sus bases, y eso se podía prevenir ocupando el continente insular. Sin embargo, el Ejército japonés no estaba a favor de emprender la conquista de otro continente mientras la guerra en China siguiera tan enconada. Otra opción era avanzar hacia el oeste, por el océano Índico, y ocupar Ceilán, una colonia británica. Ello podría provocar una sublevación de la población autóctona en India y amenazar al Imperio británico donde era más vulnerable. No obstante, una vez más el Ejército japonés vetó la idea. Si el Ejército veía nuevos territorios que conquistar en algún sitio, era en el norte, en la Unión Soviética; aún parecía posible una rendición de los rusos a pesar del reciente contraataque del Ejército Rojo a las afueras de Moscú.36

La obstinación del Ejército provocaba resentimiento no solo entre el Estado Mayor de la Armada en Tokio, sino también en el cuartel general de la Flota Combinada, a bordo del buque insignia de Yamamoto en el mar Interior de Seto, donde uno de los oficiales de su Estado Mayor se quejaba en estos términos: «Queremos invadir Ceilán; ¡no nos lo permiten! Queremos invadir Australia; ¡no podemos! Queremos atacar Hawái; ¡tampoco nos dejan! Todo porque el Ejército no accede a aportar las fuerzas necesarias». El jefe de logística de Yamamoto recordaba: «Como el Ejército y la Armada no eran capaces de llegar a un acuerdo común sobre el esfuerzo de las operaciones de la segunda fase, la Armada se fue inclinando cada vez más por todo aquello que podía hacer por su cuenta».37

Yamamoto no necesitaba la aprobación del Ejército para una incursión estrictamente naval, y ya había dado la orden a Nagumo y a cinco de sus seis mayores portaaviones (el *Kaga* había chocado contra un arrecife y necesitaba hacer reparaciones) para que se adentrara en el Índico y realizara una incursión relámpago contra las

bases británicas en Ceilán. Por consiguiente, al tiempo que las fuerzas japonesas consolidaban sus conquistas en las Indias Orientales Holandesas, Nagumo ponía rumbo al oeste con intención de volver a atacar.

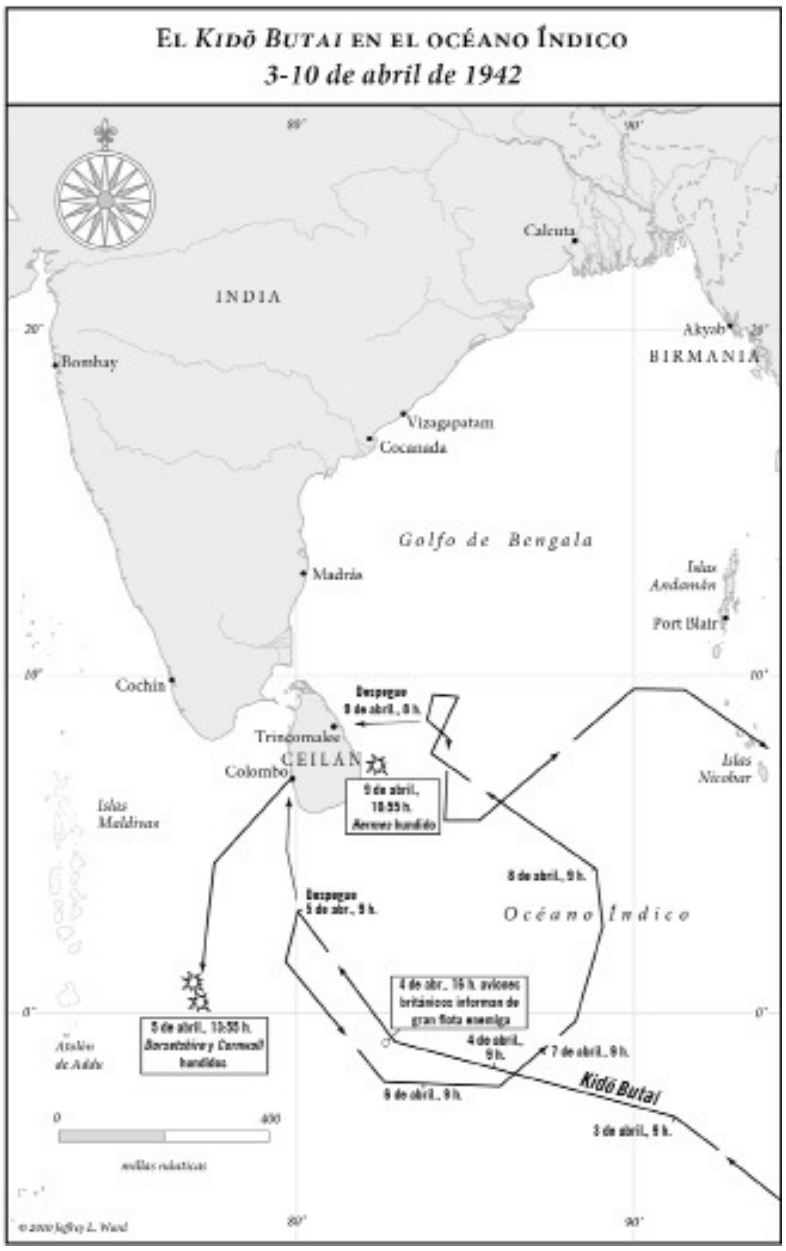
Tras la caída de Singapur, los británicos trasladaron la base de su Flota Oriental al océano Índico: a Trincomalee, en la costa septentrional de Ceilán, y a Colombo, en su costa occidental. Allí disponían de una flota sustancial, formada por los cuatro obsoletos y lentos acorazados de la clase R (el *Resolution* , el *Ramillies* , el *Royal Sovereign* y el *Revenge*), el acorazado HMS *Warspite* , aún más antiguo (aunque más rápido), y dos modernos portaaviones, el *Indomitable* y el *Formidable* . Al mando de aquella flota estaba sir James Somerville, el hombre que había ejecutado a regañadientes el ataque contra los franceses en Mazalquivir casi dos años antes. Cuando los servicios de inteligencia británicos alertaron a Somerville de que los japoneses se dirigían hacia Ceilán, decidió que no estaba dispuesto a que le sorprendieran en puerto, y llevó su flota hasta una posición al suroeste de la isla con la esperanza de tenderle una emboscada al Kidō Butai cuando se aproximara, y darle lo que él denominaba «un buen palo». Sabía que no podía enfrentarse directamente con los japoneses, pero esperaba que un ataque nocturno con torpedos pudiera infligir el daño suficiente como para obligar a Nagumo a retirarse. Aguardaba la llegada de los japoneses en torno al 1 de abril, pero, a la vista de que varios días después no habían llegado y de que a sus acorazados se les agotaba el combustible y el agua, envió dos cruceros pesados, el *Dorsetshire* y el *Cornwall* , a Colombo, y replegó el grueso de la flota hasta un fondeadero secreto en el Atolón de Addu, la isla más meridional del archipiélago de las Maldivas, a 950 km aproximadamente al suroeste de Ceilán.38

Nagumo y el Kidō Butai aparecieron por fin el 5 de abril, que era Domingo de Pascua. Aquel día, más de trescientos aviones japoneses atacaron la base naval británica en Colombo. El almirante Geoffrey Layton, comandante británico de la base, ordenó despegar a dos escuadrones de cazas Hawker Hurricane —primos mayores del Spitfire, más famoso— y de los cazas Fulmar de la Armada, un total

de cuarenta y dos aviones. Tuvieron escaso éxito contra los Zeros, pues los japoneses derribaron diecinueve de ellos, mientras que tan solo perdieron siete de los suyos. Layton también envió media docena de Swordfish armados con torpedos para que atacaran a los buques japoneses, pero los Stringbags fueron una presa fácil para los Zeros, y los seis fueron abatidos antes de que pudieran acercarse lo suficiente para lanzar siquiera uno de sus torpedos. Mientras tanto, los bombarderos y los aviones torpederos japoneses hundían tres buques de guerra británicos, aunque, al igual que en Pearl Harbor, su objetivo principal, los acorazados y los portaaviones de Somerville, no estaban allí. Sin embargo, los japoneses sí lograron causar grandes destrozos en las instalaciones del puerto, igual que lo habían hecho en Darwin.39

Aquella misma tarde, un avión de reconocimiento japonés divisó los dos cruceros pesados que Somerville había enviado rumbo a Colombo. Nagumo envió una fuerza de ataque de ochenta y ocho aviones hacia las coordenadas que mencionaba el parte. Los cruceros no tuvieron ni la más mínima oportunidad. Al igual que el *Prince of Wales* en diciembre del año anterior, no contaban con cobertura aérea y eran una presa fácil. Tras ser alcanzado por diez bombas, el *Dorsetshire* se fue a pique en cuestión de minutos; el *Cornwall* , que sufrió el impacto de nueve bombas, le siguió poco después.40

Los japoneses volvieron a atacar tres días después, el 9 de abril, en Trincomalee. Una vez más los cazas británicos no pudieron hacer nada, o acabaron cayendo en barrena al mar abatidos por los Zeros. Además, los británicos enviaron nueve bombarderos Blenheim con base en tierra para atacar a los portaaviones japoneses, pero cinco de ellos fueron abatidos, y ninguno logró acertar con una sola bomba contra su blanco. Como despedida, los japoneses localizaron y hundieron el pequeño portaaviones británico *Hermes* , que huía hacia el sur a lo largo de la costa oriental de Ceilán escoltado únicamente por un destructor.41



Después de aquello, Somerville envió una parte de su flota a Mombasa, en lo que entonces era el África Oriental Británica (hoy Kenia), y se llevó el resto, incluidos sus dos portaaviones, al norte, a Bombay (Mumbai), con lo que a todos los efectos dejaba en manos del enemigo el océano Índico oriental y el golfo de Bengala. «Estoy convencido», escribía, «que no es una buena política correr demasiados riesgos con la Flota Oriental para defender Ceilán». Sin embargo, lo cierto es que Nagumo ya había cumplido su misión. Tras asegurar el flanco occidental de Japón, el Kidō Butai puso rumbo al

este, pasó por el estrecho de Malaca, que ya no estaba dominado por el bastión británico de Singapur, y regresó al Pacífico.42

En el plazo de cuatro meses, los japoneses habían conquistado un imperio insular de más de 50.000.000 km2, asegurándose las fuentes de recursos que esperaban que les hicieran económicamente autosuficientes y militarmente invulnerables. Habían hundido seis buques capitales aliados (cuatro en Pearl Harbor, más el *Prince of Wales* y el *Repulse*) y los cinco cruceros de lo que de forma un tanto optimista se había bautizado con el nombre de Fuerza de Ataque del ABDA. También habían destruido dos cruceros pesados y un portaaviones de la flota de Somerville, nada menos que diecisiete destructores aliados y un número incontable de cargueros y barcos de transporte de la Armada. Además de Malaya y las Indias Orientales Holandesas, los japoneses ocupaban Tailandia y Birmania al oeste, y el archipiélago de Bismarck al este. Y todo aquello lo habían logrado solo a costa de la pérdida de cuatro destructores y una lancha patrullera. A partir de finales de marzo de 1942, los japoneses eran dueños de un tercio del globo. En aquel momento, su decisión de entrar en guerra con Gran Bretaña, Holanda y Estados Unidos simultáneamente debía de parecerles nada menos que brillante.

[1] Americans, British, Dutch, Australians, en el original *(N. del T.)*

[2] Curiosamente, los mayores defensores de un mando unificado fueron los estadounidenses, y en particular el jefe de Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos, George C. Marshall, y los británicos, sobre todo el primer ministro Winston Churchill, quien al principio se habían resistido. «¿Qué sabrá un oficial del Ejército sobre el manejo de un barco?», le había preguntado Churchill a Marshall en tono desafiante. Sin embargo, al final, Churchill cedió: «Era evidente», escribía, «que teníamos que amoldarnos al punto de vista de los estadounidenses».

12. LA GUERRA CONTRA EL COMERCIO II

La extensión de las hostilidades a los océanos Pacífico e Índico convirtió el conflicto europeo en una guerra mundial. Además, transformó la guerra contra el comercio. Al mismo tiempo que los portaaviones del almirante Nagumo bombardeaban las instalaciones de la Armada británica en Ceilán, el almirante Jisaburō Ozawa, tras completar la conquista de Sumatra y Java, se ponía al frente de una poderosa flota de superficie, encabezada por cinco cruceros pesados y se adentraba en el golfo de Bengala con el propósito de atacar el transporte marítimo británico y aliado a lo largo de la costa oriental de India, entre Madrás y Calcuta. En el plazo de cinco días el escuadrón de Ozawa hundió veintitrés buques mercantes, con un desplazamiento de 112.312 toneladas; los submarinos japoneses hundieron otros cinco barcos, con un desplazamiento de 32.404 toneladas.1

También los Aliados iniciaron una guerra contra el comercio. En el Mediterráneo, las fuerzas de superficie británicas realizaban constantes batidas con sus cruceros y destructores desde la base de Malta. En noviembre, dos cruceros y dos destructores de la Royal Navy, a las órdenes del capitán de navío William G. Agnew, atacaron un convoy italiano de siete barcos mercantes en el mar Jónico. La flota de Agnew hundió los siete cargueros y otros tres buques de su escolta. Tras la masacre de otro convoy unas semanas después, los italianos suspendieron temporalmente los convoyes nocturnos a través del canal de Sicilia. A partir de aquel momento, y hasta el final de la guerra, el Eje tuvo dificultades para abastecer a las fuerzas italianas y alemanas en el norte de África.

La guerra contra el comercio también cruzó el Atlántico. Raeder llevaba varios meses instando a Hitler a que diera permiso a los *U-Booten* de Dönitz para atacar a los destructores estadounidenses que escoltaban los convoyes británicos con rumbo a Inglaterra, y a que ampliara el terreno de caza de los submarinos alemanes hasta el

Atlántico occidental. Una y otra vez el Führer había rechazado las peticiones de Raeder, por temor a extender la guerra antes de que los rusos cayeran derrotados. Sin embargo, el 9 de diciembre, dos días después del ataque contra Pearl Harbor, Hitler levantó las restricciones. A partir de ese momento, todos los buques estadounidenses en el Atlántico Norte y en cualquier otro lugar eran un blanco legítimo. Ese mismo día, Dönitz ordenó una expedición de submarinos a la costa oriental de Estados Unidos.2

Por último, también los estadounidenses inauguraron una campaña de guerra submarina contra el transporte marítimo japonés. Lo irónico del caso es que aunque Estados Unidos había entrado en guerra contra la Alemania imperial en 1917, supuestamente debido al uso indiscriminado de la guerra submarina por parte de Alemania, la primera orden operativa emitida desde Washington tras el ataque contra Pearl Harbor fue la de «llevar a cabo una guerra aérea y submarina sin restricciones contra Japón». En aquella campaña, los estadounidenses demostraron ser tan implacables en el Pacífico como los alemanes en el Atlántico, y a consecuencia de aquel giro de los acontecimientos, la guerra contra el comercio entró en una nueva fase. A partir de los albores de 1942, en el mundo ya no quedaba océano ni mar donde la marina mercante estuviera libre de peligro.3

Para Dönitz, las nuevas oportunidades en el Atlántico occidental llegaban justo a tiempo, ya que en la segunda mitad de 1941 sus submarinos pasaban por una época de sequía. Dönitz le echaba la culpa al alto mando alemán (*Oberkommando der Wehrmacht* , OKW) en Berlín. Desde un principio, Dönitz había defendido que sus submarinos no debían emplearse para ningún otro cometido que no fuera atacar a los buques mercantes en el Atlántico Norte. «La misión más importante de la Armada alemana», escribía, «y la tarea que eclipsaba en importancia a todas las demás eran las operaciones contra el transporte marítimo a lo largo de las líneas de comunicación de Gran Bretaña a través del Atlántico». Sin embargo, en vez de centrarse en ese esfuerzo crucial, el OKW solía enviar a

los submarinos de Dönitz a realizar operaciones subalternas. Algunos hacían las funciones de estaciones meteorológicas; otros hacían de escolta a las unidades de superficie. A Dönitz le molestaban aquellas intromisiones, pero la interferencia más exasperante fue la orden de enviar veintitrés *U-Booten* al Mediterráneo. La orden era una reacción frente a las pérdidas en el transporte marítimo del Eje a manos de los aviones y submarinos aliados con base en Malta, que habían alcanzado niveles críticos. En octubre de 1941, menos de la mitad de los buques que zarpaban de Italia con suministros para el Afrika Korps de Rommel llegaba a su destino.4

Los *U-Booten* prestaron un buen servicio en el Mediterráneo. El 13 de noviembre de 1941, el U-81 hundió el *Ark Royal* con un solo torpedo, y once días después, el U-331 acertó con tres torpedos al acorazado *Barham* , que también se fue a pique. Aquellas pérdidas fueron aún más devastadoras porque el 19 de diciembre, un comando de «hombres rana» italianos, en una de las operaciones más audaces de la guerra, se infiltraron en la base naval británica en Alejandría, Egipto, adosaron minas a los cascos de los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant* y las hicieron estallar. Aunque los perpetradores fueron capturados y encarcelados, su audaz gesta mandó a pique ambos buques. Posteriormente los navíos fueron reflotados, aunque quedaron inutilizados durante un largo periodo, uno durante seis meses y otro durante nueve meses. Eso dejaba temporalmente a la Royal Navy sin un solo buque capital en el Mediterráneo oriental, justo en el momento en que el asedio del Eje a Malta llegaba a un momento crítico. En marzo de 1942 la guarnición británica de la atribulada isla ya sufría una escasez desesperada de víveres, combustible y munición, y, para suministrárselos, el 20 de marzo zarpó de Alejandría el enésimo convoy.5

Aquel convoy (el MW-10) estaba formado por tan solo tres barcos mercantes y un petrolero, pero su llegada sano y salvo a Malta resultaba tan crucial que los británicos le dotaron de una escolta excepcionalmente grande de tres cruceros ligeros, diecisiete destructores y el crucero *Carlisle* , armado exclusivamente con artillería antiaérea, todo ello a las órdenes del Philip Vian, quien para

entonces había ascendido al rango de vicealmirante. El inmenso tamaño de la escolta era un indicador no solo de la vital importancia de aquel convoy en particular, sino también del aumento de la disponibilidad de barcos de escolta al servicio de los convoyes. Dos años atrás, en la primavera de 1940, la Royal Navy a menudo había tenido dificultades para encontrar siquiera un buque de escolta para que acompañara a un convoy transatlántico; ahora podía destinar veintiún barcos a proteger cuatro cargueros.

Para interceptar el convoy, el almirante Angelo Iachino se hizo a la mar con el acorazado *Littorio* , que por fin había sido reparado después del ataque contra Tarento, junto con dos cruceros pesados, un crucero ligero y diez destructores. Además, el convoy MW-10 tenía que lidiar con los veintitrés submarinos alemanes que había enviado el OKW al Mediterráneo y con los aviones alemanes que operaban desde Sicilia. Para afrontar aquella ofensiva tridimensional, el 22 de marzo Vian coordinó una batalla que duró un día entero y que vino en llamarse la Segunda Batalla de Sirte (Sirte es un cercano golfo de la costa de Libia). La Primera Batalla de Sirte, que había tenido lugar en diciembre del año anterior, había sido un incidente relativamente menor, durante el cual cada uno de los bandos atacó un convoy del otro, sin grandes resultados. Esta vez el Eje estaba decidido a destruir completamente el convoy británico.

Cuando empezaron los ataques, Vian dio la orden de que los cuatro barcos mercantes pusieran rumbo a Malta escoltados por el *Carlisle* y seis destructores de clase Hunt, mientras él interponía decididamente sus cruceros ligeros y los destructores más grandes entre el convoy y la flota de Iachino. En un desesperado esfuerzo por distraer a los italianos, los barcos de Vian soltaron cortinas de humo y lanzaron torpedos. Los grandes cañones de 380 mm del *Littorio* tenían más alcance que cualquier pieza de las que disponía Vian, y unas gigantescas salpicaduras de los impactos de los proyectiles empezaron a surgir alrededor de los cruceros británicos. Como recordaba el propio Vian, los proyectiles impactaban dando un fortísimo chasquido y lanzaban al aire «unas columnas de agua que llegaban a la altura del tope de los mástiles». A lo largo de cuatro horas, los destructores estuvieron maniobrando para entrar y salir de

sus propias cortinas de humo, recibiendo el castigo y disparando a cada oportunidad. Un ataque con torpedos supuso un breve respiro porque obligó a Iachino a dar media vuelta para evitarlo. A pesar de todo, al final del día los buques pesados italianos habían provocado daños en los tres cruceros de Vian y en seis de sus destructores. Sin embargo, no lograron abrirse paso hasta los buques de transporte, y al anochecer Iachino suspendió el ataque. Mientras tenía lugar aquella batalla, los bombarderos alemanes procedentes de Sicilia atacaban a los buques de transporte en fuga, logrando hundir uno de los cargueros y provocando unos daños tan graves en el petrolero que no tuvo más remedio que embarrancar. Por consiguiente, al final tan solo dos de los cuatro barcos de abastecimiento llegaron sanos y salvos a la ciudad portuaria maltesa de La Valletta. No obstante, aquellos dos barcos resultaron ser suficientes para mantener a la guarnición de la isla durante varias semanas. Aunque el enfrentamiento difícilmente podría considerarse una victoria, Churchill le envió sus felicitaciones a Vian.6

El destino de Malta seguía siendo incierto. Las escaramuzas habían reducido el número de cazas disponibles en la isla a seis Hurricanes, y los británicos dieron gracias a Dios cuando en abril el portaaviones estadounidense *Wasp* suministró un cargamento de Spitfires a los aeródromos de Malta. El *Wasp* repitió la hazaña en mayo, lo que provocó que Churchill dijera a modo de broma: «¿Quién dijo que una avispa [1] no podía picar dos veces?». 7

A Dönitz no le impresionaban aquellos acontecimientos en el Mediterráneo, y seguía insistiendo en que enviar submarinos a la zona era «una política totalmente errónea». A su juicio, el Mediterráneo era «una ratonera», desde un punto de vista no solo estratégico sino también geográfico. La corriente predominante en el estrecho de Gibraltar iba de oeste a este, lo que significaba que mientras que los *U-Booten* podían aprovechar esa corriente para adentrarse en el Mediterráneo, volver a salir resultaba lento y tedioso, y prolongaba su vulnerabilidad a las patrullas aéreas británicas. Para exacerbar aún más la frustración de Dönitz, el OKW ordenó estacionar a varios submarinos más frente a la entrada de Gibraltar y envió otros cuatro a las costas de Noruega.8

A consecuencia de aquellas disposiciones, a finales del verano Dönitz tenía menos de dos docenas de submarinos para cubrir los corredores marítimos del Atlántico Norte. Además, dado que en todo momento la mitad de los submarinos estaban o bien de camino o bien de regreso de las posiciones que tenían asignadas, la mayor parte del tiempo Dönitz tan solo disponía de entre ocho y doce submarinos para patrullar, demasiado pocos para influir en el rumbo de la guerra.

En parte, el objetivo de Dönitz era, por supuesto, impedir la entrega de suministros a Gran Bretaña. Como señalaba un Manual de Instrucción de la Armada de Estados Unidos publicado en 1942, la pérdida de tan solo dos pequeños cargueros significaba perder «42 carros de combate, 8 obuses de 152 mm, 88 cañones de veinticinco libras, 40 cañones de dos libras, 24 automóviles blindados, 50 vehículos blindados de transporte de tropas (*Bren carriers*), 5.210 toneladas de munición, 600 fusiles, 428 toneladas de suministros para carros de combate y 2.000 toneladas de pertrechos». Sin embargo, aparte de eso, Dönitz quería que sus submarinos atacaran a los buques en sí, cargados o vacíos. Por consiguiente, los *U-Booten* atacaban no solo a los convoyes con rumbo al este (cargados), sino también los que iban hacia el oeste (vacíos). Aquella estrategia, denominada de tonelaje, era el meollo de la guerra de Alemania contra el comercio.9

Durante la primera mitad del año, cuando los submarinos alemanes hundieron 263 barcos, con un desplazamiento de casi 1,5 millones de toneladas —aproximadamente 250.000 toneladas al mes —, la campaña parecía prometedora. Pero durante la segunda mitad del año las cifras cayeron a tan solo 169 barcos, con un desplazamiento de 720.000 toneladas, lo que equivalía a más o menos 120.000 toneladas al mes. Dönitz lo achacaba al mal reparto que hacía el OKW de sus *U-Booten* , a que en verano los días eran más largos y a la muerte de varios de sus mejores capitanes de submarinos, como por ejemplo Prien, Schepke y Kretschmer, en el mes de marzo. Aun así, empero, Dönitz tenía la sensación de que los resultados de la segunda mitad de 1941 tendrían que haber sido mejores. Aunque ocasionalmente el almirante alemán lograba dirigir

a una manada de lobos hacia alguno de los convoyes aliados de mayor tamaño, cada vez ocurría con mucha menos frecuencia. Casi parecía como si los convoyes supieran dónde estaban los submarinos alemanes y maniobraran para eludirlos.10

Y en efecto, así era.

La táctica de Dönitz, denominada *Rudeltaktik* (táctica de manadas) en alemán, dependía totalmente de las comunicaciones por radio. Para poder recibir en la base de Kernevel los primeros partes de avistamiento y transmitirlos a los demás submarinos a fin de que pudieran reunirse y formar una manada de lobos, era esencial un uso intensivo de las comunicaciones por radio. Los mensajes no eran verbales; primero se convertían en señales telegráficas, en forma de una serie de puntos y rayas. Dado que todos los mensajes por radio eran susceptibles de ser interceptados, se cifraban sistemáticamente.

Aunque los Aliados no podían leer aquellos mensajes, había formas de recabar algo de información de ellos recurriendo a lo que se denominaba análisis del tráfico (AT). Era una técnica que tenía varias facetas. Una de ellas era simplemente supervisar el volumen de las transmisiones; cuando el número de mensajes de radio aumentaba de repente, apuntaba a que se estaba preparando una operación importante. Otro elemento del análisis del tráfico era localizar el origen de las emisiones de radio utilizando la radiogonometría de alta frecuencia —o, en lenguaje coloquial, «huff-duff», por el inevitable acrónimo inglés HF/DF (*high frequency direction finding*)—. Esa técnica conllevaba localizar la marcación (demora respecto al norte en una brújula) de cada transmisión de radio alemana, compararla con los datos similares de otras estaciones de radio distantes entre sí y triangular los resultados. A partir de 1942 empezaron a instalase unidades HF/DF a bordo de los buques, y ello ofrecía a los británicos más puntos de recogida de datos para localizar el origen de los mensajes de radio. Y por último, las escuchas experimentadas, muchas de las cuales eran voluntarias de Servicio Femenino de la Royal Navy (WRNS), eran capaces en

ocasiones de reconocer el tempo y la cadencia característica (la mano) de la forma de teclear las señales en código Morse de un determinado operador. Del cuartel general de Dönitz en Kernevel partían tantísimos mensajes que las mujeres que permanecían a la escucha —las *Wrens* , por el acrónimo de su servicio— ponían apodos a los distintos operadores cuya mano habían logrado reconocer. Y más raramente, las oyentes podían reconocer la mano de un operador de radio que sabían que había sido asignado a un *U-Boot* en concreto, de modo que al combinar esa información con una ubicación HF/DF, a veces lograban determinar la posición de un determinado submarino. Se trataba de un trabajo tedioso y casi siempre proporcionaba tan solo fragmentos de información de inteligencia relevante.11

Por supuesto, ambos bandos también intentaban descifrar los códigos en sí, a fin de leer el contenido de los mensajes, aunque eso resultaba infinitamente más difícil. Al principio de la guerra los alemanes cosecharon algunos éxitos a la hora de descifrar los códigos británicos. Ya durante las batallas frente a la costa de Narvik, en la primavera de 1940, los analistas del Servicio de Inteligencia Naval alemán (el *Beobachtungdienst* , más conocido como el B-Dienst) estaban descifrando muchos mensajes de la Royal Navy. Los alemanes se habían apuntado un gran tanto en materia de inteligencia en noviembre de 1940, cuando el *Atlantis* , un barco corsario, se hizo con los libros de códigos a bordo del vapor *Automedon* en el océano Índico (véase el capítulo 6). A partir de entonces, el B-Dienst descifraba sistemáticamente los mensajes codificados que enviaba el departamento de Trade Plot a los comandantes de los convoyes. A menudo esos mensajes tenían que ver con asuntos relativamente inocuos, como informes meteorológicos, aunque en ocasiones incluían sugerencias para un cambio de rumbo, lo que ayudaba a descubrir las rutas de por lo menos una parte de los convoyes.12

En cuanto al tráfico de mensajes de Alemania, se encriptaba mediante uno de los instrumentos de cifrado más sofisticados jamás creados, que los Aliados denominaban «máquina Enigma». En un principio se comercializó (sin éxito) en la década de 1920 para uso

de las empresas, y más tarde, en los años treinta, atrajo el interés de las Fuerzas Armadas, de modo que cuando empezó la guerra cada uno de los tres ejércitos alemanes utilizaba su propia versión de Enigma para cifrar sus mensajes por radio.

El aparato tenía una apariencia engañosamente simple, pues se parecía al teclado de una máquina de escribir dentro de una caja de madera. Cuando el operador pulsaba una tecla, se generaba un impulso eléctrico que pasaba a través de tres tambores metálicos situados en la parte superior de la máquina. Cada tambor tenía veintiséis posiciones posibles, de modo que la letra original podía modificarse 17.576 veces (26 × 26 × 26). Además, después de cada pulsación, los tambores podían avanzar una o dos posiciones, con lo que volvía a multiplicarse el número de resultados posibles. Y eso no era todo. Unas clavijas parecidas a las que utilizaban las telefonistas podían conectarse de distintas formas en la parte frontal del aparato. Después de recorrer todo el circuito eléctrico, la letra originalmente tecleada por el operador había pasado por 160 cuatrillones —eso son 160 seguido por dieciocho ceros— de variaciones posibles. A continuación, las letras aparentemente aleatorias que se generaban por ese procedimiento se agrupaban en grupos de cuatro y se transmitían con el manipulador telegráfico. Tan solo podían volver a formar un mensaje coherente si el receptor también disponía de una máquina Enigma, si sabía qué tambores se estaban utilizando y en qué orden, y también la configuración de las clavijas, que se cambiaba todos los días.13

La historia de cómo los Aliados descifraron el código Enigma es uno de los grandes relatos de la Segunda Guerra Mundial. Empezó con un brillante matemático polaco, Marian Rejewski, de veintisiete años, que logró penetrar a través de la primera capa de la clave en una de las primeras versiones de la máquina Enigma para uso comercial, y que había sido adquirida por los servicios de inteligencia polacos en la década de 1920. En julio de 1939, los polacos compartieron con los británicos los descubrimientos de Rejewski, lo que permitió a los analistas de lo que se conocía como Academia Gubernamental de Codificación y Cifrado (GC&CS), en la localidad de Bletchley Park, a ochenta kilómetros al norte de Londres, empezar a

trabajar en el descifrado del sistema ya desde antes de que empezara la guerra.14

Para aquella tarea, un objetivo evidente era incautar una máquina Enigma intacta. Para lograrlo, en marzo de 1941 un comando británico atacó y abordó el barco arrastrero armado alemán *Krebs* . El capitán del *Krebs* arrojó su Enigma por la borda, aunque los comandos lograron incautar varios tambores de repuesto. Dos meses después, la captura del barco meteorológico alemán *München* dio como fruto un ejemplar de la clave del Enigma para el mes de junio. Sin embargo, el verdadero golpe decisivo fue la captura del U-110 por varios destructores británicos frente a la costa de Groenlandia el 9 de mayo de 1940. El comandante del U-110 era el *Kapitänleutnant* Fritz-Julius Lemp, el hombre que había hundido el transatlántico de pasajeros *Athenia* el primer día de la guerra. Lemp estaba atacando al convoy OB-318 junto a la costa de Groenlandia cuando un ataque con cargas de profundidad dañó las baterías de su barco. El agua de mar mezclada con el ácido sulfúrico de las baterías creó un gas venenoso que amenazaba con asfixiar a la tripulación, por lo que Lemp tuvo que emerger. Antes de ordenar abandonar el barco, dio instrucciones a la tripulación de que abrieran los respiraderos y dejaran abiertas las escotillas para asegurarse del hundimiento del U-110. Sin embargo, antes de que se fuera a pique, los marineros del destructor británico *Bulldog* abordaron el U-110, cerraron los respiraderos y realizaron una rápida inspección. Uno de los miembros del pelotón de abordaje era Allen O. Long, radiotelegrafista del *Bulldog* , quien entró en la sala de radio del submarino y encontró una máquina Enigma intacta, incluidos los tambores y los códigos para ese día. Tras desatornillar los pernos que anclaban el Enigma al escritorio, Long y sus compañeros formaron una cadena humana para pasarse la máquina de mano en mano hasta un pequeño bote que la trasladó de vuelta al *Bulldog* . Como a los tripulantes del U-110 se los habían llevado rápidamente a empujones hasta la bodega del *Bulldog* , los británicos lograron mantener el secreto de que habían conseguido una máquina Enigma en perfectas condiciones de funcionamiento.15 [2]

Ya desde antes de conseguir aquel valiosísimo trofeo, el equipo de profesores universitarios de Bletchley Park, que incluía a Alan Turing, de veintiocho años, había construido lo que ellos denominaban una *bombe* , una arcaica computadora electromecánica que podía replicar y procesar los mensajes del Enigma —y al final construyeron unas cuantas—. Con la información que les proporcionó la máquina Enigma incautada, las soluciones empezaron a llegar más deprisa, aunque seguía resultando difícil descifrar un mensaje con suficiente rapidez como para que tuviera una relevancia operativa. No obstante, persistieron en el empeño, y a partir del verano de 1941 ya eran capaces de leer algunos mensajes escogidos en el plazo de treinta y seis horas después de ser interceptados. El hecho de que fueran capaces de lograrlo era un secreto tan bien guardado que el Gobierno creó una nueva categoría para clasificar ese tipo de material. La información obtenida por ese medio se denominaba Ultra.16

Cuando los criptoanalistas de Bletchley Park identificaban alguna información Ultra de utilidad, la trasladaban al Centro Operativo de Inteligencia (OIC) en Admiralty House, cerca de Pall Mall. Allí la figura clave era Rodger Winn, abogado en tiempos de paz, que al igual que Franklin Roosevelt, había quedado gravemente discapacitado por la polio. Empezó la guerra como intérprete voluntario, pero su increíble capacidad analítica le hizo merecedor de una rápida serie de ascensos y de su nombramiento como capitán de navío de la Royal Navy a pesar de su discapacidad física y de no haber asistido a ninguna academia de la Armada. En 1941, Winn era el jefe de la Sala de Localización, que supervisaba la posición de cada buque y de cada submarino alemán (en la medida que se disponía de datos) en el Atlántico Norte, y era él quien convertía la información de las intercepciones Ultra en órdenes operativas.17

En junio de 1941 los desencriptadores de Bletchley Park descubrieron que desde Kernevel se había ordenado a diez *U-Booten* que formaran una línea de reconocimiento directamente en medio de la ruta prevista para el convoy HX-133. Se trataba del mayor número de submarinos que había desplegado Dönitz hasta esa fecha contra un único convoy, y Winn le envió un mensaje al comandante

del convoy para que cambiara de rumbo, al tiempo que ordenaba a los barcos de escolta de otros convoyes que se unieran al HX-133. El convoy no salió del todo indemne; se perdieron seis barcos de un total de sesenta y cuatro. A pesar de todo, se trataba de una pérdida modesta, sobre todo teniendo en cuenta que la escolta, con sus buques de refuerzo, logró hundir dos submarinos alemanes.18

A partir de aquel momento, la batalla del Atlántico entrañaba no solo confrontaciones caóticas y mortíferas a altas horas de la noche entre los *U-Booten* y los barcos de escolta en el Atlántico Norte, sino también una carrera clandestina entre los desencriptadores alemanes y británicos. Los alemanes descifraban los mensajes británicos para poder dar con los convoyes, y los británicos descifraban los mensajes alemanes para esquivar las manadas de lobos. El desciframiento del código Enigma no supuso un vuelco total en la situación. Por ejemplo, en septiembre, una manada de lobos encontró y atacó al convoy SC-42 frente a la costa de Groenlandia, y hundió diecinueve barcos, con un desplazamiento de 73.574 toneladas, uno de los ataques submarinos más costosos de toda la guerra. Pero el desciframiento sí significó que ese tipo de encuentros se fueran haciendo cada vez más infrecuentes. El historiador alemán Jürgen Rohwer ha estimado que el cambio de rumbo de los convoyes a consecuencia de la información de inteligencia Ultra pudo salvar hasta dos millones de toneladas de transporte marítimo aliado durante la guerra.19

La desencriptación no era la única explicación de los decepcionantes resultados de la guerra submarina de Dönitz durante la segunda mitad de 1941. Entre otros factores cabe mencionar el creciente número de buques de escolta y la mayor eficacia de sus comandantes y tripulaciones, así como en menor número de submarinos de que disponía Dönitz. Pero descifrar el código Enigma desempeñó un papel importante, incluso crucial.

En respuesta a las decepcionantes cifras en el Atlántico Norte, Dönitz trasladó al sur algunos de sus submarinos a fin de atacar los convoyes HG que zarpaban de Gibraltar con rumbo a Inglaterra.

Después de que en septiembre el HG-73 perdiera diez barcos a pesar de contar con una sólida escolta de trece destructores y corbetas, el Almirantazgo reforzó la escolta para el HG-76 en diciembre. Esta vez, además de los dieciséis buques de guerra de superficie, la escolta incluía el pequeño portaaviones *Audacity* . Este apenas desplazaba 12.000 toneladas y llevaba solo seis aviones, pero podía proporcionar cobertura aérea durante toda la travesía hasta Liverpool, y para entonces ya había quedado claro que los aviones eran el arma más eficaz contra los submarinos. El convoy HG-76 zarpó de Gibraltar el 14 de diciembre, una semana después del ataque japonés contra Pearl Harbor, y tres días después fue atacado por una manada de siete *U-Booten* . En una batalla ininterrumpida que duró siete noches angustiosas y sin descanso, los barcos de escolta, a las órdenes del capitán de fragata Frederic John («Johnny») Walker, intentaron repeler los feroces ataques desde el aire y desde el mar. Al final, los submarinos alemanes consiguieron hundir cuatro buques mercantes, así como el *Audacity* . Sin embargo, aún más importante fue que Dönitz perdió cuatro de los siete *U-Booten* atacantes, incluido el U-567, comandado por otro experimentado capitán de submarino, Engelbert Endrass.20

Después, en febrero de 1942, justo cuando parecía que finalmente los Aliados se estaban imponiendo en la guerra contra el comercio, la Kriegsmarine añadió un cuarto tambor a sus máquinas de Enigma para la Armada, y los desencriptadores de Bletchley Park ya no fueron capaces de descifrar los mensajes. Los criptoanalistas lo denominaron el Gran Apagón, y las pérdidas en la marina mercante a manos de los submarinos alemanes saltaron espectacularmente de 327.000 toneladas en enero a 476.000 en febrero y 537.000 en marzo. Las tripulaciones de los *U-Booten* lo denominaron los «Segundos Tiempos Felices».21

No todos los éxitos de los submarinos alemanes de aquellos meses se debían a que los británicos hubieran perdido temporalmente el acceso a la información de inteligencia Ultra. Parte de dichos éxitos —en realidad, la mayor parte— era una consecuencia de la extensión de la guerra contra el comercio a las aguas del litoral oriental de Estados Unidos.

Dönitz la llamó«Operation Paukenschlag («redoble de tambor»). Cuando por fin pudo disponer de nuevos submarinos, y ya con Estados Unidos como enemigo reconocido, Dönitz concibió una campaña de guerra submarina a lo largo de la costa estadounidense que iba a resultar tan espectacular y decisiva como el ataque contra Pearl Harbor. Existían, como es natural, graves problemas logísticos. Entre Lorient y Nueva York había 4.800 km, lo que hacía prácticamente prohibitivo el trayecto para los submarinos Tipo VII de 750 toneladas. Por otra parte, Dönitz también tenía otros veinte *U-Booten* de Tipo IX, más grandes (1.100 toneladas), de los que once eran Tipo IX-C, que tenían un radio de acción teórico de más de 20.000 km si navegaban a una velocidad de 10 nudos por la superficie, lo que minimizaba el consumo de combustible. El 9 de diciembre de 1941, el día que Hitler dio luz verde a que se utilizaran los submarinos alemanes contra el transporte marítimo estadounidense, Dönitz pidió al OKW que le facilitara doce *U-Booten* de Tipo IX para una campaña en aguas de Estados Unidos. El alto mando alemán tan solo le asignó seis y se reservó el resto para prestar servicio en aguas de Gibraltar, lo que irritó aún más a un ya indignado Dönitz. Para colmo, uno de los seis submarinos sufrió una fuga de combustible, de modo que al final en diciembre tan solo partieron cinco para tomar posiciones frente a la Costa Este de Estados Unidos. Además, Dönitz envió diez *U-Booten* de Tipo VII, más pequeños, con un cargamento adicional de combustible y suministros, hasta las aguas de Nueva Escocia, que se encontraba justo en el límite de su radio de operaciones. Aquellos quince barcos representaban una parte sustancial de toda la flotilla de submarinos alemanes. [3]

Cruzar el Atlántico en un submarino por la superficie resultaba angustioso. Peter-Erich Cremer, capitán del U-333, recordaba que «las olas eran tan altas como casas». Los submarinos cabeceaban espantosamente, la proa caía hacia abajo con cada ola y los golpes sacaban de quicio a los tripulantes, que a menudo perdían el equilibrio. También se bamboleaba de un lado a otro, llegando a escorarse hasta 120 grados. Cuando el mar se ponía tan violento que amenazaba la seguridad del barco, el capitán podía sumergirse

a las aguas relativamente tranquilas por debajo de la embravecida superficie, pero eso reducía la velocidad del submarino hasta aproximadamente 5 nudos, lo que prolongaba drásticamente la duración de la travesía y suponía un mayor consumo de los valiosísimos combustible, víveres y agua. Dönitz quería que todos los submarinos iniciaran ataques simultáneos el 13 de enero, y navegar por debajo del agua, aunque fuera durante poco tiempo, ponía en peligro cumplir con la fecha prevista.22

Dönitz había dado la orden a los capitanes de todos los *U-Booten* de no atacar a ningún buque durante el trayecto a menos que el blanco fuera especialmente valioso —es decir de más de 10.000 toneladas—. El 11 de enero, dos días antes de la fecha prevista para el inicio de la ofensiva coordinada, Richard Hardegen, a bordo del U-123, uno de los submarinos grandes de Tipo IX, avistó el vapor británico *Cyclops* frente a las costas de Nueva Escocia. Al estimar que desplazaba por lo menos 10.000 toneladas (en realidad eran 9.076 toneladas), Hardegen lo hundió con dos torpedos. La noticia del hundimiento llegó al día siguiente a Washington, donde los británicos y los estadounidenses se encontraban en medio de la conferencia estratégica que vino en llamarse Conferencia Arcadia (por su nombre en clave). El informe desencadenó un debate sobre la mejor manera de proteger el transporte marítimo aliado a lo largo de la Costa Este de Estados Unidos.23

El hombre que protagonizó aquel debate era el nuevo comandante en jefe de la Armada estadounidense, el almirante Ernest J. King, que había sido ascendido a ese puesto hacía tan solo dos semanas, el 30 de diciembre. Tras aceptar el cargo, King modificó el acrónimo de su mando de CINCUS (comandante en jefe, Estados Unidos) a COMINCH (*commander in chief*), porque decía que el acrónimo anterior sonaba demasiado parecido a *sink us* («hundidnos»). Técnicamente, King seguía estando subordinado a Harold Stark, que continuaba siendo el jefe de operaciones navales, pero al cabo de unos meses King también fue designado para ese cargo, y durante el resto de la guerra desempeñó ambas funciones como comandante administrativo y operativo de la U.S. Navy. Se trataba de una tarea colosal, pero King, un hombre tenaz, la asumió.

En aquella época circuló entre el personal de la Armada una anécdota apócrifa que decía que al aceptar el nombramiento King había declarado: «Cuando se meten en líos, llaman a los hijos de perra». En cuanto a Stark, fue enviado de inmediato a Londres como comandante en jefe de la Armada de Estados Unidos en Europa. Stark aceptó su exilio con elegancia, pues era consciente de que, a pesar de sus innegables aportaciones a la alianza, había sido el hombre que presidía la Armada el 7 de diciembre (el día del ataque contra Pearl Harbor), y por consiguiente iba a resultarle difícil conservar la confianza del país durante la guerra.24

Ya desde su primer día en el cargo, King tuvo que orquestar una guerra en dos océanos con unos recursos que eran totalmente insuficientes para la tarea. Aunque muchos de los destructores autorizados por la Ley de la Armada de Dos Océanos en 1940 ya se habían incorporado a la flota, los principales buques de guerra previstos en dicho programa no iban a estar disponibles por lo menos hasta el año siguiente. Después del ataque contra Pearl Harbor, Roosevelt había ordenado el regreso al Pacífico del *Yorktown* y de once destructores, pero por supuesto eso reducía las fuerzas disponibles en el Atlántico, donde King necesitaba un gran número de destructores para proporcionar una escolta sólida a los convoyes de tropas estadounidenses con destino a Islandia e Irlanda. Por consiguiente, cuando, a raíz del hundimiento del *Cyclops* , los británicos le presionaron para que estableciera un sistema de convoyes frente a la costa estadounidense, King puso reparos y argumentó que enviar convoyes sin escolta o con una escolta mínima era una opción peor que no organizar ningún tipo de convoy. Los británicos cuestionaban ese punto de vista, insistían en que su experiencia en el Atlántico Norte demostraba que incluso a los convoyes sin ningún tipo de escolta les iba mejor que a los barcos que viajaban en solitario. Por supuesto, puede que esos cálculos no fueran válidos para los convoyes costeros, cuyo itinerario era más previsible que el de un convoy en pleno océano. Sin embargo, King también tenía una segunda objeción que no podía comentar con los británicos: sus sospechas de que la defensa por parte de estos de un sistema de convoyes costeros estaba motivada en parte por su

deseo de integrar todos los convoyes del Atlántico en una única organización que estaría comandada por un almirante británico.25

Mientras británicos y estadounidenses se peleaban, arrancaba la Operación Redoble de Tambor, aunque ni mucho menos con los efectos devastadores que había imaginado Dönitz. Ello se debió, sobre todo, a que los cinco submarinos de Tipo IX no fueron capaces de ponerse en posición para la fecha prevista, el 13 de enero. El U-123 de Hardegen hundió el petrolero panameño *Norness* frente a la costa de Long Island (Nueva York) el 14 de enero, pero el último de los cinco submarinos no llegó a la posición que tenía asignada, frente al cabo Hatteras (Carolina del Norte), hasta el día 18.

Los cabos de Carolina suponían un cuello de botella crítico para las rutas comerciales costeras de Estados Unidos. En enero de 1942, el 95 por ciento del petróleo que se extraía de los campos petrolíferos de Luisiana y Texas llegaba al litoral oriental a bordo de petroleros, que necesariamente tenían que doblar el cabo Hatteras, donde los bajíos reducían la anchura del canal para el transporte marítimo a tan solo 48 km. Posteriormente Estados Unidos trasladó gran parte de su transporte de petróleo al ferrocarril y a los oleoductos, pero cuando los *U-Booten* de Dönitz llegaron frente a la costa del cabo Hatteras el 18 de enero, el transporte marítimo en la zona era tan abundante que, al emerger, Hardegen se quedó atónito al ver «no menos de veinte barcos de vapor, algunos de ellos con las luces encendidas». Aquella noche Hardegen hundió cuatro buques.26

Conforme a los protocolos propuestos por Dönitz, los submarinos alemanes reposaban apaciblemente en el fondo de la plataforma continental durante las horas de luz y emergían por la noche en busca de cargueros que pasaran por allí, y sobre todo de petroleros. Los buques a los que atacaban no solo navegaban en solitario, sino que muchos, como señalaba Hardegen, todavía llevaban las luces de navegación encendidas, lo que los convertía en un blanco irresistible. Incluso los buques que navegaban con las luces apagadas a menudo se veían nítidamente recortados contra el fondo de las luces que

brillaban en tierra, ya que la mayoría de las ciudades entre Miami y Nueva York no habían impuesto el apagón nocturno. Los capitanes de los submarinos alemanes, que llevaban en guerra más de dos años, estaban asombrados ante semejante falta de precaución, también desconcertados al ver los faros de los coches que circulaban por las carreteras de la costa. Peter Cremer, al mando del U-333, recordaba que «a través de los prismáticos nocturnos podíamos distinguir tanto los grandes hoteles como los antros baratos, y hasta leer sus parpadeantes letreros de neón». Observando el puerto de Nueva York a través de sus prismáticos, Hardegen le dijo en tono de broma a su tripulación que podía ver gente bailando en lo alto del Empire State Building. En semejante entorno, los submarinos alemanes, aun siendo pocos, hicieron su agosto. Durante las dos últimas semanas de enero hundieron veintitrés buques, trece de ellos petroleros. Contando los barcos que hundieron en aguas canadienses los submarinos del Tipo VII, más pequeños, los *U-Booten* de la Operación Redoble de Tambor liquidaron un total 41 buques aliados, con un desplazamiento de 236.000 toneladas, en tan solo dos semanas. Aquellas pérdidas resultaban alarmantes, sobre todo teniendo en cuenta que muchas de ellas se produjeron a la vista de la costa de Estados Unidos.27

Para coordinar lo que posteriormente vino en llamarse la Frontera Marítima Oriental, King nombró al vicealmirante Adolphus Andrews, un compañero de su misma promoción de 1901 en la Academia Naval. Se trataba de una tarea ingrata. Además de la escasez de barcos de escolta, de la falta de cooperación de los directivos de las empresas de transporte marítimo y de la contumacia de los capitanes de la marina mercante, en un primer momento Andrews contó con muy poca colaboración por parte de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Los aviones resultaban especialmente útiles en las tareas antisubmarinas porque los capitanes de los *U-Booten* habían aprendido la técnica de la inmersión de choque, y se sumergían nada más ver aparecer un avión —del tipo que fuera— en el horizonte. King sí logró asignarle a Andrews cuarenta y cuatro hidroaviones Catalina de largo alcance de la Armada, que eran perfectos para las patrullas antisubmarinas, pero aquello era

demasiado poco para cubrir un litoral que se extendía más de 2.500 kilómetros, de Nueva Escocia hasta Florida.28

Andrews hacía lo imposible por encontrar barcos de escolta de superficie para proteger el tráfico costero. Tan solo tenía un puñado de destructores de la Armada, más las lanchas (cúters) de la Guardia Costera de Estados Unidos, que Roosevelt puso bajo el mando de la Armada durante toda la guerra. Para complementarlos, los británicos enviaron dos docenas de barcos arrastreros armados, que aún tenían calderas de carbón y que habían tenido un buen comportamiento contra los submarinos alemanes en las aguas costeras de Gran Bretaña y de Noruega. Eran barcos pequeños (medían 170 pies de eslora) y lentos (su velocidad punta era de 12 nudos), pero iban equipados con Asdic y con cargas de profundidad, y, tal vez lo más importante, contaban con experimentadas tripulaciones de la Royal Navy. Uno de aquellos arrastreros se hundió con toda su tripulación a causa de una tormenta durante la travesía del Atlántico, y todos los demás tuvieron que pasar por los astilleros para ser reparados cuando llegaron a Estados Unidos, pero a mediados de abril ya estaban prestando servicio a lo largo de la costa de Estados Unidos. Era lo más parecido a una devolución de los cincuenta viejos destructores de cuatro chimeneas que Roosevelt había enviado a Gran Bretaña en 1940. No parecían gran cosa, pero los estadounidenses tuvieron que admitir que prestaron un servicio excelente.29

El número de submarinos enviados por Alemania a aguas estadounidenses alcanzó un máximo en abril de aquel mismo año, cuando un total de 31 *U-Booten* (14 de Tipo IX y 17 de Tipo VII) hundieron 133 buques, con un desplazamiento de 641.053 toneladas. Para afrontar aquellas pérdidas aterradoras y relevantes desde el punto de vista estratégico, King le asignó otros dos destructores a Andrews, aunque ambos, como todos los demás, se pasaban la mayor parte del tiempo acudiendo a las muy frecuentes llamadas de socorro por ataque de submarinos («SSS»), pero llegando irremediablemente demasiado tarde para otra cosa que no fuera rescatar del mar a los supervivientes. De vez en cuando detectaban algún submarino por sonar y lanzaban una asombrosa

cantidad de cargas de profundidad, pero la deprimente realidad era que en muchos casos los objetos detectados no eran más que los cascos hundidos de anteriores víctimas de los submarinos alemanes.30

Andrews intentó encontrar una solución con trampa. Un buen ejemplo fue su intento de resucitar los buques señuelo, o barcos Q, ya utilizados en la Primera Guerra Mundial: eran cargueros cuya bodega iba rellena de lana vegetal (capoc) u otro material flotante, armados con cañones de 76 mm ocultos detrás de unos paneles de lona. Dado que los submarinos atacantes a menudo emergían después de torpedear un barco, el plan consistía en que el barco Q encajara el impacto de un torpedo, esperara a que emergiera el *U-Boot* y a continuación abatiera los paneles de lona y empezara a disparar. Se prepararon y enviaron a alta mar tres buques de esas características, aunque no tuvieron suerte. Dos de ellos nunca llegaron a cruzarse con un submarino, y el tercero fue hundido por un *U-Boot* a pesar de ir repleto de capoc, y ni siquiera pudo hacer uso de sus cañones ocultos.31

Otro intento fallido fue la creación de lo que vino en llamarse Hooligan Navy («la armada de los bravucones»), un grupo de barcos de pesca y de veleros de recreo, civiles, desarmados y tripulados por voluntarios que accedían a salir al mar y buscar submarinos alemanes frente a la costa. El más famoso de aquellos voluntarios fue Ernest Hemingway, quien se hizo a la mar a bordo de su yate *Pilar* con «una ametralladora, un fusil, un revólver y explosivos», con la intención de «lanzar granadas de mano al interior de la falsa torre de un *U-Boot* ». A pesar del interés que ponían los voluntarios, lo mejor que puede decirse a favor de aquella iniciativa es que proporcionó emociones fuertes y satisfacción personal a un puñado de voluntarios entusiastas.32

Los Aliados se apuntaron unos pocos éxitos: el 14 de abril, el destructor USS *Roper* hundió el U-58, y el 9 de mayo, el cúter *Icarus* de la Guardia Costera hundió el U-352 frente al cabo Hatteras. No obstante, lo más habitual era que los submarinos alemanes atacaran reiteradamente y con éxito, para después confundirse en la oscuridad, dejando el mar sembrado de restos de los naufragios y de

cabeceantes botes salvavidas repletos de supervivientes. Los petroleros corrían el mayor peligro, y en el mes de abril se perdió tal cantidad de ellos que la Administración de Roosevelt ordenó que todos los petroleros permanecieran en puerto hasta que pudiera idearse alguna contramedida eficaz.33

Como paso intermedio hacia un sistema de convoyes plenamente desarrollado, Andrews organizó escoltas para la peligrosa travesía alrededor del cabo Hatteras. Los cargueros y petroleros con rumbo al norte se congregaban en el cabo Lookout, frente a Morehead City (Carolina del Norte). Allí los recogía una escolta que los acompañaba en la travesía diurna del cabo Hatteras, y los dejaba en Wimble Shoals, a unos 32 km al norte del cabo. Los barcos de aquella escolta eran algo parecido a los auxiliares de circulación que acompañan a los escolares para cruzar una intersección peligrosa.34

Los submarinos alemanes se adaptaron a la nueva situación por el procedimiento de trasladarse más al sur. Para entonces Dönitz había ideado un protocolo para el repostaje en alta mar de los *U-Booten* de Tipo VII, más pequeños, mediante el uso de submarinos cisterna de 1.600 toneladas. Oficialmente se trataba de submarinos de Tipo XIV, aunque prácticamente todo el mundo los llamaba *Milch cows* («vacas lecheras», solo que con la palabra «leche» en alemán). El primero de la serie, el U-459, se desplegó frente a la costa estadounidense en marzo. Los submarinos cisterna estaban dotados de depósitos extra de combustible con una capacidad de 450 toneladas, y además transportaban suministros frescos, incluida una panadería de a bordo para que las tripulaciones de los *U-Booten* pudieran comer pan recién hecho en medio de su turno de patrulla. Lo que no tenían eran torpedos de repuesto. Trasladar de un barco a otro en alta mar un torpedo de 7 metros de largo y 1.500 kilos de peso resultaba prácticamente imposible, de modo que cuando un submarino agotaba su munición debía regresar a Francia para recargar. Pero las «vacas lecheras» suministraban los víveres y el combustible necesarios para que los submarinos alemanes pudieran trasladarse más al sur a lo largo de la costa estadounidense. El 1 de mayo de 1942, el veterano capitán de submarino Heinrich Bleichrodt, que a la sazón estaba al mando del U-109 Tipo IX, hundió el

petrolero británico *La Paz* frente a la costa de Miami. Cinco días después, Peter Cremer, a bordo del U-333, hundió tres buques en el plazo de seis horas en el estrecho de Florida. Ese mismo mes, el *Korvettenkapitän* (capitán de corbeta) Harro Schacht, a bordo del U-507, hundió ocho barcos en el plazo de seis días en el golfo de México, entre ellos el *Virginia* , de 10.000 toneladas, que se fue a pique frente a la desembocadura del río Misisipí. Por segundo mes consecutivo, las pérdidas superaron las 600.000 toneladas.35

Las cifras eran espeluznantes, tanto que los detalles se mantenían en secreto para el público estadounidense. Por el contrario, las noticias destacaban que la Armada estaba tomando «enérgicas contramedidas» contra los submarinos alemanes, y en febrero Frank Knox, ministro de Marina, anunciaba que se había logrado hundir por lo menos tres *U-Booten* y causar daños a otros cuatro, y se trataba de una «estimación muy conservadora». La prensa dedicaba casi la misma atención al despliegue, mucho menos demoledor, de nueve submarinos japoneses frente a la Costa Oeste, desde Vancouver (Canadá) hasta San Diego, en el sur de California. Aunque los submarinos japoneses de la Costa Oeste tan solo hundieron cinco barcos, con un desplazamiento de 30.000 toneladas, crearon una alarma absolutamente desproporcionada en comparación con la amenaza que suponían. El público estadounidense se quedó especialmente horrorizado en el mes de febrero cuando el submarino japonés I-17 disparó diez proyectiles con su cañón de cubierta contra una refinería de petróleo próxima a Santa Bárbara. Los titulares a toda plana de los periódicos del día siguiente anunciaban: «UN SUBMARINO BOMBARDEA UNA REFINERÍA EN CALIFORNIA». A raíz de la preocupación rayana en el pánico que provocó el suceso, la Administración de Roosevelt aprobó el plan, hoy en día de infausta memoria, de internar a los estadounidenses de origen japonés en campos de realojamiento apartados de las zonas costeras.36

En la Costa Este, a mediados de mayo, la Armada de Estados Unidos estableció por fin un sistema de convoyes con todas las de la ley. Los convoyes con rumbo al norte (KN), desde Key West (Florida) hasta Hampton Roads (Virginia), y con rumbo al sur (KS) hasta Key

West, en general estaban formados por unos cuarenta y cinco barcos mercantes y petroleros custodiados por siete u ocho buques de escolta. Habitualmente se trataba de dos destructores de la U.S. Navy, dos cúters de la Guardia Costera estadounidense, dos vapores arrastreros británicos y una corbeta. El número de hundimientos frente a las costas de Estados Unidos disminuyó de forma drástica, aunque en parte se debía a que para entonces los submarinos alemanes merodeaban en aguas del Caribe.37

El 12 de enero de 1942, en vísperas de la Operación Redoble de Tambor, Hitler informó a sus máximos jefes militares que ya estaba convencido de que Noruega era «la zona donde se decidía el destino» de la guerra. Hitler, en parte debido a un ataque de comandos británicos en la costa de Noruega al sur de Ålesund los días 27 y 28 de diciembre de 1941, acabó asumiendo de que los británicos estaban planeando una importante ofensiva en la zona. De hecho, uno de los proyectos favoritos de Churchill aquel invierno había sido una invasión (o, más exactamente, una reinvasión) de Noruega, pero los jefes de Estado Mayor británicos lo pararon en el último momento. Hitler desconocía este último detalle y daba por seguro que estaba a punto de comenzar una «ofensiva noruego-rusa a gran escala». El Führer exigió que la Kriegsmarine concentrara sus fuerzas frente a la costa noruega, afirmando: «Todo barco que no esté estacionado en Noruega se encuentra en el lugar equivocado». Poco después el OKW cursó a Dönitz la orden de enviar a Noruega otros ocho submarinos. ¡Noruega! A Dönitz le costaba creerlo. Protestó enérgicamente, pero era imposible recurrir una orden del Führer. Dönitz, resignado, se quejaba en su diario de guerra oficial de que gracias a las injerencias de Hitler y el OKW, «de los dieciséis submarinos del teatro de operaciones del Atlántico [...] tan solo seis se dedicaban a la tarea más importante de la Armada alemana: hundir los cargueros enemigos».38

Por supuesto, también había transporte marítimo enemigo frente a las costas de Noruega, incluyendo algún convoy ocasional desde Islandia, rodeando el cabo Norte, hasta Múrmansk (Unión Soviética).

Se trataba de una de las tres rutas que utilizaban los Aliados de habla inglesa para suministrar a Rusia materiales de guerra que necesitaba desesperadamente que le enviaran desde Estados Unidos; las otras dos rutas eran el largo trayecto por África del Sur hasta el océano Índico, a través del golfo Pérsico hasta Irán; y de una orilla a otra del océano Pacífico hasta Vladivostok. Esta última ruta resultaba especialmente problemática porque los convoyes tenían que cruzar zonas controladas por la Armada Imperial japonesa. No obstante, dado que los japoneses tenían sus propios motivos para evitar una confrontación, hacían caso omiso de los convoyes de barcos rusos que transportaban cargamentos de materiales del Programa de Préstamo y Arriendo a través de aguas japonesas. A veces los barcos soviéticos, a menudo con las luces de navegación encendidas, pasaban por el estrecho de Tsugura, entre las islas de Hokkaidō y Honshū.39

A fin de concentrar la flota de superficie alemana frente a las costas de Noruega, Hitler dio órdenes a Raeder de que trasladara el acorazado *Tirpitz* desde el Báltico hasta Trondheim, e insistió en que los tres grandes buques de guerra que seguían recluidos en el puerto de Brest —el *Scharnhorst* , el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* — zarparan inmediatamente desde Francia para prestar servicio en aguas noruegas. Aquellos tres buques llevaban en Brest desde mayo del año anterior sin hacer nada, cuando el grandioso plan de Raeder de concentrar una gran fuerza de superficie en el Atlántico se había ido a pique al mismo tiempo que el *Bismarck* . Desde entonces habían sido bombardeados periódicamente y no habían contribuido en nada a la guerra, salvo llamar la atención de la Royal Navy y de la RAF. Naturalmente, eso alimentaba el escepticismo de Hitler sobre el valor de los buques de guerra de superficie en general, y por eso había exigido que Raeder se los llevara de vuelta a Alemania.40

Raeder estaba totalmente dispuesto a ello, e incluso contemplaba la posibilidad de utilizar sus grandes buques de guerra contra los convoyes aliados con rumbo a Rusia, dando por sentado que iban a hacer el viaje de vuelta a través de la Brecha Feroe-Islandia, rodeando el norte de Escocia. Hitler no pensaba lo mismo. Ordenó que los buques tomaran la ruta más corta: directamente por el canal

de la Mancha y el paso de Calais. Raeder puso objeciones, pero, en sus propias palabras, «Hitler se mantuvo inflexible». Se trataba de una idea extremadamente audaz. Los buques alemanes no solo iban a tener que pasar frente a los principales puertos de la Royal Navy en Plymouth y Portsmouth, sino que toda la ruta estaba plagada de campos de minas y vigilada constantemente por las patrullas de la aviación británica. Para colmo, dado que los buques debían zarpar de Brest por la noche para no ser detectados, el plan significaba cruzar por el paso de Calais a plena luz del día.41

La incursión comenzó en plena noche del 11 al 12 de febrero, y a las 8.00 del día 12 los tres grandes buques, más seis destructores y diez lanchas torpederas, navegaban hacia el este frente a la bahía del Sena, a lo largo de la costa de Francia. Los británicos no avistaron la flotilla hasta las 10.42, en el momento que entraba en el paso de Calais, y el primer ataque aéreo, con tan solo media docena de Swordfish, no se produjo hasta cerca del mediodía. Como los cazas de la Luftwaffe de las bases en Francia proporcionaban cobertura aérea a los buques alemanes, todos los Swordfish fueron abatidos antes de poder acercarse lo suficiente como para lanzar sus torpedos. Por la tarde, a las 14.30, también fracasó un ataque con torpedos de seis destructores británicos, aunque poco después el *Scharnhorst* estuvo temporalmente parado tras chocar contra una mina. A pesar de todo, a las 16.00, los tres grandes buques alemanes, junto con los barcos de su escolta, se encontraban frente a Róterdam, navegando hacia el este a más de 30 nudos.42

La defensa del canal de la Mancha era principalmente responsabilidad de la RAF, y a lo largo de las horas siguientes un total de casi cuatrocientos aviones británicos atacaron a la flotilla alemana, tanto con bombas desde gran altura, como a ras de agua con torpedos. Sin embargo ninguna de aquellas ni tampoco los torpedos dieron en el blanco, y los cazas Messerschmitt que escoltaban el convoy derribaron diecisiete bombarderos británicos. Ya de noche, y navegando a toda máquina hacia puerto alemán, el *Scharnhorst* chocó contra una segunda mina a las 21.30 y llegó a Wilhelmshaven navegando con dificultad, con graves daños, pero

aún a flote. El resto de la flotilla concluyó sano y salvo el trayecto hasta Kiel.

La Operación Cerberus (o, para los ingleses, el Channel Dash, la «carrera del Canal») supuso una gran humillación para la Royal Navy. Como señalaba el diario londinense *The Times* , los alemanes habían tenido éxito allí donde la Armada Invencible había fracasado. En la orilla alemana del Canal, el hecho de que los tres grandes buques hubieran sobrevivido mermó aún más la capacidad de influencia de Raeder, ya muy escasa, a la hora de tratar con Hitler. Una vez más, a pesar de las advertencias de los profesionales en el sentido de que el rumbo a seguir preferido por Hitler iba a resultar desastroso, su decisión no lo fue en absoluto, salvo para el prestigio y la moral de los británicos.43

No obstante, Hitler se equivocaba al pronosticar una importante ofensiva aliada contra los alemanes en Noruega. De hecho, la orden de Hitler para que la Armada alemana se concentrara frente a la costa noruega era tan infundada como su convicción de que los británicos iban a volver de rodillas a la mesa de negociaciones tras la caída de Francia, o como las garantías que dio a sus generales de que la Unión Soviética iba a desplomarse como un castillo de naipes. A pesar de todo, la reubicación del *Tirpitz* y de una docena de submarinos en la costa noruega sí hizo posible que la Kriegsmarine obstaculizara el tránsito de convoyes del Ártico que transportaban materiales del Plan Préstamo y Arriendo a la Unión Soviética. Durante la primera mitad de 1942, el océano Ártico al norte de Noruega pasó a ser otro campo de batalla en la guerra mundial contra el comercio.

Los convoyes con destino a Rusia rodeando el cabo Norte de Noruega habían comenzado en agosto de 1941. Aquellos, identificados con las letras PQ, no eran ni tan grandes ni tan frecuentes como los convoyes HX o HG con destino a Gran Bretaña. Uno de los problemas consistía en que ese tipo de convoyes estaba «en constante competencia con las necesidades de transporte marítimo» en otras zonas, como afirma la historia oficial del Ejército

de Estados Unidos. A pesar de todo, resultaban esenciales, no solo para abastecer al atribulado Ejército Rojo, que aún tenía que soportar el grueso de la guerra terrestre contra la Wehrmacht, sino también para aplacar los recelos de Iósif Stalin, en el sentido de que los británicos y los estadounidenses estaban haciendo algo más que tomarse su tiempo mientras los rusos y los alemanes se exterminaban entre ellos. Como media, cada mes zarpaban desde Islandia dos convoyes de entre treinta y cuarenta buques cargados con carros de combate, aviones y artillería procedente de Estados Unidos, para realizar la durísima travesía por el cabo Norte de Noruega hasta Múrmansk, a orillas del mar de Barents, o bien hasta Arcángel, a orillas del mar Blanco. La travesía resultaba especialmente difícil en invierno, no solo por el mal tiempo, sino también porque el aumento de la calota de hielo Ártico restringía el tránsito de los convoyes a un estrecho paso al norte del Cabo. Por suerte, las frecuentes tormentas de nieve a menudo mantenían en tierra a la Luftwaffe. Como dijo un tripulante de la ruta de Múrmansk: «Todos los marineros acabamos encariñándonos tanto con la nieve como un niño pequeño con un trineo nuevo».44

En enero de 1942, cuando Churchill y el almirante Tovey se enteraron de que el *Tirpitz* había salido del Báltico y había puesto rumbo al norte a lo largo de la costa noruega, en un principio temieron que pudiera dirigirse a los corredores marítimos del Atlántico para repetir la incursión del *Bismarck* del año anterior. Poco después, dos *Panzerschiffe* —el *Admiral Scheer* y el *Lützow* (previamente *Deutschland*)— llegaron a Narvik, lo que suponía una amenaza adicional. A lo largo de los meses siguientes, Churchill, Tovey y los oficiales del Trade Plot estuvieron siempre al tanto de cualquier movimiento del *Tirpitz* y de los dos acorazados de bolsillo, constantemente en previsión de una incursión.45

Al igual que los barcos que navegaban frente al cabo Hatteras, en Carolina del Norte, a más de 6.400 km de distancia, los buques de los convoyes PQ tenían que doblar un cabo traicionero, bajo la amenaza constante de los submarinos alemanes. Sin embargo, las semejanzas no pasaban de ahí. A diferencia del transporte marítimo a lo largo del litoral oriental de Estados Unidos, los convoyes PQ

tenían que batallar contra el feroz clima imperante al norte del Círculo Polar Ártico, donde las condiciones eran las peores de los últimos veinticinco años. Y teniendo en cuenta que el cabo Norte (a diferencia del cabo Hatteras) estaba en manos enemigas, los convoyes también tenían que afrontar la amenaza de los aviones con base en tierra. Mientras que en aguas del cabo Hatteras los aviones eran una visión bienvenida por los buques mercantes, la aviación en aguas de Noruega suponía un peligro mayor que los *U-Booten* . Y para colmo, además de dichos peligros, ahora se sumaba el espectro acechante de los buques capitales alemanes.46

En efecto, el *Tirpitz* realizó dos incursiones en marzo, y en cada una de ellas Tovey sacó a la Home Fleet para enfrentarse al acorazado alemán. No obstante, entre el hielo y la niebla del océano Ártico, el *Tirpitz* nunca encontró los convoyes, y Tovey tampoco localizó al *Tirpitz* . Estuvo muy cerca una vez, gracias a los desencriptadores de Bletchley Park. El 9 de marzo, una pista del Centro Operativo de Inteligencia (OIC) llevó a Tovey a ordenar un ataque contra el *Tirpitz* con una docena de bombarderos torpederos Albacore que despegaron del portaaviones *Victorious* . No obstante, ninguno de los aviones logró acertarle, y el *Tirpitz* regresó indemne a puerto. A lo largo del resto de marzo y de principios de abril, Churchill ordenó una serie de bombardeos casi incesantes contra el *Tirpitz* en su guarida de Trondheim, insistiendo en que la destrucción del acorazado alemán justificaría la pérdida de cien aviones y de quinientos hombres. Sin embargo, ninguno de aquellos bombardeos consiguió dañar el gran acorazado, y mucho menos destruirlo, por lo que siguió siendo una amenaza latente para los periódicos convoyes PQ que tenían que abrirse paso alrededor del cabo Norte camino de Múrmansk, al tiempo que intentaban esquivar los ataques tanto de los submarinos como de los bombarderos alemanes.47

Esa era la situación cuando el 27 de junio el convoy PQ-17 zarpó del fiordo de Hvalf, en Islandia, con destino al puerto de Arcángel, en el mar Blanco. El convoy, formado por 34 buques mercantes, contaba con una escolta sustancial, incluso cabría decir imponente, formada

por seis destructores, cuatro corbetas, dos cruceros antiaéreos, cuatro dragaminas armados y dos submarinos, todo ello bajo el mando del capitán de navío de la Royal Navy Jack Broome. No obstante, además el propio Tovey se hizo a la mar con una fuerza de cobertura de dos acorazados: su buque insignia, el *Duke of York* , y —por primera vez— un acorazado estadounidense, el recién estrenado USS *Washington* , junto con dos cruceros, un portaaviones y otros catorce destructores.48

Aunque Hitler había impuesto severas restricciones al empleo de los grandes buques de la Kriegsmarine desde el hundimiento del *Bismarck* , Raeder anhelaba una oportunidad de utilizarlos contra los convoyes del cabo Norte. Para lograrlo, consiguió que Hitler le autorizara a trasladar el *Tirpitz* y el crucero pesado *Hipper* más al norte, de Trondheim al fiordo Vest, cerca de Narvik, y a enviar los acorazados de bolsillo *Admiral Scheer* y *Lützow* al fiordo de Alta, justo en el extremo del cabo Norte, donde más tarde el *Tirpitz* y el *Hipper* debían unirse a ellos. No obstante, Hitler dejó bien claro que no debían hacerse a la mar a menos que Raeder tuviera la seguridad de que los británicos no disponían de portaaviones en situación de atacar. El *Lützow* encalló durante la tortuosa travesía costera, pero los otros buques pesados llegaron al fiordo de Alta a principios de julio. Se encontraban justamente en el flanco de los convoyes PQ.49

A mediodía del 4 de julio de 1942, el PQ-17 navegaba hacia el este casi directamente al norte del fiordo de Alta, habiendo superado la mitad del trayecto a su destino, cuando fue avistado por un avión patrulla de largo alcance alemán que transmitió su posición. El destructor estadounidense *Wainwright* , equipado con radar de control de fuego, mantuvo al avión a una distancia de respeto, pero el parte por radio llegó a su destino. Poco después llegaron 26 bombarderos Heinkel 111 y realizaron un ataque con torpedos. Uno de los buques, el *Christopher Newport,* fue alcanzado por un torpedo y tuvo que ser abandonado. Una hora después, un segundo ataque aéreo se cobró otras dos víctimas. Sin embargo, tales pérdidas se consideraban aceptables y el convoy siguió su curso. Broome, el comandante de la escolta, estaba agradecido por el apoyo del *Wainwright* y mediante lámpara de señales le transmitió al crucero

estadounidense el siguiente mensaje: «¿El Cuatro de Julio original [4] fue tan ruidoso como este?».50

Pero aquel día los alemanes estaban transmitiendo otros mensajes mucho más importantes, y los criptoanalistas de Bletchley Park iban descifrándolos lo más deprisa posible. Ya a las 2.40 de la madrugada el OIC había informado a Tovey de que un tráfico insólitamente alto de mensajes por radio sugería una operación inminente por parte de los buques pesados alemanes. Entonces, dieciocho horas después, los criptoanalistas descifraron un mensaje ordenando a las autoridades del fiordo de Alta que llenaran al máximo los depósitos de los grandes buques de guerra para su inmediata entrada en acción. El mensaje fue trasladado de inmediato desde Bletchley Park al OIC, y a las 21.00 Dudley Pound, primer lord del Mar, lo estaba leyendo. Su significado era inequívoco: el *Tirpitz* y los dos acorazados de bolsillo, tal vez acompañados por el crucero *Hipper* , se estaban preparando para lanzarse sobre el PQ-17. Para entonces, los buques pesados de Tovey, incluido el portaaviones *Victorious* , habían dado media vuelta e iban rumbo a su base, de modo que los cruceros y los destructores que proporcionaban apoyo de proximidad iban a verse indefensos contra los buques pesados alemanes. El Estado Mayor de la Armada se debatía sobre qué hacer. El subjefe de Estado Mayor, sir Henry Moore, recordaba que Pound estuvo escuchando el debate con los ojos cerrados. Ninguna opción era buena, pero Pound argumentó que como mínimo había que poner fuera de peligro a los cruceros. A las 21.11 Pound ordenó que se retiraran hacia el oeste «a gran velocidad». Doce minutos después le enviaba a Broome un mensaje aún más trascendental: «Debido a la amenaza de los barcos de superficie, el convoy debe dispersarse y dirigirse a puertos rusos». Menos de un minuto después, Pound repitió la orden de forma más sucinta: «El convoy debe dispersarse».51

La rápida llegada de aquellos alarmantes mensajes, uno detrás de otro, creó una sensación de urgencia a bordo del HMS *Keppel* , el buque insignia del convoy. Más tarde Broome escribió que el mensaje de Pound fue como «una descarga eléctrica». El hecho de que estuvieran clasificados como SECRETO, MUY URGENTE, y la

rápida sucesión de los dos mensajes, con menos de un minuto de diferencia, dejó la sensación de que la llegada del *Tirpitz* era inminente, de que sus mástiles iban a aparecer en el horizonte de un momento a otro. Broome, como era su obligación, obedeció la orden, una decisión que lamentó durante el resto de su vida, y ordenó a los capitanes de los barcos mercantes que intentaran llegar a algún puerto soviético cada uno por su cuenta.52

Una vez que los barcos mercantes siguieron adelante de forma independiente, se hicieron vulnerables a los ataques tanto desde el aire como desde el mar —de hecho, habían quedado prácticamente indefensos—. En palabras de un oficial del carguero estadounidense *Ironclad* , aquello era «como pescar peces a tiros dentro de un barril». Los largos días de julio posibilitaban que la Luftwaffe patrullara el mar de Barents de un extremo a otro para localizar a los buques que huían, y a lo largo de las veinticuatro horas siguientes los alemanes hundieron doce barcos del convoy, la mitad con sus aviones y la mitad con sus submarinos. Un puñado de buques huyeron hacia el norte, hacia los bancos de témpanos, se camuflaron con pintura blanca, y tras un tortuoso viaje finalmente lograron llegar a Arcángel. Sin embargo, se perdieron veintitrés cargueros, y con ellos 430 carros de combate, 210 bombarderos, 3.550 vehículos y 100.000 toneladas de munición. También perdieron la vida 153 tripulantes. Sobrevivieron muchos más, aunque tuvieron que padecer una travesía aterradora, en sus pequeños botes, entre los témpanos de hielo a la deriva hasta que fueron rescatados. Aquella misma semana, el convoy de vuelta (vacío) desde Rusia a Islandia (QP-13) se topó con un campo de minas y perdió otros cuatro barcos. Aquellas pérdidas resultaban tan desastrosas que los Aliados cancelaron varios convoyes del cabo Norte ya programados. Los rusos protestaron ardientemente, y la suspensión de los convoyes vino a alimentar el escepticismo imperante en el Kremlin sobre la voluntad de implicación de los Aliados.53

La masacre del PQ-17 en julio de 1942 formaba parte de una pauta mundial, porque para entonces se estaba hundiendo una cifra sin precedentes de buques aliados y neutrales en todo el mundo.

Tan solo unos días antes, las fuerzas de superficie italianas, a las órdenes de Iachino, y la aviación alemana estacionada en Sicilia habían arrasado otros dos convoyes con destino a Malta, uno procedente de Gibraltar y otro de Alejandría, en un episodio que los italianos denominaron la batalla de Pantellería. En una de las victorias sin paliativos de la Armada italiana sobre la Royal Navy, los británicos sufrieron la pérdida de dos destructores y graves daños en dos cruceros y tres destructores. Tan solo dos cargueros lograron llegar a La Valletta. En otros lugares del mundo, la historia era muy parecida. Desde el cabo Norte de Noruega hasta el mar Caribe, los *U-Booten* de Dönitz, a pesar de su escaso número, infligían cuantiosas pérdidas a los Aliados. Tanto en mayo como en junio, las pérdidas en el transporte marítimo aliado superaron las 600.000 toneladas. Si a eso se le suman las pérdidas a manos de los aviones alemanes e italianos y de sus minas, en el mes de junio las pérdidas de los Aliados en todo el mundo superaron la aterradora cifra de 850.000 toneladas. Resultaba prácticamente indiscutible que, a mediados del verano de 1942, las potencias del Eje estaban ganando la guerra contra el comercio.54

[1]*Wasp* = avispa *(N. del T.).*

[2] Al ver que el U-110 no se hundía, Lemp intentó a la desesperada volver nadando hasta él, supuestamente para destruir sus secretos. Según una de las versiones, el pelotón de abordaje mató a tiros a Lemp cuando intentaba regresar a bordo del submarino. Muchos historiadores han dado por buena esa historia, aunque los británicos la han desmentido sistemáticamente, insistiendo en que Lemp simplemente se ahogó.

[3] A fecha de 1 de enero de 1942, Alemania disponía de un total de 259 submarinos. Sin embargo, más de la mitad eran completamente nuevos y todavía estaban siendo sometidos a tests de navegación o a travesías de prueba. Del resto, veintiséis estaban en el Mediterráneo o de camino hacia allí; otros seis se encontraban estacionados frente a Gibraltar; cuatro frente a las costas de Noruega; y treinta y seis se encontraban en distintas fases de reacondicionamiento o de reparación en los astilleros. Eso le dejaba a Dönitz veintidós barcos para el servicio activo en el Atlántico, de los que quince fueron enviados a Estados Unidos.

[4] Fecha de la Declaración de Independencia, cuyo aniversario es la fiesta nacional de Estados Unidos, donde no pueden faltar los fuegos artificiales *(N. del T.).*

TERCERA PARTE.

Un año decisivo

La primera mitad de 1942 había sido terrible para los Aliados. Los japoneses habían realizado una campaña de cinco meses de saqueo por el Pacífico y el Índico sin sufrir un solo revés; las fuerzas italianas y alemanas habían inmovilizado hasta el último buque capital de la Royal Navy en el Mediterráneo oriental y habían tensado hasta el límite la línea de suministros de supervivencia a Malta; las pérdidas en el transporte marítimo de los Aliados en el Atlántico, sobre todo a lo largo del litoral oriental de Estados Unidos y en el Caribe, eran insostenibles; y la destrucción del PQ-17 en el mar de Barents había interrumpido temporalmente el envío de convoyes por la ruta del cabo Norte a la Unión Soviética, donde, a pesar de su exitoso contraataque a las afueras de Moscú, el Ejército Rojo seguía teniendo enfrente a casi doscientas divisiones del Eje.

La prensa de Occidente daba el mejor tratamiento que podía a las circunstancias, pero las perspectivas eran tan sombrías para los Aliados que los dirigentes británicos y estadounidenses buscaron urgentemente alguna manera de contraatacar, aunque solo fuera con el propósito de elevar la moral en sus respectivos países. Esa fue una de las principales razones que llevaron a Estados Unidos a emprender un bombardeo aéreo, de alto riesgo y estratégicamente cuestionable, contra Japón en abril, y a Churchill a ordenar una

ofensiva contra la ciudad portuaria de Dieppe, en la costa de la Francia ocupada, en agosto. Entre ambos acontecimientos, la U.S. Navy se enfrentó a la Armada Imperial japonesa en dos históricas batallas defensivas en el Pacífico que pusieron de relieve el ascenso de la aviación embarcada como el arma dominante de la guerra naval. A finales de año, las fuerzas anglo-estadounidenses lograron reunir a trancas y barrancas los medios materiales con los que poder iniciar las primeras contraofensivas estratégicas de la guerra: en la isla de Guadalcanal, en el Pacífico, y en la costa del norte de África, en el Atlántico.

Si aquellas dos campañas ahora se nos antojan como una especie de punto de inflexión es sobre todo en retrospectiva, ya que ninguna de las dos infligió una herida mortal, y ni siquiera grave, a las potencias del Eje. Su importancia radicaba más bien en que venían a demostrar a propios y extraños por igual que los Aliados habían sobrevivido a los primeros mazazos de 1940-1941 y que ahora eran capaces de contemplar la posibilidad de tomar la iniciativa. A finales de 1942, la creciente capacidad de resistencia del Ejército Rojo en el frente oriental y la promesa de los recursos materiales prácticamente ilimitados de Estados Unidos hacían que las perspectivas de una victoria aliada, aunque todavía no fueran del todo brillantes, por lo menos no eran totalmente nulas. Empezaba a ser posible creer que, con el tiempo y con la suma de las agallas de los británicos, los recursos humanos soviéticos y la productividad industrial estadounidense, algún día los Aliados serían capaces de aplastar al Eje.

Pero todavía no. Aún quedaban por delante otros tres años de guerra —de destrucción y decepción, de esperanzas que prendían y se extinguían, de muerte y sufrimiento— antes del triunfo final. Como dijo Churchill en un discurso de noviembre de 1942: «Esto no es el final. Ni siquiera es el principio del fin. Pero tal vez sí es el final del principio».

13. CONTENIENDO LA MAREA

El 31 de enero de 1942, el capitán de navío de la Armada de Estados Unidos Donald Duncan, oficial jefe de aviación de Ernie King, subió a bordo del portaaviones más moderno de Estados Unidos, el USS *Hornet* , fondeado frente a la costa de Norfolk, Virginia. Dado que el portaaviones *Saratoga* había sido torpedeado por un submarino japonés veinte días atrás, por lo que se había visto obligado a regresar a la Costa Oeste para hacer reparaciones, ahora el *Hornet* era uno de los escasos cuatro portaaviones de gran tamaño de la U.S. Navy disponibles para el servicio. Es cierto que los estadounidenses disponían de dos portaaviones más pequeños (el *Ranger* y el *Wasp*) en el Atlántico, y pocas semanas después el *Wasp* empezó a transportar cazas Spitfire desde Gran Bretaña a la asediada Malta, en aguas del Mediterráneo. Sin embargo, en el Pacífico tan solo estaban el *Yorktown* , su buque gemelo *Enterprise* y el *Lexington* (popularmente conocido como Lady Lex), un portaaviones de gran tamaño pero más antiguo.

Una vez que Duncan cumplió con el rito tradicional de saludar primero a la bandera del *Hornet* y después al oficial de cubierta, fue recibido por el capitán del barco, Marc («Pete») Mitscher, de cincuenta y cinco años, un hombre de piel clara, con aspecto demacrado, casi cadavérico, calvo, que se cubría la cabeza con una gorra de béisbol hecha a su medida, pues tenía una enorme visera a fin de proteger del sol la maltrecha piel de su rostro. Mitscher era un piloto veterano que se había ganado sus galones como aviador número 33 de la Armada de Estados Unidos en 1916. Tras darle la bienvenida a bordo, Mitscher condujo a Duncan hasta su camarote, y después de sentarse, Duncan fue directo al grano: «Se pude poner en el aire un B-25 cargado desde una cubierta de tamaño normal?». Mitscher le contestó con una pregunta: «¿Cuántos B-25?». Duncan respondió de inmediato: «Quince».

Mitscher se tomó su tiempo antes de responder. Estudió el gran panel de identificación de madera con la silueta de la cubierta de vuelo del *Hornet* , también comprobó las especificaciones del bombardero Mitchell B-25 del Ejército, que tenía una envergadura de 67 pies. La cubierta de vuelo del *Hornet* tenía 86 pies de ancho, de modo que eso no era ningún problema. Por otra parte, los Mitchell eran demasiado grandes para que cupieran en los montacargas del barco, de forma que no podían bajarse hasta la cubierta de hangares. Poner quince B-25 en la cubierta de vuelo dejaba poco espacio para los despegues, y con semejante obstáculo el *Hornet* no iba a ser capaz de realizar las operaciones de vuelo con normalidad. A pesar de todo, tras realizar los cálculos mentalmente, Mitscher le dijo a Duncan: «Sí, se puede hacer».1

Casi desde el mismo día del ataque contra Pearl Harbor, Franklin Roosevelt había buscado alguna forma de devolverle el golpe a Japón, no para infligirle una derrota estratégica —él sabía que para eso todavía faltaban muchos meses, cuando no años—, sino para reavivar la moral del pueblo estadounidense. Japón había bombardeado Estados Unidos, o por lo menos unas importantes instalaciones del país; tenía que existir alguna forma de que Estados Unidos bombardeara Japón. Consideró la posibilidad de que los bombarderos estadounidenses despegaran desde algún aeródromo en China, pero transportar los aviones hasta allí era un problema logístico desalentador, y en cualquier caso llevaría tanto tiempo que el momento oportuno habría pasado. Enviar uno o más de los escasos y valiosos portaaviones de Estados Unidos hasta una posición lo suficientemente cercana como para bombardear Japón con aviones embarcados convencionales entrañaba demasiado riesgo, dado que los portaaviones tendrían que esperar sin hacer nada frente a la costa japonesa para recuperar los aviones después del bombardeo. A un capitán de navío de la armada llamado Seth Low se le ocurrió la siguiente idea: que los bombarderos con base en tierra despegaran desde la cubierta de un portaaviones y que

después de cumplir su misión aterrizaran en aeródromos de China, mientras los portaaviones regresaban a sus bases. 2

El comandante y arquitecto de la operación fue el teniente coronel del Ejército de Estados Unidos James H. Doolittle, universalmente conocido como Jimmy, antiguo boxeador, piloto de pruebas del Ejército y piloto de exhibición para la Shell Oil Company. Cuando estalló la guerra Doolittle reingresó en el servicio activo y fue designado miembro del Estado Mayor del general Henry H. Arnold, jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos (USAAF). [1] Cuando Duncan informó de que efectivamente era posible hacer despegar a los bombarderos B-25 desde la cubierta de un portaaviones, Doolittle se hizo cargo del proyecto y reunió a un grupo de tripulaciones de aviones B-25 en Eglin Field (Florida). Les dijo que habían sido escogidos para una misión de máximo secreto y muy peligrosa, y que tan solo quería voluntarios. Naturalmente, todos se presentaron voluntarios. Oficialmente desconocían su objetivo, pero algunos llegaron rápido a la conclusión de que probablemente implicaba despegar desde un portaviones, dado que el responsable de su instrucción fue un capitán de corbeta de la Armada llamado Hank Miller, y consistía sobre todo practicar despegues rápidos en un tramo de pista de tan solo 75 metros de largo.3

Doolittle había sido sincero en lo referente a la peligrosidad para las tripulaciones de los aviones, pero la misión también era peligrosa en otros aspectos. Como el *Hornet* no iba a poder realizar patrullas aéreas (CAP) para el grupo de combate durante el largo trayecto por el océano Pacífico, debía ir acompañado por un segundo portaaviones. Eso significaba que se iban a destinar dos portaaviones, la mitad exacta de toda la flota de portaaviones de Estados Unidos, a lo que era esencialmente una misión para elevar la moral. El comandante estadounidense del teatro del Pacífico, el almirante Chester Nimitz, tenía sus dudas sobre lo acertado de esa decisión, pero nunca se le habría pasado por la cabeza poner objeciones a un proyecto que provenía de la Casa Blanca.

Nimitz era un comandante discreto, que mantenía una actitud de callada reserva. A muchos de sus colaboradores en el cuartel general

de Pearl Harbor les ponía un poco nerviosos la fría mirada de sus ojos color azul claro. A diferencia de Churchill, que ejercía la autoridad como por derecho de nacimiento, o de Roosevelt, que siempre intentaba animar con su cordialidad a sus visitantes, Nimitz escuchaba en silencio, evaluaba las circunstancias y después tomaba una decisión. Sin embargo, aquellas decisiones podían ser sorprendentemente audaces, pues la actitud apacible de Nimitz ocultaba una feroz determinación. Al recibir la propuesta de bombardear Japón con dos portaaviones, Nimitz mandó llamar al contraalmirante William F. Halsey, comandante del grupo de combate formado alrededor del USS *Enterprise* . Halsey era un oficial solvente, que hablaba sin pelos en la lengua y al que no le gustaba su apodo, Bull [Toro], aunque a muchos les parecía que le iba como anillo al dedo. Nimitz le preguntó a Halsey si él pensaba que el plan podría dar resultado. «Les va a hacer falta mucha suerte», respondió Halsey. «¿Estás dispuesto a llevarles hasta allí?», preguntó Nimitz. Halsey no titubeó: «Sí, lo estoy». «Bien», respondió Nimitz, «es todo tuyo».4

Mientras tanto, el *Hornet* había zarpado de Norfolk, puso rumbo al sur, se adentró en el Caribe, pasó por el canal de Panamá y remontó la costa del Pacífico hasta Alameda, en la bahía de San Francisco, donde arribó el 20 de marzo. Los B-25, que habían volado a través del país desde Florida, rodaron hasta el muelle y fueron cargados a bordo con una grúa. Los grandes bombarderos bimotores tenían un aspecto extraño sobre la cubierta de vuelo del *Hornet* , pero cabían. De hecho, el capitán de corbeta Miller, el piloto de la Armada que había sido el instructor de los pilotos del Ejército, propuso añadir un avión más —el decimosexto— que él se ofreció personalmente a hacer despegar del *Hornet* una vez que el portaaviones se hiciera a la mar para demostrar que se podía hacer. Mitscher accedió, de modo que cuando el *Hornet* pasó por debajo del puente Golden Gate y salió a aguas del Pacífico el 2 de abril, llevaba sobre la cubierta dieciséis bombarderos. Sin embargo, en vez de despegar a modo de demostración, el decimosexto avión se quedó a bordo y participó en el bombardeo contra Japón.5

Acompañado por dos cruceros, cuatro destructores y un buque cisterna, el grupo de combate del *Hornet* puso rumbo al oeste, hacia Hawái, para su encuentro con el *Enterprise* de Halsey, que tuvo lugar el 12 de abril. (Aquella misma semana, en el océano Índico, los portaaviones japoneses estaban culminando su destrucción de las bases navales británicas en Ceilán). Con los aviones del *Enterprise* realizando tareas de cobertura, el grupo de combate unificado formado por dos portaaviones prosiguió con rumbo al oeste a través del Pacífico. Cinco días después, el 17 de abril, el buque cisterna llenó los depósitos de combustible de los portaaviones y los cruceros, y los grandes buques iniciaron una travesía a toda velocidad hacia el objetivo. Sin embargo, aquella noche, las lanchas patrulleras japonesas, situadas en alta mar justamente para esa contingencia, lograron enviar a Tokio un parte de avistamiento antes de ser hundidas por el crucero *Nashville* . Eso convenció a Halsey y a Doolittle de que no debían esperar. Aunque todavía les faltaban 160 km para llegar a la posición de despegue deseada, a bordo del *Hornet* sonó una sirena y una voz gritó: «Pilotos del Ejército, ocupen sus puestos».6

El despegue fue difícil. El mar estaba agitado y el *Hornet* cabeceaba de una forma tan espectacular que el oficial de señales, asegurado a la cubierta con un cabo de salvamento, iba sincronizando los despegues con el amplio movimiento de subida y bajada de la proa del portaaviones. A pesar de las dificultades, los dieciséis aviones despegaron satisfactoriamente, dieron una vuelta alrededor del barco y pusieron rumbo al oeste. No se agruparon en formación, ya que eso suponía una pérdida de tiempo y un derroche de combustible; al contrario, emprendieron el camino de forma independiente.7

Cada avión portaba tan solo cuatro bombas de 500 libras (225 kg), y el escuadrón atacó cinco ciudades distintas. Por consiguiente, el daño que causaron fue más simbólico que estratégico. Por añadidura, en parte debido a lo prematuro del despegue, ninguno de los dieciséis aviones logró llegar a un aeródromo en China, como estaba previsto en un principio. La mayoría de ellos acabaron estrellándose en China o junto a su litoral tras quedarse sin

combustible, después de que sus tripulaciones se lanzaran en paracaídas en plena oscuridad; en aquellos accidentes murieron seis aviadores de Doolittle. Un avión aterrizó en Vladivostok, donde, dado que los rusos seguían siendo oficialmente neutrales en la guerra del Pacífico, tanto el avión como la tripulación quedaron retenidos a disposición del Gobierno soviético. Ocho de los aviadores de Doolittle fueron capturados por los japoneses. De los ocho, tres fueron ejecutados, uno murió en la cárcel y cuatro sobrevivieron a la contienda como prisioneros de guerra. El resto, incluido Doolittle, acabaron regresando sanos y salvos a Estados Unidos. Roosevelt condecoró a Doolittle con la Medalla de Honor en una ceremonia que tuvo lugar en la Casa Blanca.8

Después del ataque, los japoneses alegaron que los bombarderos estadounidenses habían atacado colegios y hospitales, aunque fuera de Japón muy pocos se tomaron en serio esas afirmaciones. En conjunto, el bombardeo tuvo exactamente el efecto que buscaba Roosevelt: fue vigorizante para la opinión pública estadounidense y embarazoso para los japoneses. Yamamoto se sentía avergonzado por el hecho de que, aunque el Palacio Imperial no fue atacado, la simple presencia de los bombarderos estadounidenses sobre Japón había puesto en peligro la vida del emperador.9

A Nimitz le había preocupado dedicar la mitad de su flota de portaaviones a la incursión de Doolittle, lo que le dejaba con tan solo otros dos portaaviones para cubrir el resto del océano Pacífico, y su preocupación pareció justificada cuando a mediados de abril se enteró de que los japoneses estaban planeando otra importante ofensiva en el Pacífico Sur. La noticia le llegó a través de un grupo de desencriptadores estadounidenses de lo que se denominaba Estación Hypo en Hawái, un grupo que fue tan determinante para la guerra del Pacífico como lo fue el equipo británico de Bletchley Park para la batalla del Atlántico.

El método de cifrado operativo de la Armada Imperial japonesa, conocido como JN-25b, no dependía de un dispositivo mecánico como el Enigma alemán para su encriptación, pero a pesar de ello se

había resistido a todos los intentos por descifrarlo hasta después del ataque contra Pearl Harbor. El desencriptador jefe de Nimitz, el capitán de fragata Joseph Rochefort, nunca pudo perdonárselo del todo a sí mismo. No puede decirse que fuera culpa suya. Por lo pronto, las transcripciones del tráfico de mensajes diplomáticos, cuyo nombre en clave era Purple, que se leían en Washington no se compartían con el alto mando de Pearl Harbor. Más tarde Rochefort se preguntaba si haber podido disponer de esos mensajes le habría sido de ayuda en su esfuerzo por descifrar el código operativo. Además, el mando de los servicios de inteligencia de la Armada en Washington (Op-20-G) modificaba constantemente las órdenes que le daba a Rochefort acerca de en qué debía centrar sus esfuerzos. A consecuencia de ello, Rochefort no tuvo la posibilidad de desarrollar una estrategia a largo plazo contra ninguno de los códigos especializados de Japón. A pesar de ello, el hecho de no haber sido capaz de evitar ni de predecir el ataque del 7 de diciembre le motivaba para trabajar casi literalmente las veinticuatro horas del día, en busca de pistas sobre futuras iniciativas de los japoneses.10

El 5 de abril, tres días antes de que Halsey y el *Enterprise* zarparan de Pearl Harbor para ir al encuentro del *Hornet* en su trayecto hacia Tokio, Rochefort estaba trabajando en un mensaje interceptado que había enviado el cuartel general de la Flota Combinada de Yamamoto en el mar Interior de Seto al portaaviones *Kaga* , que estaba efectuando reparaciones en Sasebo. Rochefort ya había identificado el código de cuatro letras que significaba «grupo de invasión», y ahora veía que ese código se utilizaba en estrecha relación con las letras «RZP». Dado que los japoneses ya habían utilizado anteriormente dichas letras para referirse a Puerto Moresby, en la costa sur de Nueva Guinea, Rochefort sospechó de inmediato que puerto Moresby era el objetivo de la siguiente invasión japonesa.11

Rochefort telefoneó al capitán de navío Edwin Layton, jefe de inteligencia de Nimitz, y le dijo que tenía «una noticia bomba». Layton organizó una reunión con el almirante, y Rochefort expuso sus argumentos. Nimitz quedó convencido. Pero con dos de sus portaaviones a mitad de camino hacia Tokio, y un tercero, el

Lexington , en los astilleros de Pearl Harbor para retirar sus cañones de 203 mm a fin de dejar espacio para más baterías antiaéreas, no estaba claro lo que Nimitz podía hacer al respecto. Para colmo, en Washington existía cierto escepticismo sobre la fiabilidad del análisis de Rochefort. El director de comunicaciones de la Armada, el contraalmirante Joseph Redman, y su hermano menor, el capitán de navío John Redman, tenían la sensación de que las predicciones de Rochefort se basaran más en las conjeturas que en el análisis. Lo cual era bastante cierto, aunque se trataba de conjeturas fundadas. Nimitz decidió confiar en su equipo de inteligencia y obtuvo autorización de King para enviar al *Lexington* al mar del Coral, frente a la punta oriental de Nueva Guinea, donde debía reunirse con el *Yorktown* , para ver si ambos buques podían interceptar la fuerza de invasión japonesa. Puso ambos portaaviones, designados conjuntamente como Grupo de Combate 17, bajo el mando del contraalmirante Frank Jack Fletcher. Licenciado en la Academia Naval en 1906 (un año después que Nimitz y cinco después que King), Fletcher era un oficial de la guerra de superficie al que las circunstancias habían puesto al mando de una fuerza de portaaviones. Era el marinero por excelencia: tenía cara de buena persona y era un hombre competente y sin dobleces.12

A pesar del escepticismo de Washington, el análisis de Rochefort había dado en el clavo. Efectivamente, el alto mando japonés había escogido puerto Moresby como su siguiente conquista, y en vez de abrirse paso combatiendo a través del interior de la isla, cruzando la cordillera de Owen Stanley, que recorre Nueva Guinea de un extremo a otro, los japoneses decidieron rodear las líneas enemigas doblando la punta oriental de la isla y atacar puerto Moresby desde el mar. Como paso previo a aquella ofensiva principal, los japoneses también planeaban apoderarse de la diminuta isla de Tulagi, en las Islas Salomón, como base de hidroaviones para poder vigilar las actividades de los estadounidenses en el mar del Coral. A continuación, el grupo de combate destinado en Tulagi debía contribuir a proteger al grupo de invasión de puerto Moresby. Dos de los mayores portaaviones japoneses, el *Shōkaku* y el *Zuikaku* , debían prestar cobertura lejana a ambas operaciones, pero solo

después de entregar un cargamento de aviones en la base japonesa de Rabaul, en la punta septentrional de Nueva Bretaña, a 800 km al norte de puerto Moresby. De esa forma, sobrecargando a los distintos grupos de combate con numerosos objetivos secundarios, los planificadores japoneses hicieron caso omiso de la máxima de Mahan, que afirma que la clave para el éxito en las operaciones navales era la concentración de fuerzas.13

A principios de mayo, al tiempo que los distintos elementos de la flota japonesa se ponían en marcha, el grupo del *Yorktown* , a las órdenes de Fletcher, tras abastecerse en Samoa, recibió un parte de un avión de reconocimiento australiano alertando de la presencia de una fuerza de invasión japonesa con rumbo a Tulagi. Fletcher puso rumbo al norte a toda máquina para atacar a aquella fuerza, y el 4 de mayo, en una serie de ofensivas aéreas, los bombarderos y los aviones torpederos estadounidenses causaron daños en varios barcos japoneses amarrados en el puerto de Tulagi, aunque para entonces la mayor parte de la fuerza de invasión ya se había retirado. Tras recuperar sus aviones, Fletcher y el *Yorktown* pusieron de nuevo rumbo al sur para ir al encuentro del *Lexington* , y después de repostar desde el buque cisterna *Neosho* , ambos portaaviones se dirigieron al oeste para adentrarse en el mar del Coral.14

Al tiempo que los estadounidenses atacaban los barcos de transporte en Tulagi, el almirante Takeo Takagi llegaba al mar del Coral con los portaaviones *Shōkaku* y *Zuikaku* . En vez de navegar hacia el sur desde la base japonesa de Truk, en las Islas Carolinas, Takagi había dirigido sus dos portaaviones rodeando el extremo oriental de las Islas Salomón, de modo que el 6 de mayo en realidad se aproximaba a la Fuerza de Combate 17 de Fletcher desde atrás. En una variante náutica del juego de la gallina ciega, ninguno de los comandantes de los bandos enfrentados era consciente del otro, aunque en un momento determinado se cruzaron a menos de 110 km de distancia uno de otro. Takagi (al igual que Nimitz) era un antiguo oficial de submarinos, y más recientemente había estado al mando de una flota de cruceros, entre ellas la que prácticamente aniquiló la fuerza del ABDA comandada por Doorman en la batalla del mar de Java dos meses atrás. Por consiguiente, Takagi delegaba

las operaciones aéreas en el comandante de la 5ª División de Portaaviones, e íntimo amigo suyo, el contraalmirante Chūichi Hara, un hombre de gran estatura, fornido, cuyo apodo en la flota era King Kong.15

Antes del amanecer del 7 de mayo, ambos bandos lanzaron aviones de reconocimiento. Aunque ninguno de ellos dio con la fuerza principal del adversario, uno de los aviones del *Yorktown* sí logró avistar algunos elementos del grupo de invasión de puerto Moresby, entre ellos dos cruceros y cuatro destructores, frente a la punta oriental de Nueva Guinea. Sin embargo, en vez de informar de la presencia de dos cruceros, el radiotelegrafista estadounidenses utilizó un código incorrecto e informó de dos portaaviones. Aquel electrizante informe llevó a Fletcher a ordenar un ataque aéreo a gran escala desde sus dos portaaviones, y a las 10.15 de la mañana los estadounidenses ya tenían 93 aviones en el aire que se dirigían hacia las coordenadas que mencionaba el parte.16



Cuando Fletcher se enteró del fallo técnico en la transmisión de radio, ya era demasiado tarde para cancelar el ataque aéreo, pero, providencialmente, otro informe, esta vez de un avión de reconocimiento del Ejército de Estados Unidos, situaba un portaaviones japonés a tan solo 32 km de las coordenadas del blanco inicial. Fletcher rompió el silencio de radio para dirigir a los aviones de ataque hacia el nuevo blanco, que resultó ser el pequeño portaaviones ligero *Shōhō* , que acompañaba a la fuerza de invasión. Ante el ataque de noventa aviones estadounidenses, el *Shōhō* se vio

desbordado. Los pilotos del *Lexington* dieron parte de cinco impactos de bomba y nueve impactos de torpedo, y los del *Yorktown* informaron de catorce impactos de bomba y diez de torpedo. Incluso descontando los informes de daños exagerados de los entusiasmados pilotos, el *Shōhō* quedó prácticamente hecho pedazos. De una tripulación de 736 hombres, solo sobrevivieron 204. Fue el primer portaaviones que perdió Japón durante la guerra del Pacífico —el primer buque de combate importante de cualquier tipo —, y el capitán de corbeta Robert Dixon, que iba al mando de los bombarderos de reconocimiento del *Lexington* , transmitió el siguiente mensaje, que más tarde se hizo famoso: «Un portaaviones menos».17

Aquella mañana, también los japoneses enviaron una fuerza de ataque contra un falso avistamiento. A las 7.22 de la mañana, un avión de reconocimiento japonés informaba de la presencia de un portaaviones y de un crucero a distancia de ataque y, al igual que Fletcher, Hara ordenó un ataque aéreo a gran escala desde sus dos portaaviones hacia las coordenadas que mencionaba el parte. Sin embargo, lo que había avistado el piloto explorador era el buque cisterna *Neosho* y su destructor de escolta, el USS *Sims* . Y de la misma forma que los estadounidenses habían hecho trizas el *Shōhō* , los pilotos japoneses se cebaron con ambos buques estadounidenses: hundieron el *Sims* e infligieron unos daños tan graves al *Neosho* que sus restos en llamas se mantuvieron a flote tan solo debido a que llevaba los depósitos de combustible medio vacíos.18

Los ataques aéreos del 7 de mayo fueron solo la escaramuza preliminar. Al día siguiente, los aviones de reconocimiento de ambos bandos finalmente avistaron los portaaviones enemigos, y casi en el mismo momento los estadounidenses y los japoneses lanzaron oleadas de aviones de ataque hacia la posición del otro —incluso los aviones llegaron a cruzarse de camino a sus respectivos objetivos—. Los estadounidenses, que llegaron primero, se toparon con una feroz resistencia de los Zeros japoneses en misión de patrulla aérea de combate. Un piloto estadounidense recordaba: «Fue un combate increíble. La gente gritaba por la radio, todos a la vez, y uno nunca

sabía quién iba persiguiendo a quién». En medio del caos y acosados por los Zeros, los aviones torpederos no lograron ningún impacto. Sin embargo, los bombarderos en picado, que se lanzaban casi en vertical desde catorce mil pies de altitud, le endosaron tres bombas de 1.000 libras (453 kg) al *Shōkaku* , destruyendo totalmente su cubierta de vuelo, aunque logró mantenerse a flote. El *Zuikaku* , oculto por una densa capa de nubes, logró escapar sano y salvo.19

Mientras tanto los aviones japoneses estaban atacando al Grupo de Combate 17. Los aviadores japoneses, muy bien entrenados, en su mayoría suboficiales y oficiales técnicos, realizaron un «ataque de yunque» contra los portaaviones estadounidenses, aproximándose desde ambos lados a la vez para dificultar que los barcos esquivaran los torpedos. Los grandes portaaviones maniobraban desaforadamente en sus intentos por evitar los torpedos, pero el *Lexington* en particular, que se había construido sobre un casco de crucero de combate pesado, era lento a la hora de virar. Su capitán, Frederick Sherman, recordaba que «hacían falta entre 30 y 40 segundos para llevar el timón hasta el tope», y aun así el gigantesco barco viraba «majestuosa y pesadamente». En el plazo de pocos minutos el *Lexington* fue alcanzado por dos bombas y dos torpedos. Abajo, en la sala de máquinas, el mecánico Gustave Sembritzky sentía los impactos. Como recordaba posteriormente: «Cuando una bomba impacta contra el barco da la sensación de que lo sacude. Y si lo alcanza un torpedo, lo levanta. Se nota la diferencia».20

Se desataron varios incendios por todo el *Lexington* , y el barco se escoró 17 grados. Los equipos de control de daños lograron contener los incendios, y se consiguió nivelar la cubierta por el procedimiento de inundar algunos compartimentos estancos de la banda contraria para que pudieran aterrizar los aviones que regresaban de su ataque contra los portaaviones japoneses. Pero entonces, a las 12.47, una enorme explosión interna provocada por una grieta en los depósitos de combustible abrió un gigantesco agujero en la cubierta de vuelo y lanzó por los aires la plataforma elevadora, de varias toneladas de peso, que dio varias vueltas antes de caer con estruendo encima de un avión. Una hora después otra explosión interna dejó claro que el buque estaba condenado. A

regañadientes, Sherman ordenó abandonar el barco, y cuando todo el mundo estuvo a salvo, un destructor estadounidense, el USS *Phelps* , envió al fondo del mar los restos en llamas con cinco torpedos.21

También el *Yorktown* fue tocado, aunque no mortalmente. Gracias a sus frenéticas maniobras logró esquivar por lo menos ocho torpedos, pero recibió fuertes sacudidas de algunas explosiones de bombas que le pasaron rozando y provocaron daños en el casco por debajo de la línea de flotación. Otra bomba cayó en medio de la cubierta de vuelo, penetró profundamente en la zona de máquinas, y después explotó. Murieron 66 hombres, las luces se apagaron y hubo que asegurar tres de las seis calderas del buque. Aunque el *Yorktown* seguía a flote, ahora iba dejando una larga estela de fueloil debido a las grietas que tenía en sus depósitos de combustible.22

Después de los combates del 8 de mayo, Fletcher consideró momentáneamente la posibilidad de un segundo ataque, pero una evaluación en frío de los recursos que le quedaban le convenció de que lo mejor era dejarlo para otro día. También Takagi y Hara se retiraron de la batalla. Y lo más trascendental de todo fue que el almirante Shigeyoshi Inoue, que estaba al mando de toda la operación desde su cuartel general en Rabaul, ordenó que la fuerza de invasión se retirara hacia el norte. Era la primera vez en la guerra que los japoneses no lograban alcanzar su objetivo militar, y se da la circunstancia de que nunca llegaron a conquistar puerto Moresby. En los mapas de los futuros libros de texto sobre la Segunda Guerra Mundial iba a figurar que la máxima expansión de las conquistas japonesas se detuvo poco antes de puerto Moresby. Aunque en aquel momento nadie lo sabía, la Armada Imperial japonesa había llegado al límite de sus conquistas.

Conforme a los informes de sus pilotos, los japoneses estaban convencidos de que habían hundido los dos portaaviones estadounidenses, y la prensa de Japón anunció a bombo y platillo otro triunfo de la Armada Imperial, un paso más en la inevitable marcha hacia la victoria. Sin embargo, en privado Yamamoto estaba decepcionado por el hecho de que Hara no hubiera seguido adelante

tras su victoria táctica hasta asegurarse de que realmente ambos portaaviones hubieran sido destruidos, y le consternaba que Inoue hubiera suspendido la invasión. Yamamoto llegó al extremo de ponerse en contacto por radio con Inoue, en lo que claramente era una amonestación oficial, para preguntarle «la razón de emitir la orden [de retirada] cuando lo pertinente era seguir avanzando y atacando».23

Los estadounidenses también exageraron su gesta en el mar del Coral. Los titulares del *New York Times* insistían en que los bombarderos estadounidenses habían hundido nada menos que diecisiete buques de guerra japoneses, incluida «la destrucción confirmada de dos portaaviones, un crucero pesado y dos destructores». Sin embargo, en un primer momento los periódicos no dijeron nada sobre las pérdidas estadounidenses, y tan solo informaban de que habían sido «comparativamente leves». En realidad, las pérdidas estadounidenses en el mar del Coral fueron mayores que las de los japoneses, y en concreto el hundimiento del *Lexington* , que representaba una cuarta parte de la fuerza de ataque de la U.S. Navy en el Pacífico, resultaba especialmente preocupante. No obstante, en aquel momento el pueblo estaba ávido de buenas noticias, y el Ministerio de Marina no desalentó la celebración por todo el país.24

La batalla del mar del Coral tuvo otras consecuencias que no se tuvieron en cuenta en aquel momento. Aunque los daños que sufrió el *Shōkaku* eran tan solo un poco más graves que las heridas que ellos habían infligido al *Yorktown* , los japoneses decidieron enviar el portaviones a los astilleros para un reacondicionamiento completo, mientras que los estadounidenses, y Chester Nimitz en particular, decidieron que el *Yorktown* debía ser reparado lo antes posible en Pearl Harbor, recurriendo a los atajos necesarios para volver a ponerlo rápidamente en orden de combate. Nimitz insistía en una rápida vuelta al trabajo porque Rochefort le había trasladado otra información crucial. El mismo día que el *Lexington* se iba a pique en el mar del Coral, Rochefort y su equipo interceptaron un mensaje

cifrado que indicaba la creación de una nueva fuerza de combate japonesa, formada por los otros cuatro grandes portaaviones de Japón y dos de sus acorazados más veloces, junto con un gran número de buques de escolta. El objetivo de aquella armada era un lugar designado en el mensaje con las letras «AF», que Rochefort estaba convencido de que se refería al diminuto atolón de Midway, a 1.750 km al noroeste de Pearl Harbor.

Una vez más, los jefes burocráticos de Rochefort se mostraron escépticos. En caso de que su evaluación fuera errónea, señalaban, el siguiente golpe de los japoneses podría caer en la Samoa estadounidense, en Nueva Caledonia, o incluso en la Costa Oeste de Estados Unidos. Rochefort estaba seguro de su evaluación, y para comprobarla ideó una triquiñuela. Envió a Midway un mensaje por cable subterráneo, solicitando que las autoridades estadounidenses del atolón enviaran por radio a Hawái un mensaje comunicándoles que sus plantas desalinizadoras de agua se habían averiado. Después esperó. Tal y como él imaginaba, los japoneses interceptaron el mensaje, y poco después los estadounidenses de la Estación Hypo descifraban un mensaje que decía que en «AF» escaseaba el agua potable.25

A mediados de mayo, el equipo de Hypo ya había logrado recopilar docenas de pequeños fragmentos de información procedentes de docenas de transmisiones por radio de los japoneses. Rochefort fue reconstruyendo la información hasta que se convenció de que tenía una idea bastante clara de las intenciones de Japón. El enemigo, le dijo a Nimitz, iba a atacar y a intentar ocupar el atolón de Midway con una fuerza encabezada por cuatro o tal vez cinco portaaviones, y se disponían a hacerlo durante los últimos días de mayo o la primera semana de junio.26

Sin embargo, no estaba del todo claro lo que Nimitz podía o debía hacer con esa información. El *Saratoga* todavía estaba en vías de reacondicionamiento en la Costa Oeste, el *Lexington* ya no existía, y el maltrecho *Yorktown* navegaba con dificultad hacia Pearl Harbor, dejando tras de sí una estela de fueloil de quince kilómetros. Los otros dos portaaviones estadounidenses que quedaban en el Pacífico —el *Enterprise* y el *Hornet* — aún estaban regresando de la

incursión de Doolittle y no llegarían a Pearl Harbor hasta el 25 de mayo. Aunque volvieran a tiempo y Nimitz los enviara a defender Midway, tendrían que enfrentarse como mínimo al doble de portaaviones japoneses y a dos acorazados. Teniendo en cuenta tales circunstancias, el informe de Rochefort le planteaba un dilema a Nimitz. Dado que la estrategia general de los Aliados consistía en derrotar primero a Alemania, una opción —claramente la más segura — era mantener fuera de peligro a sus dos únicos portaaviones indemnes.

Nimitz veía las cosas de otro modo. Rechazando la estrategia conservadora, él calculaba que en caso de que fuera posible reparar rápidamente el casco del *Yorktown* , podía reabastecer su maltrecho grupo aéreo con los aviones y los pilotos del *Saratoga* , de baja por reparaciones. De ser así, Nimitz podría disponer de tres portaaviones operativos, y el aeródromo de Midway sería el cuarto: si bien Midway no era capaz de maniobrar, tampoco podía hundirse. En total eran cuatro plataformas de aviación contra cuatro, y Nimitz tenía la ventaja de la información por anticipado que le había suministrado el equipo de Rochefort. Desde el primer momento Nimitz, un hombre frío y calculador, decidió plantar cara a la ofensiva japonesa; los atacantes iban a convertirse en atacados y Nimitz estaba decidido a enviar al fondo del mar por lo menos a un par de portaaviones japoneses.27

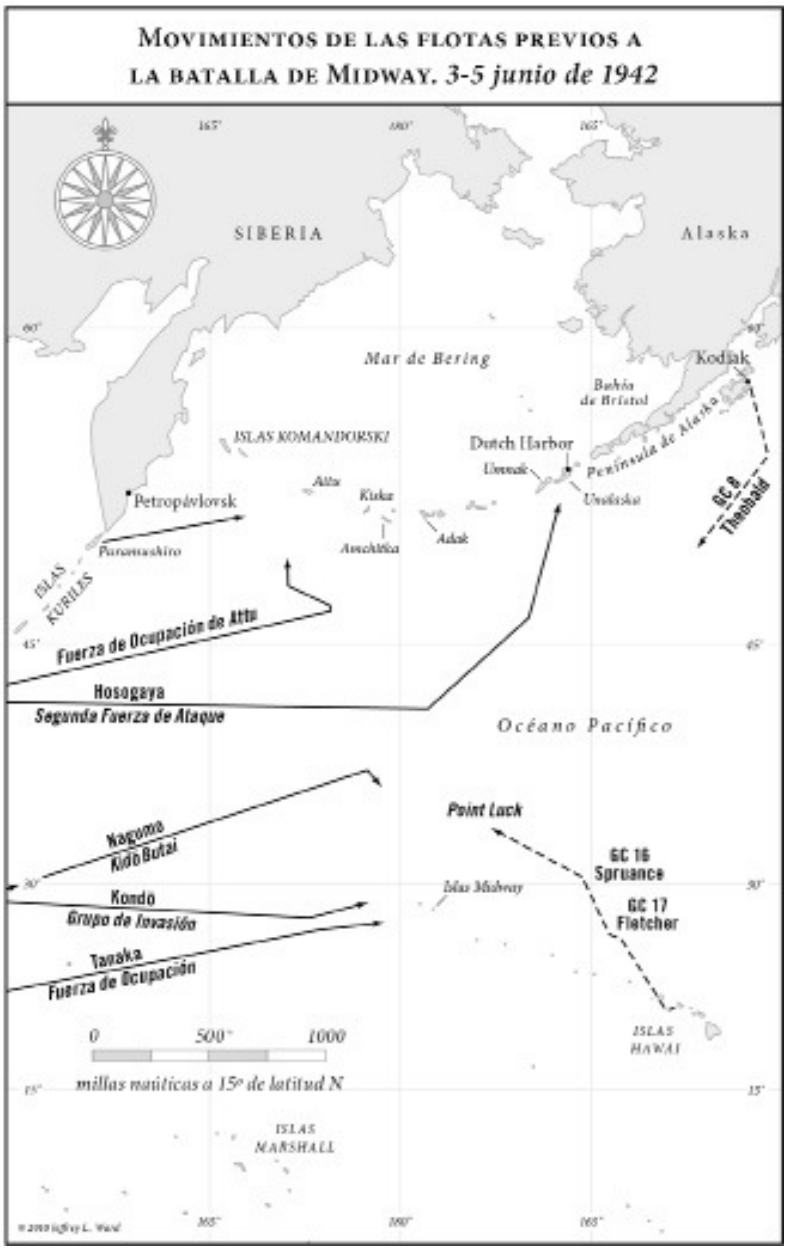
Sin embargo, surgió un nuevo inconveniente. El 25 de mayo, cuando el *Enterprise* y el *Hornet* arribaron a Pearl Harbor, Nimitz comprobó que Halsey estaba tan demacrado y agotado que dio la orden de que ingresara de inmediato en el hospital. Allí le diagnosticaron un caso grave de herpes zóster y los médicos le dieron de baja para el servicio. Nimitz le preguntó quién creía que debía asumir el mando de sus dos portaaviones en la inminente batalla, y sin titubear Halsey nombró al contraalmirante Raymond A. Spruance, comandante de su flota de cobertura de cruceros y destructores. Spruance, un hombre tranquilo y distinguido, tenía una hoja de servicios en combate satisfactoria. El problema era que Spruance, al igual que Fletcher, era un oficial de guerra de superficie, que nunca había llevado los galones de aviador de la

Armada. Así pues, en la batalla de portaaviones más importante hasta ese momento, los portaaviones estadounidenses iban a estar bajo el mando operativo de dos oficiales expertos en la guerra de superficie, pero no aviadores de la Armada.28

Después de reabastecerse y repostar a toda prisa, el *Hornet* y el *Enterprise* volvieron a hacerse a la mar el 28 de mayo. El *Yorktown* les siguió al día siguiente con algunas cuadrillas de reparaciones todavía a bordo, tanto es así que desde la orilla del canal de salida del puerto aún podía verse el resplandor de sus sopletes de acetileno. A lo largo de los días siguientes, los tres portaaviones estadounidenses y sus barcos de escolta navegaron hacia el norte, en dirección a un punto de encuentro predeterminado a 520 km al norte de Midway denominado Point Luck. Se trataba, literalmente, del último lugar donde les buscarían los japoneses. Unas semanas atrás, durante unas maniobras que realizaron los japoneses con vistas a la batalla que se avecinaba, el oficial al que habían asignado el papel de comandante estadounidense había ubicado los portaaviones de la Fuerza Azul muy cerca del lugar que ahora se designaba como Point Luck. El árbitro de las maniobras, Matome Ugaki, jefe de Estado Mayor de Yamamoto, anuló la jugada, afirmando que era totalmente ilógico que Estados Unidos posicionara sus portaaviones en semejante lugar.29

Al autorizar la operación de Midway —en realidad al insistir en su realización—, el principal móvil de Yamamoto era su determinación de hundir los portaaviones estadounidenses que se habían salvado del ataque contra Pearl Harbor. El ataque contra Midway era el cebo para obligarles a salir de sus bases, a fin de poder hundirlos en alta mar. La destrucción de los portaaviones estadounidenses cimentaría la superioridad naval en el Pacífico y le daría tiempo a Japón para consolidar sus conquistas. Como Yamamoto estaba convencido de que los estadounidenses tan solo disponían de dos portaaviones operativos, no consideró necesario enviar los seis grandes portaaviones de Japón. Por esa razón mantuvo al maltrecho *Shōkaku* al margen de la operación. Y, lo que resultaba más problemático, el *Zuikaku* , indemne, también permaneció al margen, sobre todo debido a que había perdido un gran número de aviones en el mar

del Coral. Los japoneses habrían podido hacer lo mismo que los estadounidenses con el *Yorktown* y utilizar los escuadrones aéreos de otros buques para completar los que faltaban a bordo del *Zuikaku* , pero no solo les pareció innecesario, también contravenía el sentido del orden de los japoneses. Por consiguiente los japoneses avanzaban hacia Midway con tan solo cuatro portaaviones, todos ellos a las órdenes del vicealmirante Chūichi Nagumo, que ya había estado al mando del Kidō Butai en el ataque contra Pearl Harbor.30



Los cuatro portaaviones de Nagumo suponían tan solo uno de los cuatro grupos de combate diferentes que los japoneses habían asignado a la operación. Lo que se denominaba una «fuerza de invasión», formada por dos acorazados, cuatro cruceros, ocho destructores y un portaaviones ligero, a las órdenes del vicealmirante Nobutake Kondō, navegaba por separado, igual que el «grupo de apoyo cercano» de otros cuatro cruceros pesados, y un «cuerpo principal» formado por otros tres acorazados, incluido el gigantesco *Yamato* , que llevaba a bordo al mismísimo Yamamoto. Aún más cuestionable fue la decisión de los japoneses de enviar una quinta flotilla para ocupar dos diminutas islas del archipiélago de las Aleutianas. La ocupación de las islas Attu y Kiska, a menudo descrita como un ataque para distraer la atención de la ofensiva contra Midway, por el contrario formaba parte del intento de los japoneses de conquistar y mantener un perímetro defensivo para su imperio del Pacífico. Al margen del valor de poseer unos pocos puestos avanzados aislados en las Aleutianas, puede afirmarse razonablemente que aquella campaña habría podido posponerse hasta que concluyera la operación de Midway. Sin embargo, una vez más, los japoneses no lo consideraron necesario.

Mientras tanto, gracias a la información previamente recabada por el equipo de desencriptación, los estadounidenses mantenían una constante patrulla aérea al norte y al oeste con sus hidroaviones PBY Catalina de largo alcance. El 3 de junio, el mismo día que los japoneses bombardeaban el puerto de Dutch Harbor, en Alaska, a 4.000 km al norte de allí, uno de los pilotos de reconocimiento, el alférez Jewell («Jack») Reid, transmitía el siguiente y sorprendente mensaje: «Avistado el cuerpo principal». Sin embargo, en un mensaje posterior, Reid revelaba que la fuerza que había divisado estaba formada por «un portaaviones pequeño, un portahidroaviones, dos acorazados, varios cruceros y varios destructores». Por consiguiente, no se trataba del «cuerpo principal», sino de la «fuerza de invasión» de Kondō. En Pearl Harbor, Nimitz se dio cuenta de ello y como precaución le envió un mensaje a Fletcher y a Spruance: «No es, repito, no es, la fuerza de ataque enemiga», dijo por radio. «Esa es la fuerza de desembarco.

La fuerza de ataque llegará desde el noroeste mañana al amanecer».31

Acertó de lleno. Los japoneses iniciaron la batalla al amanecer del 4 de junio con un ataque aéreo contra el aeródromo estadounidense de Midway. Sin embargo, cuando llegaron los bombarderos japoneses, los pilotos se encontraron el aeródromo vacío de aviones. Los cazas de la Infantería de Marina, en su mayoría viejos Brewster Buffalos, ya estaban en el aire para enfrentarse a los atacantes, y los bombarderos estadounidenses iban de camino hacia los portaaviones japoneses, de cuya posición ya había informado a las 5.30 de la mañana otro piloto de PBY, Howard Ady. A consecuencia de ello, aunque los Zeros japoneses derribaron la mayoría de cazas estadounidenses y los bombarderos japoneses causaron grandes destrozos en las instalaciones de la isla, el comandante de la escuadrilla, el capitán de corbeta Joichi Tomonaga, comunicó por radio a Nagumo que iba hacer falta un segundo bombardeo para neutralizar el aeródromo.32

Aquello le planteaba un dilema a Nagumo. Tomonaga encabezaba la mitad de la dotación total de aviones de que disponía Nagumo para atacar Midway, y después de que despegaran esos aviones, Nagumo preparó la otra mitad, armada con munición antibuque, para el esperado ataque contra los portaaviones estadounidenses. Sin embargo, hasta el momento no se había avistado ningún portaaviones estadounidense, y ahora Tomonaga solicitaba un segundo bombardeo contra Midway. Mientras Nagumo se lo pensaba, aparecieron sobre su flota los bombarderos estadounidenses procedentes de Midway. Los Zeros en vuelo de patrulla de combate derribaron la mayoría de ellos, y los estadounidenses no causaron daños en los buques japoneses. No obstante, su presencia venía a poner de relieve que el aeródromo de Midway no había sido neutralizado. Por consiguiente, Nagumo ordenó que los aviones que se encontraban en la cubierta de hangares se rearmaran con munición explosiva para un segundo ataque contra la isla. 33

En medio de aquel cambio de munición, Nagumo recibió un parte de avistamiento de uno de los seis hidroaviones que había enviado aquella mañana para que buscaran los portaaviones estadounidenses. El piloto del avión comunicaba que había divisado diez buques de superficie enemigos al norte de Midway. Sin embargo, el piloto no especificaba qué tipo de buques eran, y Nagumo le ordenó que clarificara su informe. Mientras esperaba la respuesta, Nagumo ordenó suspender provisionalmente el cambio de munición de sus bombarderos. Si alguno de aquellos barcos era un portaaviones, Nagumo pensaba atacarlo de inmediato. Tras una angustiosa espera de diez minutos, el piloto informó de que se trataba de cinco cruceros y cinco destructores. Nagumo ordenó que prosiguiera el cambio de munición. Podría haberse preguntado por qué había diez buques de superficie a más de 480 km al norte de Midway, pues se trataba de una fuerza demasiado poderosa como para tratarse de una patrulla rutinaria, y demasiado débil para ser una fuerza de ataque. Su presencia tan solo tenía sentido si se encontraran allí para proteger un portaaviones. Y efectivamente, estaban allí para eso. Lo que había detectado el piloto de reconocimiento era flota de cobertura del grupo de combate del *Yorktown* , a las órdenes de Frank Jack Fletcher, aunque por algún motivo no había avistado al propio *Yorktown* . Nagumo se enteró de eso diez minutos después, cuando el piloto envió una rectificación de su informe: «La fuerza enemiga va acompañada por lo que parece ser un portaaviones».34

Aquello lo cambiaba todo, y ahora Nagumo tenía que decidir qué hacer con esa información tan sorprendente. Podía ordenar que se volviera a armar a los aviones con munición antibuque para preparar un ataque inmediato contra aquel portaaviones estadounidense. Al fin y al cabo, esa era su misión principal. El problema era que para entonces los aviones de Tomonaga estaban volviendo del ataque contra Midway y tenían que aterrizar. Y lo mismo ocurría con los Zeros, que llevaban toda la mañana realizando patrullas de combate y se estaban quedando sin combustible. Nagumo no podía recuperar y lanzar sus aviones al mismo tiempo; tenía que elegir. Como no le gustaba dejar las cosas a medias, Nagumo decidió recuperar los

aviones de Tomonaga y los Zeros que sobrevolaban su flota, y después reabastecerlos a todos de combustible y armamento para un ataque coordinado contra el portaaviones estadounidense —o acaso los portaaviones—. Por supuesto, todo aquello llevaría su tiempo, pero Nagumo creía que tenía suficiente.35

Sin embargo no lo tenía. Sus portaaviones recuperaron satisfactoriamente los aviones que regresaban de Midway y lanzaron Zeros de relevo en las tareas de patrulla de combate, pero las cuadrillas de la cubierta de hangares que preparaban el despegue inmediato todavía estaban efectuando el cambio de munición cuando llegaron los aviones de ataque procedentes de los portaaviones estadounidenses a las inmediaciones del Kidō Butai. Los primeros en llegar, a las 9.18, fueron quince aviones torpederos TBD Devastator que habían despegado del *Hornet* .

Los portaaviones estadounidenses habían empezado a lanzar aviones a las siete de la mañana, en primer lugar desde el *Enterprise* y el *Hornet* . Hizo falta casi una hora para que despegaran todos los aviones y se pusieran en formación, y a las 7.45 Spruance, preocupado por las posibles pérdidas de tiempo, ordenó que los bombarderos que ya estaban en el aire no aguardaran a los aviones torpederos. Por consiguiente, los escuadrones de bombarderos en picado partieron hacia el objetivo a una altitud de 20.000 pies, dejando que los Devastator, que despegaron en último lugar, se encaminaran hacia el objetivo por su cuenta. Sin embargo, se dio la circunstancia de que los aviones torpederos, más lentos y que volaban a tan solo 1.500 pies de altura, tomaron un rumbo más directo hacia el objetivo y llegaron antes que los bombarderos. Los primeros fueron los quince aviones del 8.º Escuadrón de Torpederos del *Hornet* , y la explicación del rumbo que tomaron sigue siendo uno misterios sin resolver de la batalla de Midway. 36

El comandante del escuadrón torpedero del *Hornet* era el capitán de corbeta John C. Waldron, un aviador meticuloso y lleno de confianza en sí mismo, que estaba particularmente orgulloso de su ascendencia de nativo americano. Waldron había calculado su propio

rumbo hacia las coordenadas de los portaaviones enemigos que mencionaba el parte, y le sorprendió que, después de despegar, el comandante del grupo aéreo del Hornet, Stanhope Ring, les guiara no hacia el suroeste, como había calculado Waldron, sino casi hacia el este. Rompiendo el silencio de radio, Waldron llamó por radio a Ring para protestar, pero este le dijo que guardara silencio y permaneciera con el grupo. Por el contrario, Waldron se separó del grupo y puso rumbo al suroeste, llevándose consigo a todo su escuadrón. Y se daba la circunstancia de que Waldron tenía razón respecto a la ubicación del enemigo, pero su terquedad supuso que su escuadrón llegó hasta el Kidō Butai solo, sin la cobertura de los cazas y sin la cooperación de los bombarderos en picado.37

Los protocolos de los aviones torpederos estadounidenses TBD Devastator eran parecidos a los que utilizaban los Swordfish y los Albacores británicos: tenían que aproximarse al blanco a baja altura y poca velocidad para dejar caer sus torpedos. Eso los hacía vulnerables frente a los ágiles Zeros. Los artilleros que iban en el asiento trasero de los aviones del escuadrón de Waldron hicieron todo lo posible por quitarse de encima a los cazas japoneses, pero los Zeros eran demasiado rápidos y hábiles, y por supuesto los Devastator tenían que mantener una línea recta para poder lanzar su munición. Los japoneses derribaron uno tras otro los quince aviones del escuadrón de Waldron, matando a todos los pilotos y artilleros, salvo al alférez George Gay, el navegador del escuadrón, que logró salir de su avión antes de que se hundiera e hinchar su chaleco salvavidas.38

Tan solo unos minutos después llegaron los bombarderos torpederos del *Enterprise* y el *Yorktown* , y también ellos se vieron desbordados por los Zeros. De los 41 bombarderos torpederos que lanzaron los portaaviones estadounidenses aquella mañana, tan solo cuatro consiguieron regresar a sus barcos. Y a pesar de aquel terrible sacrificio, ninguno de ellos logró acertar a un buque enemigo con un torpedo. Contando los bombarderos que habían despegado de Midway, para entonces los estadounidenses habían enviado 94 aviones a atacar a los japoneses. Todos ellos, a excepción de un puñado, habían sido derribados, y ninguno de ellos había logrado

impactar con una bomba o un torpedo en un buque japonés. A las 10.20 de la mañana del 4 de junio de 1942, Nagumo tenía motivos para pensar que estaba ganando la batalla. Para completar la victoria, necesitaba que terminaran de trasladar la munición en la cubierta de hangares, que subieran sus aviones a la cubierta de vuelo y enviarlos a destruir los portaaviones estadounidenses.

Ninguno de los navíos de Nagumo disponía de radar, de modo que fue uno de los muchos vigías de a bordo del *Akagi* , el buque insignia, quien a las 10.22 señaló al cielo y gritó: «*Kyukoka* » (bombarderos en picado).39

La principal arma de ataque de la flota de portaaviones de la U.S. Navy era el bombardero en picado SBD Dauntless. Era un avión más robusto y con mayor capacidad que el Val japonés y portaba una mayor carga de bombas. Llevaba una tripulación de dos hombres: el piloto, casi siempre un oficial, en el asiento delantero, y un marinero radiotelegrafista y artillero en el asiento trasero. A diferencia de los aviones torpederos, los bombarderos en picado Dauntless volaban a gran altura, entre 15.000 y 20.000 pies, se lanzaban hacia abajo, preferiblemente desde la dirección del sol, con un ángulo de 70 grados, soltaban su bomba a una altitud de 1.500 pies y después se retiraban.40

Aquella mañana, los bombarderos del *Enterprise* y del *Hornet* habían despegado a la misma hora, aunque volaron en distintas direcciones. Mientras que los aviones del *Enterprise* (y posteriormente del *Yorktown*) volaron hacia el suroeste, los bombarderos y cazas del *Hornet* , como señalábamos anteriormente, volaron hacia el oeste, con rumbo 265 grados. A consecuencia de ello, todos los aviones del *Hornet* , salvo los bombarderos torpederos de Waldron, no lograron dar con los portaaviones enemigos. Ring no había tomado aquel rumbo conforme a sus propios cálculos; es casi seguro que sus directrices provenían de Pete Mitscher, el oficial de aviación estadounidense de mayor grado en aquel grupo de combate, que se había basado en el parte de reconocimiento de aquella mañana y en las estimaciones del servicio de inteligencia

para llegar a la conclusión de que dos de los cuatro portaaviones japoneses estaban operando desde una posición situada a entre 125 y 160 km por detrás de los demás. No se trataba de una deducción poco razonable, pues efectivamente los japoneses habían dividido sus fuerzas en varios grupos, aunque aquella mañana los cuatro portaaviones estaban operando juntos. Por consiguiente, Ring y el grupo aéreo del *Hornet* partieron hacia el oeste, alejándose del escenario de la batalla, en lo que a veces se ha venido en llamar «el vuelo a ninguna parte».41

Si Ring y los bombarderos en picado del *Hornet* volaban demasiado hacia el norte, los del *Enterprise* , a las órdenes del capitán de navío Clarence Wade McClusky, volaban demasiado hacia el sur. Eso se debía principalmente a que Nagumo había virado hacia el norte a las 9.17, cuando los aviones de McClusky ya iban de camino. Por consiguiente, cuando McClusky llegó a las coordenadas que había calculado, tan solo vio el océano vacío. Aunque él y sus pilotos ya habían consumido más de la mitad de su combustible, McClusky inició una búsqueda estándar en cuadrícula. En medio de aquella operación McClusky divisó un solitario destructor japonés que navegaba rumbo al norte a 30 nudos, dejando una brillante ola de proa blanca en el mar azul. McClusky calculó que el capitán del destructor estaba apresurándose para alcanzar al cuerpo principal, y efectivamente así era, de modo que McClusky se puso a la cabeza de sus bombarderos en esa dirección. A las 10.20 de la mañana dio con el Kidō Butai.

La mayoría de los bombarderos de McClusky atacaron al mayor de los portaaviones japoneses, el gigantesco *Kaga* . Sin que les molestaran los Zeros, que habían descendido a baja altitud para abatir los aviones torpederos estadounidenses, los bombarderos en picado estadounidenses se lanzaron al ataque en masa y lograron alcanzar al *Kaga* con varias bombas de forma consecutiva, provocando la explosión de la munición que estaba apilada en su cubierta de hangares, e incendiando el combustible de aviación que se estaba utilizando para llenar hasta el máximo los depósitos de sus aviones. Se produjo una oleada de explosiones a lo largo de la

enorme cubierta de hangares del *Kaga* , y al cabo de unos minutos el buque era un pecio en llamas y humeante.42

Tres aviones de McClusky, comandados por el capitán de corbeta Richard Best, de treinta y dos años, pasaron de largo del *Kaga* y se dirigieron a atacar al buque insignia de Nagumo, el *Akagi* . Las bombas que lanzaron dos subordinados de Best pasaron rozando al *Akagi* y le causaron graves daños por debajo de la línea de flotación, pero fue la bomba de 435 kg de Best, que impactó de lleno en medio del barco, la que supuso el golpe mortal. Aquella bomba penetró hasta la cubierta de hangares y explotó en medio de dieciocho bombarderos torpederos Kate, cargados al máximo de munición y con los depósitos llenos de volátil combustible de aviación. Al igual que a bordo del *Kaga* , una serie de explosiones secundarias en cadena creó una tormenta fuego. Normalmente, un portaaviones podía sobrevivir al impacto de una sola bomba —en el Mar del Coral el *Shōkaku* había sobrevivido a tres—, pero las peculiares circunstancias provocaron que aquel único impacto resultara mortal. Al cabo de unos minutos, dos de los mayores y mejores portaaviones de Japón habían sufrido daños irreparables.43

Y eso no era todo. Al tiempo que McClusky y Best se lanzaban en picado contra sus objetivos, también llegaban los bombarderos del escuadrón del Max Leslie, procedentes del *Yorktown* . Aunque aquella mañana los aviones del *Yorktown* habían despegado más tarde, no habían tenido que buscar al Kidō Butai, como le había ocurrido a McClusky, y llegaron casi al mismo tiempo que él, y desde el nordeste, en vez de desde el sur, para atacar al portaaviones *Sōryū* . La primera bomba impactó de lleno en el montacargas de proa del *Sōryū* , y una segunda penetró a través de su cubierta de vuelo y explotó en su zona de máquinas. El *Sōryū* se convirtió, en palabras de Leslie, en «un infierno de llamas». En el plazo de tan solo entre cinco y ocho minutos, los bombarderos en picado estadounidenses habían destruido tres de los portaaviones de primera línea de Japón, exactamente la mitad de los grandes portaaviones de toda su Armada.44

Los japoneses contraatacaron. A pesar de que tan solo les quedaba un portaaviones operativo, lanzaron un ataque contra el

Yorktown . El capitán de corbeta Michio Kobayashi encabezó un ataque de dieciocho bombarderos en picado, escoltados por seis Zeros, y a pesar de la furiosa oposición de los cazas y de la artillería antiaérea pesada del *Yorktown* , lograron impactar con tres bombas en su cubierta de vuelo. Una bomba había bastado para condenar a muerte al *Akagi* , pero el *Yorktown* logró sobrevivir a tres. Eso obedecía a tres razones. La primera era que los estadounidenses tenían radar, lo que les puso sobre aviso de la llegada de los bombarderos y permitió que la tripulación se preparara para el ataque por el procedimiento de asegurar las conducciones de combustible y haciendo despegar sus cazas. Otra era que los Vals japoneses tan solo portaban una bomba de 250 kg en vez de las bombas de 435 kg que portaban los Dauntless estadounidenses, más grandes. La tercera razón era la eficacia de los equipos de control de daños del *Yorktown* . Dada su entrega a las tácticas ofensivas, los japoneses dedicaban menos tiempo y energía que los estadounidenses a los protocolos de control de daños, y un control de daños rápido y eficaz fue lo que salvó al *Yorktown* .

Aquella tarde, los japoneses llevaron a cabo un segundo ataque contra el *Yorktown* , en esta ocasión con diez aviones torpederos Kate —prácticamente todo lo que les quedaba—. El comandante de la escuadrilla era el capitán de corbeta Tomonaga, que por la mañana había encabezado el ataque contra el atolón de Midway. Ya desde antes de despegar del *Hiryū* para atacar al *Yorktown* , Tomonaga sabía que no iba a regresar. Al principio del combate le habían perforado el depósito de combustible de babor y tan solo tenía suficiente gasolina para la ida. Mientras se aproximaba al *Yorktown* , su avión fue alcanzado varias veces por los cazas estadounidenses. A pesar de que su avión estaba envuelto en llamas, Tomonaga mantuvo el rumbo el tiempo suficiente como para lanzar su torpedo antes de estrellarse en el mar.45

El torpedo de Tomonaga fue uno de los dos que impactaron en el *Yorktown* , y la explosión provocó un enorme agujero en el costado del barco e inutilizó su generador de emergencia. El gran portaaviones se escoró con un ángulo de 26 grados y el capitán de navío Elliott Buckmaster dio a regañadientes la orden de abandonar

el barco. Aun así, el enorme portaaviones se negaba obstinadamente a hundirse, y al día siguiente Buckmaster envió a un grupo de voluntarios de vuelta a bordo para ver si podía salvarse. El tiro de gracia llegó de manos de un submarino japonés. El 5 de junio, por la tarde, mientras el *Yorktown* era remolcado de vuelta a Pearl Harbor, el capitán de fragata Yahachi Tanabe, a bordo del I-68, se coló por entre los destructores que formaban la escolta y le asestó otros tres torpedos. Aquello ya fue demasiado, y finalmente el *Yorktown* se fue a pique.46

Para entonces los estadounidenses ya habían logrado hundir el cuarto portaaviones japonés, el *Hiryū* . Un escuadrón de bombarderos en picado procedentes del *Enterprise* , al que se sumaron varios bombarderos ya huérfanos del *Yorktown* , alcanzaron al *Hiryū* poco después de las cinco de la tarde de aquel crucial 4 de junio. Cuatro bombas cayeron en medio de su cubierta de vuelo, aniquilando toda la sección central del buque. Al igual que en los otros tres portaaviones del Kidō Butai, los destrozos a bordo del *Hiryū* eran irreparables. La pérdida de cuatro portaaviones en un solo día fue un golpe devastador para la Armada japonesa. Casi igual de desastrosa fue la pérdida de 110 pilotos y técnicos de vuelo japoneses, la mayoría de ellos pertenecientes al *Hiryū* .47

La batalla de Midway fue uno de los enfrentamientos navales más trascendentales de la historia mundial, a la altura de las batallas de Salamina, Trafalgar y Tsushima por sus repercusiones tácticas y estratégicas. Después del 4 de junio de 1942, la Armada Imperial japonesa siguió siendo un enemigo peligroso, pero su fuerza de ataque móvil, el Kidō Butai, que había dominado el Pacífico durante seis meses, había quedado reducida a tan solo dos portaaviones, el *Shōkaku* y el *Zuikaku* . En aquellos cinco minutos cruciales, entre las 10.22 y las 10.27 de la mañana del 4 de junio de 1942, la iniciativa estratégica en el teatro del Pacífico pasó de estar en manos de los japoneses a estar en manos de Estados Unidos y sus aliados.

[1] El Ejército del Aire de Estados Unidos (USAF), independiente del Ejército de Tierra, se creó en 1947 *(N. del T.).*

14. DOS ISLAS SITIADAS

Durante el verano de 1942, gran parte de la atención del mundo estaba absorta en la Unión Soviética, donde más de dos millones de soldados alemanes —el 80 por ciento del Ejército del Reich— y un millón más procedente de Hungría, Rumanía y otros países aliados de Hitler, de grado o por la fuerza, se enfrentaban a más de cinco millones de soldados del Ejército Rojo a lo largo de un frente de más de 1.500 km de extensión que iba desde el Báltico hasta el mar Negro. En aquella confrontación terrestre, las fuerzas navales tan solo desempeñaban un papel menor.

Los finlandeses, que habían perdido territorio a manos de la Unión Soviética en la denominada guerra de Invierno (1939-1940), vieron la oportunidad de recuperarlo por el procedimiento de aliarse con Alemania contra los rusos, aunque por lo demás seguían siendo oficialmente neutrales. Aunque nunca existió una alianza oficial entre Alemania y Finlandia, los buques de guerra alemanes utilizaban Helsinki como base, y eso les ayudaba a dominar el Báltico. Los rusos también tenían una presencia naval sustancial en el Báltico, con lo que ellos denominaban la Flota de la Bandera Roja, que incluía dos acorazados y dos cruceros pesados. En un momento dado, los alemanes enviaron al *Tirpitz* al Báltico para impedir que dichos barcos huyeran a Suecia, un país neutral.

Sin embargo, los rusos no tenían intención de huir. Por el contrario, mantenían sus acorazados en el Báltico a fin de sumar su artillería pesada a la defensa de Leningrado. El 8 de septiembre de 1941, cuando los carros de combate alemanes se aproximaron a la ciudad, fueron temporalmente contenidos por el fuego de larga distancia de los cañones de 305 mm del acorazado *Marat* (anteriormente *Petropavlovsk*). El 23 de septiembre, los alemanes enviaron bombarderos en picado para hundirlo, y los Stukas lo alcanzaron con dos bombas de 435 kg. El *Marat* se hundió en el puerto de la isla de Kronstadt, pero sus torretas de popa

permanecieron por encima del agua y siguieron disparando en defensa de la ciudad a lo largo de un asedio que duró dos años y medio. En otros puntos del Báltico, en el golfo de Finlandia, y más al sur, en el mar Negro, los rusos recurrieron intensivamente a las operaciones de minado.1

La campaña de Rusia entró en una nueva fase el 6 de diciembre (la víspera del ataque japonés contra Pearl Harbor), cuando el mariscal Georgi Zhukov dirigió un contraataque sorpresa a las afueras de Moscú que obligó a la Wehrmacht a retroceder varios cientos de kilómetros hacia el oeste, y forzó al máximo la logística de los alemanes. Tal vez a consecuencia de ello, y para reabastecer sus reservas cada vez más escasas de materias primas cruciales para la campaña de verano de 1942, Hitler ordenó a sus ejércitos que se dirigieran al sur y se internaran en la región del Cáucaso, para tener acceso a su petróleo y a su trigo. En junio (al tiempo que en Midway los bombarderos estadounidenses destrozaban el Kidō Butai), dos ejércitos alemanes (el 4.º y el 6.º) encabezaban una invasión del Cáucaso, y en julio asaltaban la ciudad de Stalingrado.

En paralelo con aquella ofensiva, Hitler aprobaba un plan, que Raeder llevaba mucho tiempo defendiendo, para un avance simultáneo a través del Mediterráneo hasta Egipto. De tener éxito, toda la región de Oriente Medio quedaría envuelta en una gigantesca maniobra de pinza. Sin embargo, para lograrlo, el Afrika Korps de Rommel necesitaba una ruta de abastecimiento más fiable a través del Mediterráneo, y lo que se interponía en el camino de aquella línea de abastecimiento segura era el puesto avanzado británico en Malta. Para neutralizar aquella problemática base aliada, los bombarderos alemanes intensificaron su campaña aérea contra la isla. A partir del mes de julio, Malta corría el riesgo de caer noqueada y de rendirse por hambre, y su capitulación despejaría el camino para que las fuerzas del Eje conquistaran toda la región del Mediterráneo.2

Al mismo tiempo, en el otro extremo del globo, otra isla se convertía en el centro de atención de los intereses de los Aliados, y sobre todo de Estados Unidos. Geográficamente, Guadalcanal era casi lo contrario que Malta: una isla grande, escasamente poblada y

prácticamente tapizada de selva tropical. Sin embargo, en agosto de 1942 esas dos islas —Malta y Guadalcanal— se convirtieron en dos endebles puestos avanzados aliados sometidos al ataque casi incesante de las tropas del Eje, tanto por mar como por aire. Su supervivencia como enclaves valiosos para los Aliados dependía totalmente de la capacidad de las fuerzas navales occidentales para abastecerlas, y teniendo en cuenta la escasez de barcos de transporte aliados, así como la ferocidad de los ataques del Eje, durante muchos meses no estuvo en absoluto claro que pudieran lograrlo.

No hay ningún canal en Guadalcanal. Al igual que otras islas del Pacífico Sur, desde Nueva Bretaña hasta el archipiélago de Bismarck, Guadalcanal recibió su nombre de manos de un «descubridor» europeo, en este caso del español Pedro de Ortega Valencia, que en 1568 la bautizó con el nombre de su ciudad natal, en la provincia de Sevilla. A pesar del homenaje, físicamente Guadalcanal no se parecía en nada a Sevilla. Con una temperatura media anual de 30,5 ºC y una media de precipitaciones de 197 días al año, la isla estaba invadida por una densa vegetación que empezaba a escasos metros del mar y la cubría de un extremo a otro, aferrándose incluso a las escarpadas pendientes y a los barrancos de unas montañas que se elevaban hasta una altura de más de 2.100 m hasta tocar las nubes, que ocultaban sus cumbres. Entre sus árboles gigantescos, una red de lianas, de hierba kunai (*Imperata arundinacea*), dotada de bordes cortantes como navajas de afeitar, y de bambú, constituían una jungla casi impenetrable que albergaba a una amplia variedad de aves, serpientes, lagartos y roedores —algunos de ellos tan grandes como un gato—. Con una longitud de 150 km, en 1942 Guadalcanal estaba habitada por varios miles de melanesios que vivían de la caza y la pesca, así como por algunas docenas de europeos que dirigían las plantaciones de copra y coco de su costa septentrional, la única parte de la isla lo bastante llana como para admitir ese tipo de cultivo.

Guadalcanal era una de las siete grandes islas que, junto con docenas de islas menores, formaban el archipiélago de las Islas Salomón. Antes de la guerra, las Islas Salomón habían sido un protectorado británico, y los funcionarios ingleses habían ejercido sobre ellas un dominio poco rígido desde la diminuta isla de Tulagi, situada a 32 km al norte de Guadalcanal, donde habían establecido un cuartel general administrativo, así como el club de oficiales, el campo de golf y de crícket de rigor. Los japoneses los expulsaron de aquel enclave, a principios de mayo de 1942, y establecieron en la isla una base de hidroaviones justo antes de la batalla del mar del Coral. La importancia estratégica de Tulagi, de Guadalcanal y de las Islas Salomón en general consistía en que los aviones que operaban desde allí podían patrullar, y potencialmente dominar, los cruciales corredores marítimos entre Hawái y Australia. Ese era el principal motivo de que los japoneses se hubieran apoderado de Tulagi, y en junio, tras la batalla de Midway, también decidieron construir un aeródromo en Guadalcanal.3

El 6 de julio, una docena de buques japoneses llegaron a la costa septentrional de Guadalcanal y empezaron a descargar equipos de construcción, como por ejemplo un centenar de camiones, seis apisonadoras y un par de locomotoras de vía estrecha, además de carriles y unos cuantos vagones tolva. Desde su refugio en la jungla, a gran altura por encima de la playa, Martin Clemens, un vigilante costero (*coastwatcher*) británico, envió por radio la noticia a Townsville, Australia, y de allí fue rápidamente trasladada a los estadounidenses. Al final de aquel día (que en realidad aún era el 5 de julio al este de la Línea Internacional de Cambio de Fecha), era puesta en conocimiento del almirante King en Washington.4

Ya desde antes de la victoria estadounidense en Midway, King había buscado alguna forma de repeler la ofensiva japonesa en el Pacífico, y estaba particularmente preocupado por las Islas Salomón. Cuando los japoneses ocuparon Tulagi, King dio órdenes a Nimitz de que planificara una operación para reconquistarla y para apoderarse también de las vecinas islas de Santa Cruz. Ahora, a la vista de las noticias que llegaban de Guadalcanal, King pasaba a centrar su atención en aquella isla.

No obstante, el ansia de King de pasar a la ofensiva se veía entorpecida no solo por la práctica destrucción de la flota de combate estadounidense en Pearl Harbor, sino también por el acuerdo británico-estadounidense de enero de 1941 de conceder prioridad a la derrota de Alemania, y de mantener al mismo tiempo una postura eminentemente defensiva en el Pacífico. Las noticias de Guadalcanal le brindaban a King una forma de sortear ese último impedimento, pues él argumentaba que evitar que los japoneses construyeran un aeródromo era a todos los efectos una medida *defensiva* que no contravenía la política de «primero Alemania».

Sin embargo, King tenía un segundo problema: que Guadalcanal no estaba dentro del teatro del mando de la Armada. Tras el derrumbe del ABDA a finales de febrero, los británicos, holandeses y australianos renunciaron oficialmente a la responsabilidad de la guerra en el Pacífico para encomendársela a Estados Unidos, y el 18 de abril (el mismo día que los bombarderos de Doolittle atacaban Tokio), la Junta de Jefes de Estado Mayor estadounidense creó dos mandos diferenciados en la región: el Área del Pacífico Suroeste (SoWesPac), a las órdenes de MacArthur, y el Área del Océano Pacífico (POA), a las órdenes de Nimitz. Las Islas Salomón correspondían a la zona de MacArthur, junto con Australia, las Indias Orientales Holandesas, Nueva Guinea y Filipinas. Ahora King pretendía que se cambiaran las demarcaciones para que Guadalcanal cayera en la zona de operaciones de la Armada. Señalaba que no había puesto ningún reparo a conceder al Ejército de Estados Unidos el liderazgo en la guerra europea, pero a King le parecía evidente que las operaciones en el Pacífico deberían —en realidad debían— ser principalmente un asunto de la Armada. MacArthur se opuso y acusó a King y a la Armada de pretender hacerse cargo de toda la guerra en el Pacífico, y relegar al Ejército —a *su* Ejército— al papel de aportar tropas de ocupación para los territorios enemigos conquistados.5

George Marshall terció en la disputa. King consiguió su objetivo más inmediato: la línea de demarcación se desplazó un grado hacia el oeste para que Guadalcanal estuviera dentro del teatro de mando de la Armada. A cambio, King accedía a que las fuerzas de

MacArthur tuvieran plena responsabilidad de las acciones posteriores en las Islas Salomón, incluida la campaña para conquistar el bastión japonés de Rabaul. Mientras tanto, Marshall insistía en que los dos Ejércitos debían prestarse mutuamente «todo el apoyo disponible». A todos los efectos, les estaba diciendo que encontraran la forma de colaborar y de llevarse bien.6

Una vez ganada (por el momento) la batalla administrativa, King anunció un calendario acelerado para la operación. En caso de que los japoneses lograran poner en funcionamiento el aeródromo, tendrían superioridad aérea sobre las playas previstas para la invasión. Para asegurarse de que eso no ocurriera, King estableció la fecha del 1 de agosto de 1942 —para la que faltaban tan solo unas semanas— para la invasión. Era una meta asombrosamente ambiciosa y, a juicio de muchos, poco realista. Era preciso encontrar, reunir, organizar y desplegar todos los componentes de una compleja ofensiva anfibia —una fuerza de desembarco, los buques necesarios para transportarla, otros barcos para escoltarlos, además del combustible, los suministros y la munición para mantenerlos—, en un plazo increíblemente corto. En cualesquiera circunstancia resultaría una tarea desalentadora, pero sobre todo lo era a mediados de 1942 debido a la grave escasez de barcos de transporte. Aunque a la ofensiva se le asignó el nombre en clave de Operación Watchtower (atalaya), coloquialmente acabó denominándose Operación *Shoestring* («con pocos medios»).7

Ni King ni Nimitz iban a ejercer el mando operativo. Esa tarea recayó en el vicealmirante Robert Ghormley, el hombre al que Roosevelt había enviado a Londres en 1940 a colaborar con los británicos, y que durante dos años había ocupado un puesto que era básicamente un cargo diplomático. Ahora Ghormley volaba hasta el otro extremo del mundo para asumir una tarea que difícilmente habría podido ser más diferente y para establecer su cuartel general en Numea, en la isla de Nueva Caledonia. No puede decirse que sus tres comandantes operativos formaran un equipo. La fuerza de asalto, formada por una sola división reforzada del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos —aproximadamente diecinueve mil hombres—, estaba comandada por el teniente

general Alexander A. Vandegrift, un hombre cuya voz queda, su acento sureño y su talante alegre (su apodo era «Sunny Jim») no dejaban traslucir su ferocidad como guerrero en combate, con más de treinta años de experiencia en las denominadas Guerras Bananeras, desde Nicaragua hasta Haití. Para transportar a los hombres de Vandegrift hasta la playa, la Armada logró reunir a duras penas 22 buques de transporte y abastecimiento, y los puso bajo el mando del contraalmirante Richmond Kelly Turner, un especialista en artillería, brusco y egocéntrico, cuyo último empleo había sido el de miembro del Estado Mayor de King. De hecho, la actitud sin ningún tipo de miramientos de Turner era un calco del estilo de mando de King. Un coetáneo suyo recordaba que Turner era «intolerante con los errores y feroz en su señalamiento del responsable». El tercer componente de la invasión era la fuerza de cobertura formada por tres portaaviones —el *Enterprise* , veterano de Midway, el *Saratoga* , ya reparado, y el *Wasp* , más pequeño, recién llegado del Atlántico —, todos ellos bajo el mando de Frank Jack Fletcher.8

El hecho de que Fletcher estuviera al mando de la flota de portaaviones preocupaba a King. Al igual que Churchill, King tenía una única vara de medir para sus comandantes en alta mar, que era una intensidad agresiva implacable, además dudaba de que Fletcher cumpliera ese requisito. A King le había disgustado que, en el mes de marzo, Fletcher hubiera llevado su grupo de combate de vuelta a Numea para repostar y reabastecerse en vez de proseguir con una ofensiva. En aquella ocasión King le había comunicado por radio que no comprendía «por qué usted se retira de las proximidades del enemigo a fin de reabastecerse». Las dudas de King aumentaron a raíz de la batalla del mar del Coral, cuando Fletcher decidió no enviar a sus destructores para que llevaran a cabo un ataque nocturno contra los portaaviones japoneses. Al margen de lo sensato de aquellas dos decisiones, King se preguntaba si Fletcher poseía instinto guerrero. Nimitz defendía a Fletcher, y le escribió una carta a King donde afirmaba que aquel era «un excelente oficial de la Armada, experto combatiente en alta mar, y yo quisiera mantenerle como comandante del grupo de combate». King le mantuvo al

mando del grupo de combate de los portaaviones para la operación de Guadalcanal, aunque seguía mostrándose escéptico.9

Si King tenía sus dudas sobre la ferocidad de Fletcher, este tenía sus dudas sobre el calendario que King le había impuesto. En particular, le preocupaba la perspectiva de tener a sus portaaviones anclados en Guadalcanal durante mucho tiempo. Le parecía crucial que estos conservaran su libertad de movimientos para poder reaccionar a una posible contraofensiva japonesa. Por consiguiente, durante una reunión a bordo del *Saratoga* , su buque insignia, Fletcher le dijo a Turner y a Vandegrift que tenía pensado mantener sus portaaviones junto a la cabeza de playa tan solo dos días. Sus dos colegas protestaron enérgicamente; Turner insistía en que necesitaba cinco días para descargar sus barcos de transporte, y Vandegrift quería cobertura para sus infantes de Marina en tierra hasta que fuera posible tomar el aeródromo de la isla y ponerlo en funcionamiento. Fletcher accedió a regañadientes a quedarse tres días, aunque seguía pensado que su tarea principal era la seguridad de su propia flota de portaaviones. A Turner y a Vandegrift no les gustaba la idea, pero, a menos que Ghormley interviniera, no podían hacer gran cosa al respecto.10

La fase inicial de aquella primera contraofensiva estadounidense en la guerra se caracterizó por una extraordinaria buena suerte para los invasores. Una densa capa de nubes ocultó a los aviones de reconocimiento japoneses la aproximación de la flota de invasión de Turner, y el 7 de agosto, cuando los marines saltaron hacia la playa, lograron una sorpresa táctica completa. Los japoneses, superados en número, y en su mayoría tropas del servicio de construcción, huyeron a la jungla. Al día siguiente, los marines se apoderaron del aeródromo, aún sin terminar, y establecieron un perímetro de seguridad. Quedaba por ver si eran capaces de defender el enclave que habían conquistado.

Cuando las autoridades japonesas de Rabaul se enteraron de que una fuerza estadounidense había desembarcado en la isla de Guadalcanal, su reacción fue inmediata. Desde el principio, el

esquema estratégico general de los japoneses para la guerra había consistido en apoderarse de la base de recursos que necesitaban, a continuación levantar un fuerte perímetro defensivo, y por último afrontar el inevitable esfuerzo de los estadounidenses y sus aliados por recuperar ese territorio. Ahora que los estadounidenses había hecho su primer movimiento, el vicealmirante Nishizo Tsukahara, comandante de la 11.ª Flota Aérea, dio la orden de que los aviones de la base aérea de Rabaul «destruyeran la fuerza enemiga». En el plazo de tres horas desde el principio del desembarco estadounidense, 27 bombarderos bimotores Betty, escoltados por 18 cazas Zero de largo alcance, empezaron a despegar de Rabaul. Mientras se dirigían hacia su objetivo, Paul Mason, un vigilante costero australiano, los divisó y transmitió una alerta por radio: «24 bombarderos se dirigen hacia vuestra posición».11

El objetivo principal de aquellos bombarderos eran los buques de transporte y abastecimiento de Turner, anclados frente a los puntos de desembarco: 19 en Guadalcanal y otros 5 frente a la costa de Tulagi. Aquellos barcos no contaban con artillería pesada, pero tenían un impresionante despliegue de armamento antiaéreo y el apoyo de un fuerte grupo de escolta de superficie formado por cruceros y destructores. Alertados por el mensaje de Mason, los buques de Turner entraron en zafarrancho de combate y se pusieron en marcha, de modo que cuando llegaron los bombarderos Betty, las maniobras de los barcos de transporte hacían de ellos unos blancos muy esquivos. Y también peligrosos, ya que disparaban un volumen aterrador de fuego antiaéreo. Un testigo, a bordo de uno de los cruceros estadounidenses, recordaba que «el cielo era una masa negra, donde se solapaban los rastros de las explosiones». En semejantes condiciones, a los bombarderos les resultaba muy difícil acertar en el blanco, y la mayor parte de sus bombas caían al mar sin causar ningún daño.12

Además, los bombarderos tenían que vérselas con los cazas de los portaaviones estadounidenses,y al final de la incursión los japoneses habían perdido catorce Bettys y dos Zeros, mientras que los estadounidenses perdían nueve Wildcats, más otros cinco que resultaron gravemente dañados y probablemente no iban a volver a

volar. Los japoneses volvieron a atacar unas horas más tarde, esta vez con bombarderos torpederos, pero no tuvieron más éxito que con los bombarderos de gran altura. A pesar de ello, los pilotos japoneses supervivientes, igual que los pilotos en todas partes, sobreestimaban espectacularmente su efectividad y se atribuían la destrucción de siete cruceros, dos destructores y tres buques de transporte. Lo cierto era que tan solo habían causado daños en dos navíos: el carguero *Elliott* (que posteriormente se hundió) y un destructor.13

Sin embargo, aquellas batallas aéreas tuvieron otras dos importantes consecuencias. Una fue que mientras tenían lugar los combates, Fletcher recibió un parte que afirmaba que además de los Bettys y los Zeros, entre los aviones de ataque japoneses también había nueve bombarderos en picado Val Tipo 99, que casi siempre despegaban desde un portaaviones. Los Wildcats liquidaron a los nueve, pero su presencia apuntaba a la posibilidad de que hubiera un portaaviones operando en la zona. En realidad, los Vals habían despegado desde Rabaul en una misión «solo de ida», con órdenes de lanzar sus bombas y después amerizar junto al portahidroaviones *Akitsushima* , que se encontraba en la isla de Shortland, aunque por supuesto eso Fletcher no lo sabía. La otra consecuencia de los ataques aéreos fue que los exagerados informes de daños que dieron los pilotos japoneses convencieron al alto mando japonés de que la flota de invasión de Fletcher había quedado prácticamente fuera de combate. Esa suposición iba a desempeñar un importante papel durante la noche siguiente.14

Dado que los buques de transporte se habían hecho a la mar para eludir los ataques aéreos, la programación para descargar los suministros en la cabeza de playa se retrasó bastante. A pesar de todo, al anochecer del Día D (el 7 de agosto), para los Aliados las perspectivas eran sumamente alentadoras. [1] En un mensaje que le envió a Ghormley (y que también recibió Fletcher), Turner informaba de que «todas las tropas están en tierra», sin encontrar «ninguna oposición», y notificaba a Ghormley que pensaba enviar de vuelta la mayor parte de la flota de transporte a la mañana siguiente, el 8 de agosto.15

A raíz de ese mensaje Fletcher llegó a la conclusión de que ya había cumplido su misión de cubrir el desembarco, y a las 18.00 del 8 de agosto le envió a su vez un mensaje a Ghormley, con copias para Turner y Vandegrift, pidiendo permiso para retirarse, enumerando como factores relevantes sus mermadas reservas de combustible y la pérdida de más de veinte aviones. Ghormley, que seguía en Numea, no respondió hasta pasadas más de nueve horas, aunque cuando lo hizo, a las 3.30 de la madrugada del 9 de agosto, aprobaba la petición de Fletcher. Sin embargo, para entonces habían cambiado muchísimas cosas en las aguas al norte y al oeste de la cabeza de playa de Guadalcanal.16

Cuando Turner recibió su copia de la solicitud de retirada de Fletcher, montó en cólera. Más tarde Turner calificó nada menos que de «deserción» la marcha de Fletcher, y en privado llegó a utilizar palabras aún más duras. Sin embargo, en aquel momento su preocupación más apremiante era cómo reajustar el horario de descarga. Ya había decidido enviar de vuelta los buques de transporte vacíos la mañana siguiente. Ahora tenía que decidir si debía devolver también los cargueros que todavía no se habían descargado del todo, o si debía correr el riesgo de dejarlos un día más frente a las playas sin cobertura aérea. Eso en parte dependía de las necesidades de los marines en tierra, y en vez de preguntárselo por radio a Vandegrift, le convocó a una reunión aquella noche a bordo de su buque insignia, el barco de transporte de ataque *McCawley* .17

Turner también convocó al contraalmirante británico Victor Crutchley, quien comandaba la fuerza de cruceros y destructores que custodiaba las rutas de aproximación de superficie a la playa de la invasión. Crutchley, un hombre de pelo rojizo y poblada barba, había sido trasladado a la Armada australiana hacía una semana. Lucía la Cruz Victoria, que se había ganado siendo suboficial durante la Primera Guerra Mundial, y también había estado al mando del acorazado *Warspite* durante su intrépida excusión en el puerto de Narvik (véase el capítulo 3). Si la tarea de Fletcher consistía en parar los ataques de los portaaviones japoneses y proporcionar cobertura aérea, la misión de Crutchley era defender la cabeza de playa de un

ataque en superficie. Para lograrlo, el almirante británico tenía a sus órdenes ocho cruceros —cinco estadounidenses y tres australianos— que dividió en tres grupos.

Crutchley se encargó de la ruta de aproximación más probable del enemigo: el paso de 16 km de ancho entre el cabo Esperance, en el extremo occidental de Guadalcanal, y el saliente redondeado de la isla de Savo. Crutchley posicionó allí tres de sus seis cruceros pesados: el australiano *Canberra* , el estadounidense *Chicago* y su propio buque insignia, el *Australia* . En caso de que los japoneses intentaran aproximarse a la cabeza de la playa dando un rodeo por el norte de Savo, Crutchley había colocado allí sus otros tres cruceros pesados, a las órdenes del capitán de navío de la U.S. Navy Frederick Riefkohl, que tenía el honor de ser el primer estadounidense nacido en Puerto Rico que se licenciaba en la Academia Naval. A cada grupo de cruceros Crutchley le asignó un destructor vigía al oeste para que diera la alerta temprana. Los dos cruceros restantes —el crucero antiaéreo estadounidense *San Juan* y el crucero ligero australiano *Hobart* , ambos bajo el mando del contraalmirante estadounidense Norman Scott— patrullaban por las aguas supuestamente menos peligrosas al este de la cabeza de la playa.

Posteriormente, los críticos consideraron erróneas las órdenes de Crutchley y planteaban la pregunta retórica de si «habría debido concentrar la fuerza de sus seis cruceros pesados en una sola formación». Fueran cuales fueran los méritos de dicha medida, aquella noche Crutchley tomó otra decisión que fue por lo menos igual de cuestionable. Cuando recibió la citación de Turner para la reunión, Crutchley decidió que, en vez de acudir en la lancha de algún barco, o incluso a bordo de uno de sus destructores, iba a trasladarse hasta allí a bordo de su buque insignia, dejando provisionalmente al mando del primer grupo de cruceros, que ahora se veía reducido de tres a dos, al capitán de navío Howard Bode, del *Chicago* . Y lo peor de todo fue que no informó a Riefkohl de que estaba abandonando la zona.18

Lo que no sabía ninguno de los comandantes aliados era que al mismo tiempo que Crutchley ponía rumbo al este a bordo del

Australia para reunirse con Turner, y mientras Fletcher esperaba una respuesta de Ghormley a su solicitud de retirarse, una gran flota de superficie japonesa estaba aproximándose a la isla de Guadalcanal desde el oeste.

El comandante de aquella flota de superficie era el vicealmirante Gunichi Mikawa, que estaba al mando de la 8.ª Flota japonesa, instalada en Rabaul desde hacía tan solo unas semanas. Mikawa, un marinero agresivo por naturaleza, se sentía espoleado a actuar por el desafiante último informe de los defensores japoneses en Tulagi: «Defenderemos nuestras posiciones hasta la muerte», cosa que hicieron. Aquel despacho llegó a Rabaul a las 6.05 de la mañana, y a las 8 Mikawa ya había cursado órdenes para que en Rabaul se concentrara una fuerza de superficie de cinco cruceros pesados, dos cruceros ligeros y un destructor. A mediodía envió un plan de batalla al jefe de Estado Mayor de la Armada, Osami Nagano, en Tokio, solicitando autorización para la incursión. La reacción inicial de Nagano a la petición de Mikawa fue que un ataque tan precipitado resultaba peligroso, e incluso «temerario». Sin embargo, al final Nagano dejó la decisión en manos del comandante de la zona, y a las 14.30 de la tarde Mikawa ya se había hecho a la mar con rumbo sureste a una velocidad de 24 nudos.19



Mikawa, que en 1942 tenía cincuenta y tres años (iba a cumplir cincuenta y cuatro unas semanas más tarde), había estado al mando del grupo de acorazados que habían acompañado a Nagumo en el ataque contra Pearl Harbor, así como de los acorazados que escoltaron al Kidō Butai durante su incursión de aniquilación por el océano Índico y su hecatombe en la batalla de Midway. De hecho, su experiencia en Midway, donde había sido testigo de los efectos devastadores de los bombarderos en picado estadounidenses, le hacía especialmente susceptible a la amenaza que suponían los portaaviones estadounidenses. En ruta hacia su objetivo, Mikawa rompió el silencio de radio en dos ocasiones para pedirle a la base de Rabaul noticias del paradero de dichos portaaviones, aunque Rabaul no tenía más información que él.20

A última hora de la tarde, un avión de reconocimiento Hudson de largo alcance, que pertenecía al mando de MacArthur en la bahía de Milne (Papúa Nueva Guinea), sobrevoló la flota, y Mikawa cambió de rumbo temporalmente de este a norte en un intento de confundir al piloto acerca de sus intenciones. No tenía por qué preocuparse. El piloto identificó erróneamente la flota de Mikawa como una fuerza formada por tres cruceros, tres destructores y dos

portahidroaviones. El informe no solo era inexacto, sino que transcurrieron nueve horas hasta que fue transmitido —una víctima de la engorrosa estructura de mando dividido en el Pacífico Suroeste —. Es posible que, por ese motivo, la flota de aviones de reconocimiento Catalina y B-17 a las órdenes del contraalmirante John S. McCain, con base en Numea, no realizara una búsqueda de seguimiento, un descuido que posteriormente Turner calificó de «fallo magistral del reconocimiento aéreo». A consecuencia de todo ello, las fuerzas de superficie estadounidenses ubicadas al norte y al sur de la isla de Savo no tuvieron ningún tipo de advertencia previa de la llegada de Mikawa.21

Reinaba una oscuridad total a las 0.40 de la madrugada del 9 de agosto cuando los cruceros de Mikawa, con el *Chokai* , su buque insignia, a la cabeza, se adentraron en el canal entre Guadalcanal y la isla de Savo. Aquella noche no había luna, aunque el jefe de Estado Mayor, Toshikazu Ohmae, recordaba que, «si acaso, la visibilidad era demasiado buena». El destructor estadounidense *Blue* , situado exactamente en aquel punto para dar la alerta temprana justamente de una amenaza como aquella, tenía el radar activado, pero se trataba de un radar SC (de exploración aérea), y las falsas señales que provocaba la tierra a ambos lados del canal interferían con su lectura. El *Chokai* no disponía de radar de ningún tipo, pero los atentos vigías a bordo divisaron el *Blue* mientras realizaba su patrulla a través de la entrada del canal. Mikawa redujo la velocidad y esperó a ver si le descubrían. Posteriormente Ohmae recordaba que en el puente «daba la sensación de que todo el mundo contenía la respiración» al ver que el *Blue* pasaba de largo, daba media vuelta y se alejaba. «La gente volvió a respirar normalmente» a bordo del *Chokai* , y Mikawa aumentó la velocidad a 30 nudos. A la 1.36 avistó los cruceros aliados *Chicago* y *Canberra* .22

A bordo del *Chicago* , el primer indicio que tuvo Bode de que podía haber algún enemigo cerca le llegó a la 1.45, cuando el destructor *Patterson* transmitió por radio el siguiente mensaje: «Alerta, alerta. Buques extraños entrando en el puerto». Además, el *Patterson* disparó bengalas para iluminar al intruso. Sin embargo, a bordo de los cruceros estadounidenses, aquellas advertencias no

parecían ser concluyentes y, al igual que le había ocurrido al almirante Cattaneo en el cabo de Matapán, Bode solo se enteró de que tenía prácticamente encima una fuerza enemiga cuando los proyectiles de artillería de gran calibre empezaron a levantar sus enormes géiseres alrededor de su barco.23

Ya antes de abrir fuego, Mikawa había ordenado a sus buques que lanzaran andanadas completas de torpedos Lanza Larga. Ohmae recordaba el sonido que hacían los torpedos «al caer al agua uno tras otro». Así pues, al tiempo que los primeros proyectiles de artillería empezaban a caer a su alrededor, Bode también recibía múltiples informes de torpedos en el agua, por lo que dio la orden de que el *Chicago* virara todo a babor para esquivar su trayectoria. Varios torpedos pasaron de largo por un margen de pocos metros, pero uno destrozó la proa del barco, aunque el *Chicago* todavía era capaz de maniobrar. Es posible que Bode no cayera en la cuenta de que la ausencia de Crutchley le convertía en el oficial de mayor rango en aquella situación, ya que omitió transmitir un parte de contacto, y por el contrario se centró en maniobrar con su propio buque. En la confusión del momento, Bode se mantuvo en rumbo oeste durante varios minutos, y el *Chicago* , tocado, prácticamente abandonó la batalla. Posteriormente, el relato oficial elaborado por la Oficina de Inteligencia Naval afirmaba que «da la impresión de que el *Chicago* aún no había evaluado la gravedad de la situación». Un miembro de la tripulación, menos comprensivo, recordaba que «en el puente reinaba una confusión total, ya que nadie tenía la más remota idea de lo que estaba ocurriendo». El rumbo errático del *Chicago* permitió que los cruceros de Mikawa concentraran su fuego sobre el *Canberra* , el crucero australiano, que encajó 24 proyectiles de artillería en menos de cuatro minutos. Al ver que el *Chicago* se alejaba cada vez más y que el *Canberra* era un pecio en llamas y a punto de hundirse, Mikawa viró hacia el norte, en el sentido contrario a las agujas del reloj, rodeando la isla de Savo, para atacar a los tres cruceros de Riefkohl.24

El hecho de que Bode no transmitiera un informe de contacto significaba que los buques de Riefkohl se vieran tan absolutamente sorprendidos como el *Chicago* y el *Canberra* . Cuando se situó en

medio del grupo del norte, Mikawa encendió su reflectores y los utilizó como un puntero. Al igual que un brillante dedo blanco en medio de la oscuridad, los reflectores iban iluminando un buque estadounidense tras otro, como diciendo: «Aquí..., disparen contra este barco». El crucero *Astoria* fue la primera víctima. Una de las primeras salvas provocó un incendio en su hangar de hidroaviones y las intensas llamas en medio de la oscuridad de la noche hacían de él un llamativo blanco para los japoneses. El *Astoria* , alcanzado por una sucesión de proyectiles de 203 mm, perdió potencia y acabó varado en el agua. El siguiente fue el *Quincy* , comandado por el capitán de navío Samuel Moore. El *Quincy* , que se había visto atrapado en un mortífero fuego cruzado, acabó destrozado a cañonazos antes de poder siquiera apuntar hacia el enemigo los cañones de su batería principal. El propio Moore fue una de las primeras víctimas, cuando un proyectil impactó en el puente, dejándolo como «un revoltijo de cadáveres». En su última orden, Moore, herido de muerte, le dijo al timonel que intentara embarrancar el maltrecho navío en la isla de Savo para evitar que se hundiera. La estratagema no dio resultado, y cuando un torpedo alcanzó la santabárbara del *Quincy* , el barco, en palabras de uno de los supervivientes, «literalmente desapareció del océano de un brinco». Se fue a pique a las 2.35.25

También se estaba hundiendo el *Vincennes* , el buque insignia de Riefkohl. No había sido capaz de transmitir un parte de contacto porque uno de los primeros impactos que recibió en el puente inutilizó sus comunicaciones. Riefkohl vio cómo su barco era alcanzado por la artillería pesada y por «dos o tres torpedos» en el plazo de tan solo unos minutos, y a las 2.14 dio la orden de abandonar el barco. El *Astoria* siguió a flote durante toda la noche, pero al día siguiente volcó y se hundió.26

Para entonces hacía horas que Mikawa se había marchado. Habría podido seguir adelante después de masacrar la flota de superficie aliada y apuntar sus cañones pesados contra los barcos de transporte aliados. Le quedaba mucha munición, pero sus buques

habían agotado todos sus torpedos, la principal arma ofensiva para los japoneses. Sin embargo, su preocupación más apremiante consistía en que le harían falta varias horas para volver a formar su disperso escuadrón a fin de atacar los buques de transporte, y para entonces ya habría salido el sol. El amanecer traería consigo el ataque de un enjambre de aviones de los portaaviones estadounidenses y, como el propio Mikawa escribía años más tarde, él «acabaría corriendo la misma suerte que habían sufrido nuestros portaaviones en Midway». Y además, ¿no habían dicho los pilotos de los bombardeos anteriores que ya habían aniquilado la mayoría de los barcos de la fuerza de invasión? Mikawa decidió que ya había cumplido el objetivo que se había propuesto, y a las 2.25 de la madrugada ordenó la retirada hacia el noroeste para encontrarse fuera del alcance de la aviación cuando amaneciera.27

En aquel momento, los portaaviones estadounidenses tan temidos por Mikawa se encontraban en su posición de cobertura al sur de Guadalcanal, pero dado que ni Bode ni Riefkohl habían informado de que había una batalla en curso, Fletcher no se enteró de ello hasta las 3.15, cuando Turner le comunicó que el *Chicago* había sido alcanzado por un torpedo y que el *Canberra* estaba en llamas. Fletcher le trasladó la información a Ghormley, pero eso no modificó la respuesta afirmativa de este a la petición de retirada previa de Fletcher, una respuesta que llegó a las 3.30. Una hora más tarde, mientras Mikawa emprendía la huida hacia el oeste, Fletcher se retiraba hacia el este para encontrarse con los buques de repostaje. Aunque posteriormente Turner le echó la culpa a Fletcher del desastre de la isla de Savo, los portaaviones estadounidenses no emprendieron su retirada hasta después de terminada la batalla, y lo que salvó a la flota de barcos de transporte de Turner de una destrucción casi segura fue el temor de Mikawa a dichos portaaviones.28

La batalla de la isla de Savo fue una derrota humillante para los Aliados. Después de Pearl Harbor, era la peor derrota de la historia de la Armada de Estados Unidos. Fue tan grave que, al igual que hicieron las autoridades japonesas después de Midway, el Gobierno estadounidense mantuvo el desenlace como un secreto oficial.

Basándose en los partes oficiales de la Armada, el 18 de agosto el *New York Times* informaba de que «se ha frustrado [...] un intento por parte de los buques de guerra japoneses de entorpecer nuestras operaciones de desembarco. La fuerza de superficie japonesa fue interceptada por nuestros buques de guerra y se vio obligada a retirarse antes de poder someter nuestros barcos de transporte y nuestros cargueros al fuego de su artillería». Aunque técnicamente era exacta, la información también era deliberadamente engañosa. A la Armada le preocupaba tanto la reacción del pueblo que mantuvo prácticamente en cuarentena a los supervivientes de los cruceros hundidos, y tuvieron que pasar dos meses hasta que el Gobierno estadounidense reconociera el desastre.29

Después de la batalla hubo todo tipo de críticas y se señaló a muchos culpables. Al final, por orden de King, la U.S. Navy llevó a cabo una investigación encabezada por el almirante Arthur J. Hepburn, excomandante de la Flota de Estados Unidos. Su informe no se hizo público hasta la primavera del año siguiente, y en él se enumeraba una larga lista de errores, entre los que figuraban un reconocimiento aéreo inadecuado, deficientes comunicaciones y una insuficiente «mentalidad para la batalla». Aunque Turner era el oficial de mayor rango presente, se le percibía más como víctima que como culpable. Acaso en aras de la armonía entre los Aliados, Crutchley, que había acudido a toda prisa al escenario de la batalla justo cuando tocaba a su fin, también salía libre de culpas. Con una empatía poco habitual en él, King posteriormente concluía que «ambos [hombres] se encontraron en una posición incómoda, y ambos hicieron todo lo posible con los medios que tenían a su disposición». King y Hepburn se mostraron mucho menos comprensivos con Fletcher y con el capitán de navío Bode, al que Hepburn consideraba culpable de «incompetencia dolosa». Unos días después de que se hiciera público el informe, Bode se pegó un tiro, convirtiéndose así en la última víctima mortal aliada de aquella batalla.30

Como señalaba el informe de Hepburn, los errores de acción y de omisión cometidos por los estadounidenses habían contribuido al desenlace, aunque es importante reconocer que la batalla no fue

solamente una derrota de los Aliados; fue también una victoria de los japoneses. Los buques de la flota de Mikawa estaban preparados y en alerta, sus tripulaciones actuaron de una forma disciplinada y eficaz, y en última instancia se alzaron con la victoria. Japón había entrado en la guerra con la firme convicción de que sus buques, sus aviones y, sobre todo, sus guerreros bien formados eran cualitativamente superiores a los de Estados Unidos. El desenlace de la batalla de la isla de Savo venía a sugerir que tamaña confianza en sí mismos no estaba totalmente fuera de lugar. [2]

Si para los Aliados aquella lamentable derrota tuvo un lado bueno fue que la mayoría de los buques de transporte de Turner salieron indemnes. Aquellos barcos suponían casi la mitad de todos los cargueros de gran tamaño de que disponían los estadounidenses en 1942. Si, en vez de poner rumbo a toda máquina de vuelta a Rabaul, Mikawa hubiera seguido adelante hasta hundir o dañar un número sustancial de ellos, habría puesto en peligro no solo la operación en Guadalcanal,sino las operaciones de los Aliados en todo el mundo. Incluso con los buques de transporte intactos, los marines de Guadalcanal se encontraban en una precaria posición. Si querían mantener su base en la isla, los Aliados iban a tener que mantener un flujo constante de refuerzos y suministros a través de un mar disputado por ambos bandos. En ese sentido, la situación de la guarnición de Guadalcanal no era sustancialmente distinta de la de la asediada guarnición británica de Malta, en el Mediterráneo.

Malta era muy distinta de Guadalcanal, tanto física como culturalmente. El enclave estaba formado por dos islas (Malta y Gozo) que entre ambas abarcaban una superficie de tan solo 315 km2, una veinteava parte de la superficie de Guadalcanal, y sin embargo tenía una población de más de 270.000 residentes, mucho más numerosa que la de Guadalcanal. Si el rasgo fundamental de Guadalcanal era la selva tropical, la característica predominante de los veranos de Malta era el polvo, casi omnipresente. Durante más de 250 años, a partir de 1530, cuando el emperador Carlos V le concedió la soberanía sobre las dos pequeñas islas, Malta fue la sede

de la Orden de los Caballeros de San Juan, una orden de cruzados, para que fuera «un baluarte contra el poder del islam». Aquella era concluyó con la conquista de la isla por Napoleón en 1798, y a su vez el dominio francés concluyó en 1815, con la victoria de Gran Bretaña en la Guerras Napoleónicas. Desde entonces, Malta había sido un puesto avanzado del Imperio británico, ya que su ubicación y su excelente puerto de La Valletta hacían de él un lugar casi tan importante para los intereses británicos en el Mediterráneo como Gibraltar o Suez. Había sido el objeto de las ambiciones de Italia desde el momento en que el Duce, Benito Mussolini, había declarado la guerra en 1940, y en 1942 Malta seguía prácticamente en un estado de asedio. Durante casi dos años, la Royal Navy se había visto obligada a enviar de forma regular convoyes de suministros a la isla, muchos de los cuales habían desencadenado escaramuzas navales y, como señalábamos en el capítulo 5, unas cuantas batallas a gran escala.31

Los buques y los aviones procedentes de Malta eran algo más que una molestia para el Eje; mermaban gravemente los convoyes de víveres y combustible que zarpaban desde Nápoles con destino al norte de África, de los que dependía Rommel para llevar adelante su guerra contra los británicos en Egipto. Raeder estaba convencido de que «esas líneas de comunicación nunca estarían del todo seguras hasta que eliminemos el avispero británico en Malta». Para proteger los convoyes, Hitler envió al general de la Luftwaffe Albert Kesselring a Cerdeña y Sicilia con un sustancial refuerzo de aviones alemanes. A Kesselring no le gustaba que se utilizaran aviones de guerra para escoltar convoyes, pues le parecía una postura pasiva y defensiva, y su opción favorita era apoderarse de la propia Malta. Kesselring elaboró un plan, la Operación Hércules, para lograrlo, pero nunca llegó a ponerla en marcha. Para empezar, debido al atroz número de bajas que sufrieron los paracaidistas alemanes en Creta, Kesselring era reacio a intentar algo parecido en Malta. En palabras del historiador Gerhard Weinberg: «la fallida defensa de Creta consiguió defender Malta». Y además, Hitler estaba preocupado por la guerra en el este, los italianos se mostraban algo menos que entusiastas por la operación, y la oportunidad pasó de largo.32

Al ver frustrada su estrategia preferida, Kesselring intentó neutralizar Malta por el procedimiento de destruir su puerto y sus aeródromos con una campaña de bombardeos masivos. Tan solo en abril de 1942 sus aviones lanzaron 6.700 toneladas de bombas sobre la diminuta isla, más munición de la que cayó sobre Londres durante todo el año 1940. El 14 de abril de 1942, los bombardeos empezaron a las 6.30 de la mañana y duraron hasta las 8 de la tarde —la alerta aérea más larga de toda la guerra—. La población se refugiaba en cuevas y túneles. Un almirante estadounidense que estuvo de visita en Malta confesaba que «no estaba preparado para ver la devastación total que tenía ante mis ojos». Se asombraba de que «la propia ciudad de La Valletta era una masa de escombros y gran parte de la población vivía en cuevas subterráneas». Debido a los bombardeos aéreos casi incesantes, los artilleros antiaéreos tenían que racionar la munición. Los cazas Spitfire y Hurricane despegaban del aeródromo de Malta, cuajado de cráteres, para repeler a los atacantes, pero en la isla las reservas de combustible eran tan escasas que los comandantes locales acabaron siendo reacios a ordenar el despegue de los aviones por temor a quedarse sin una gota de gasolina.33

El desgaste de los recursos militares de Malta permitía que los convoyes del Eje circularan casi sin obstáculos. Las pérdidas de los convoyes del Eje disminuyeron desde más del 60 por ciento en octubre de 1941 hasta menos del 5 por ciento en marzo de 1942. Gracias a ese refuerzo, Rommel reanudó la ofensiva en el norte de África y conquistó la fortaleza británica de Tobruk el 21 de junio. Fueron hechos prisioneros más de 30.000 soldados británicos y de la Commonwealth; para los Ejércitos británicos, se trataba de la mayor catástrofe de la guerra desde la caída de Singapur.34

Mientras tanto, la propia Malta parecía estar al borde de la capitulación. Sus ciudades y sus pueblos, y sobre todo el puerto de La Valletta, habían quedado reducidos a escombros, los víveres escaseaban a medida que iba reduciéndose el número de barcos que llegaban con suministros básicos. En junio tan solo lograron llegar dos buques de abastecimiento. Los submarinos británicos suministraban pequeñas cantidades de leche en polvo, medicinas y

algo de munición antiaérea, pero no lo bastante como para mantener a la población de la isla ni a su guarnición. Los habitantes sobrevivían con unas raciones de 170 gramos de carne y 28 gramos de arroz a la semana. En palabras de sir Edward Jackson, subgobernador de la isla: «Nuestra seguridad depende, más que nada, del tiempo que pueda durarnos el pan». En julio, Keith Park, general de división del Ejército del Aire, que estaba al mando de los recursos aéreos de Malta, informaba de que le quedaban menos de siete semanas de gasolina. En caso de no recibir un reabastecimiento dentro de ese plazo, comunicaba el general, Malta no tendría más remedio que rendirse.35

En Londres, el Almirantazgo autorizó una misión de rescate bautizada con el nombre de Operación Pedestal. En la misma semana en que el convoy de invasión estadounidense se aproximaba a Guadalcanal, en el Pacífico sur, y las divisiones de Hitler se cernían sobre los campos petrolíferos del Cáucaso, los británicos reunían un convoy de catorce buques de abastecimiento en el estuario del Clyde, en Escocia. A bordo de cada uno de los barcos iba un cargamento mixto de víveres y combustible, que incluía 1.500 toneladas de gasolina de aviación, de forma que la pérdida de un carguero, o incluso de varios, aún aseguraría la entrega de un cargamento equilibrado. La excepción era el petrolero estadounidense *Ohio* , que había sido construido por la Texaco Oil Company, su propietaria y armadora. Como decía Park en su informe, el combustible resultaba crucial para la supervivencia de Malta, y Churchill hizo un llamamiento personal a Roosevelt para que se incluyera el *Ohio* en el convoy. Roosevelt accedió. El presidente estadounidense y los británicos estaban dispuestos a que la tripulación original del buque permaneciera a bordo, pero King no quiso ni oír hablar de ello. Insistió en que si los británicos querían el barco, debían aportar su propia tripulación. A consecuencia de ello, mientras el *Ohio* se encontraba en Glasgow, la tripulación estadounidense se dio de baja y fue sustituida por una tripulación británica. El nuevo patrón del *Ohio* era un capitán civil de la marina mercante británica de treinta y nueve años llamado Dudley W. Mason. Mason y sus tripulantes sabían muy bien que el *Ohio* era el

verdadero elemento esencial de todo el convoy, ya que, a menos que se suministrara gasolina a Malta, los Spitfires y los Hurricanes no podrían volar, y la isla quedaría prácticamente indefensa. 36

El 2 de agosto, una vez que se hicieron a la mar todos los buques de transporte —incluido el *Ohio* —, fueron rodeados por la mayor flota de escolta jamás reunida para proteger un convoy. La fuerza de escolta, a las órdenes del vicealmirante Neville Syfret, acabó contando con dos acorazados, cuatro portaaviones, siete cruceros ligeros y nada menos que treinta y dos destructores, lo que suponía que el número de buques de escolta superaba al número de cargueros en una proporción mayor que 3 a 1. [3] A todos los efectos, la Royal Navy destinaba la mayor parte de la Home Fleet a la protección de aquel convoy, dejando tan solo dos acorazados en sus aguas territoriales para vigilar el mar del Norte y el Báltico, donde el *Tirpitz* seguía siendo una potencial amenaza. Abandonando la nomenclatura habitual para los convoyes, aquel fue designado como convoy WS (Winston Special), en honor del primer ministro. El 10 de agosto (al día siguiente de que Mikawa hundiera cuatro cruceros aliados frente a la costa de la isla de Savo), el convoy cruzó el estrecho de Gibraltar con destino a Malta.37



Durante los cinco días siguientes, mientras el convoy navegaba en zigzag hacia el este a una velocidad de quince nudos, fue atacado desde arriba, desde abajo y desde la superficie. Los ataques en superficie eran limitados debido a la escasez de combustible de los italianos, de modo que la mayor parte del peligro provenía de los más de 500 bombarderos y aviones torpederos del 2.º Fliegerkorps, con bases en Sicilia y en Cerdeña, así como de los submarinos alemanes e italianos.

El portaaviones HMS *Eagle* fue la primera víctima. El 11 de agosto, por la mañana, al sur de Mallorca, el capitán de navío Edmundo Rushbrooke acababa de dar la orden de que el *Eagle* pusiera la proa al viento para el despegue de varios Spitfires de largo alcance con la misión de reforzar los escuadrones de cazas de Malta, cuando el *Kapitänleutnant* Helmut Rosenbaum, a bordo del U-73 se coló por entre dos destructores de la escolta y disparó un abanico de cuatro torpedos contra el portaaviones. Se registraron cuatro grandes explosiones consecutivas en el costado del buque, y el *Eagle* empezó a escorarse mucho a babor, al tiempo que los marineros y los aviones que se encontraban en la cubierta de vuelo iban deslizándose y cayendo al agua. Los tripulantes que presenciaban la escena desde el vecino *Indomitable* contemplaron impotentes como el *Eagle* volcaba y «desaparecía en medio de una nube de humo y vapor», y se iba a pique en menos de ocho minutos, llevándose consigo a 231 tripulantes, algunos de los cuales murieron a consecuencia de la explosión de numerosas cargas de profundidad que lanzaron los destructores británicos en un vano intento de encontrar y hundir el *U-Boot* .38

Los ataques se reanudaron por la noche, esta vez desde el aire. En Sicilia y Cerdeña el Eje contaba con 540 aviones operativos, y al anochecer los bombarderos en picado, los bombarderos de nivel y los bombarderos torpederos atacaron el convoy. Otros aviones iban lanzando minas por delante de la trayectoria del convoy, y se utilizaron por primera vez en la guerra las minas torpederas italianas, denominadas *motobombe* . Se lanzaban en paracaídas por delante del convoy, y daban vueltas de forma errática, creando una amenaza imprevisible. Durante la mayor parte de los bombardeos,

los británicos utilizaban el radar de exploración aérea para identificar los aviones enemigos que se aproximaban, y lanzaban sus cazas para interceptarlos. A medida que la furibunda batalla aérea iba aproximándose al convoy, los barcos de escolta y de transporte, que habían sido equipados con nuevos cañones Oerlikon AA de 20 mm, disparaban una impresionante cantidad de munición. Un testigo recordaba que vio «balas trazadoras aullando por el cielo en todas direcciones, y por encima de mi cabeza literalmente miles de nubes de humo negro creadas por la explosión de los proyectiles». Incluso los cañones de 406 mm de los acorazados se cargaban con metralla y se disparaban hacia el cielo. Como los artilleros le disparaban a todo lo que volaba, varios cazas británicos fueron alcanzados por fuego amigo.39

Los atacantes se centraban en el portaaviones *Indomitable* , cuya cubierta de vuelo fue alcanzada por tres bombas. A un testigo presencial le parecía que el portaaviones «tenía el aspecto de una anticuada lata de sardinas con la tapa enrollada». Haciendo honor a su nombre, el *Indomitable* logró mantenerse a flote, e incluso logró recuperar sus aviones aquella noche, pero debido a que las luces de aterrizaje habían sido destruidas y el oficial jefe de vuelo había muerto, el segundo oficial de vuelo tuvo que dirigir los aterrizajes sobre la deteriorada cubierta con «una linterna en cada mano y otra en la boca». El *Indomitable* se separó del convoy y puso rumbo de vuelta a Gibraltar con una escolta de destructores.40

También habían entrado en acción los submarinos del Eje, aunque gracias al radar y al Asdic los británicos se lo ponían difícil. Gracias a su nuevo equipo de radar Tipo 271, el capitán de fragata Peter Gretton, a bordo del destructor *Wolverine,* sorprendió en la superficie al submarino italiano *Dagabur* y, ansioso por lanzarse sobre él antes de que pudiera sumergirse, lo embistió a toda máquina. Aquello fue un golpe mortal para el *Dagabur* , pero también destrozó diez metros de la proa del *Wolverine* . Tan solo unas horas después, otro destructor, el HMS *Ithuriel* , repitió la hazaña del *Wolverine* y embistió al *Cobalto* . Sin embargo, en ambos casos, el autor de la embestida se vio obligado a retirarse del convoy y a regresar a Gibraltar para efectuar reparaciones. Aquello irritaba a

Syfret, que veía cómo su escolta de destructores disminuía poco a poco. Resultaba especialmente preocupante teniendo en cuenta que, tal y como estaba previsto, a las 7 de la tarde del 12 de agosto los acorazados y los portaaviones dieron media vuelta y pusieron rumbo a Gibraltar, dejando en manos de los cruceros ligeros y los destructores, y de su comandante, el contraalmirante Harold Burrough, las tareas de escolta.41

Cinco submarinos italianos habían formado una línea a través del canal que iba desde el cabo Bon, en el extremo más septentrional de Túnez, y la punta de Sicilia. Uno de ellos, el *Axum* , comandado por el teniente de navío Renato Ferrini, disparó un abanico de torpedos que iba a tener importantes consecuencias, pues impactaron en tres buques diferentes. Uno de ellos provocó unos daños tan graves en el crucero ligero *Cairo* que no hubo más remedio que abandonarlo. Otro torpedo alcanzó al crucero ligero *Nigeria* , que era el buque insignia de Burrough. Aunque el barco se mantuvo a flote, Burrough tuvo que trasladar su pabellón a un destructor a fin de que el renqueante *Nigeria* pudiera regresar a Gibraltar con una escolta de tres destructores, lo que mermaba ulteriormente la fuerza de combate de Burrough. El tercer torpedo de Ferrini, el más trascendental de todos, impactó en el *Ohio* , abriendo un boquete de 8 metros por 7 metros en el costado del barco e inundando varios compartimentos. La explosión apagó el fuego de las calderas del petrolero e inutilizó su dirección y su brújula giroscópica. El barco quedó varado en el agua, a merced de una nueva oleada de bombarderos del Eje en camino.42

El capitán Mason pensó que el *Ohio* estaba condenado y ordenó a la tripulación que se congregara en sus puestos junto a los botes salvavidas para una evacuación inminente. Sin embargo, los maquinistas lograron volver a encender las calderas y a poner en marcha los motores, aunque para entonces el barco se había quedado claramente rezagado por detrás del convoy. Es posible que justo por eso el siguiente ataque aéreo pasara por alto al *Ohio* y se centrara en otros buques, sobre todo en los cargueros. Un impacto directo contra el buque de munición *Clan Ferguson* desencadenó una enorme explosión, y la nave se esfumó en medio de «un hongo de

humo y fuego». Otra bomba alcanzó al buque de transporte *Waimarana* y detonó su volátil cargamento de combustible de aviación. Al igual que el *Clan Ferguson* , el *Waimarana* prácticamente se desintegró. También se fue a pique un tercer barco de transporte, el *Deucalion* , que ya había sufrido daños en una incursión anterior.43

La noche trajo consigo cierto respiro por parte de los bombarderos, pero dio paso a un nuevo peligro. A tan solo unas millas al norte de cabo Bon, veintidós lanchas torpederas italianas y dos alemanas iniciaban un ataque en masa. Dado que los buques aliados se habían dispersado después de maniobrar cada uno por su cuenta durante los ataques aéreos, las lanchas torpederas fueron atacándolos uno por uno. Dos lanchas *motosiluranti* (mototorpederas, MS) italianas, la MS-16 y la MS-22, se acercaron valientemente a menos de quince metros del crucero *Manchester* para disparar sus torpedos. Uno de ellos falló, pero el otro lo alcanzó e inundó su sala de máquinas, dejándolo varado en el agua. Aunque su tripulación luchó por salvar el barco, al final no tuvo más remedio que provocar su hundimiento. Las demás lanchas torpederas se centraron en los cargueros, logrando mandar a pique cuatro de ellos y provocando daños en un quinto.44

A media mañana del 14 de agosto, tan solo cuatro barcos mercantes, más el renqueante *Ohio,* seguían en el convoy, gravemente mermado. Por añadidura, los daños sufridos en la batalla y la necesidad de prescindir de algunos destructores para que escoltaran de vuelta a Gibraltar a los barcos fuera de combate, o para ir en busca de supervivientes, habían reducido la escolta del convoy a tan solo dos cruceros ligeros y seis destructores. En aquel momento, Burrough se enteraba de que seis cruceros italianos se aproximaban desde el norte.

En Roma, el almirante Riccardi no podía enviar a los acorazados italianos a enfrentarse al convoy porque sencillamente no había suficiente combustible para que hicieran el trayecto de ida y vuelta. No obstante, sí autorizó una incursión de tres cruceros pesados y tres ligeros a las órdenes del almirante Alberto Da Zara, aunque le preocupaba la cobertura aérea para los buques de este. La Regia

Aeronautica había demostrado ser poco fiable durante las incursiones anteriores, y los alemanes se cuidaban mucho de dedicar recursos de la Luftwaffe a apoyar lo que ellos consideraban las «ridículas exigencias» de la Supermarina. La falta de apoyo aéreo pasó a ser especialmente preocupante después de que varios aviones de reconocimiento británicos procedentes de Malta lanzaran bengalas para iluminar los cruceros de Da Zara y enviaran mensajes de radio sin codificar donde supuestamente daban indicaciones de la posición de la flota a una gran formación de aviones de ataque. Era un farol. No existía tal formación, ya que en aquel momento Malta tan solo disponía de quince aviones de ataque, y no se podía prescindir de ninguno para atacar a los cruceros. Fue el mismísimo Mussolini quien decidió ordenar regresar a los cruceros, y Da Zara no tuvo más remedio que obedecer. Durante el trayecto de vuelta a sus respectivos puertos, los cruceros fueron atacados por los submarinos británicos, y dos de ellos resultaron dañados. Se trató, en palabras del agregado alemán en el Estado Mayor de la Armada italiana, «de un inútil desperdicio de poder de combate».45

A pesar de que se había salvado por muy poco, el convoy seguía corriendo un enorme peligro. Todavía le faltaban más de 160 km para llegar a su destino, y había más bombarderos alemanes en camino. Esta vez los bombarderos se centraron en el maltrecho *Ohio* . Varias bombas le pasaron rozando, provocando abolladuras en el casco por debajo del agua, y uno de los bombarderos, abatido por el fuego antiaéreo, se estrelló contra su superestructura. El avión, un Junkers 88, no explotó, pero varias partes de su fuselaje permanecieron allí, colgadas en lo alto del *Ohio* , como un ornamento absurdo a horcajadas sobre el puente. Poco después, otra bomba perforó la cubierta del *Ohio* cerca de la popa y explotó en su sala de máquinas. Ya sin propulsión, y con el agua peligrosamente cerca de las bordas, el *Ohio* pasó a ser remolcado por el destructor *Penn* , aunque hasta eso resultaba difícil porque el peso de los compartimentos inundados del *Ohio* hacía que el barco avanzara muy despacio y fuera difícil de manejar. Cuando el *Penn* asumió la tarea de remolque, el *Ohio* empezó a guiñar peligrosamente a estribor, de modo que el destructor básicamente lo

arrastraba de costado. La tensión resultó ser demasiada, y la amarra de 25 cm de grosor, la mayor que tenía el *Penn* , se rompió con un sonoro chasquido.46

Mientras tanto, volvieron los bombarderos. Una vez más, empezaron a caer las bombas alrededor del *Ohio* , y las que le pasaban rozando levantaban columnas de agua que caían sobre la cubierta. Una bomba le alcanzó de lleno en medio del barco y le partió el espinazo, pues tenía la popa inclinada respecto al resto del casco. A simple vista era evidente que el barco se estaba hundiendo. Aun así, los barcos de escolta reanudaron sus esfuerzos por remolcar al *Ohio* , esta vez con uno de los buques remolcándolo y otro amarrado a su banda para minimizar su tendencia a guiñar. Por ese sistema, al final lograron aumentar la velocidad hasta cinco nudos. En dos ocasiones se ordenó abandonar el barco a la tripulación civil del *Ohio* , pero posteriormente se le dio la orden de regresar a bordo cuando se constató que al fin y al cabo el barco podía seguir a flote. Uno de los comandantes de la escolta, recordando las críticas que se lanzaron contra la Royal Navy por abandonar el PQ-17 en el mar de Barents el mes anterior, insistía en que él iba a permanecer junto al convoy «mientras quede un solo barco mercante a flote».47

El cable de remolque volvió a romperse, y esta vez ambos destructores se colocaron a ambos lados del *Ohio* . Se amarraron a las bandas de babor y estribor y actuaron como flotadores para impedir que se hundiera, al tiempo que lo impulsaban hacia adelante. El *Ohio* , con la cubierta bajo el agua y el espinazo roto, sin propulsión, ni gobierno, ni brújula, de alguna manera consiguió mantenerse a flote durante toda la noche del 14 al 15 de agosto, arrastrándose hacia Malta con una angustiosa lentitud. A las 7.55 de la mañana del 15 de agosto, con el capitán Mason y su tripulación prácticamente tambaleándose por el agotamiento y con los ojos vidriosos por la falta de sueño, el *Ohio* recorrió delicadamente el canal de entrada al puerto de La Valletta. Cuando dobló la última punta, una gran multitud abarrotaba los muelles para saludar con sus gestos y gritos la llegada del barco, mientras una banda de música tocaba *Rule Britannia* .48

De los catorce cargueros que habían zarpado de Gran Bretaña hacía dos semanas, tan solo cinco —incluyendo el *Ohio* — lograron llegar a Malta. Durante el trayecto, uno de los portaviones de la Royal Navy se fue a pique y otro sufrió graves daños, dos cruceros se hundieron y otros dos sufrieron daños, uno de sus destructores se fue a pique y otros seis sufrieron daños menores. También se habían perdido nueve barcos de transporte, e incluso el *Ohio* , una vez extraída su preciosa carga, fue remolcado hasta alta mar y enviado al fondo, después de cumplir su misión. Semejantes pérdidas resultaban atroces, mucho peores que el hundimiento de cuatro cruceros frente a la isla de Savo, o incluso que la carnicería del PQ-17 el mes anterior. Sin embargo, la llegada de aquel puñado de barcos hacía posible que Malta resistiera otras nueve semanas. Difícilmente podía considerarse una victoria, aunque Churchill envió sus felicitaciones personales. Al fin y al cabo, justo este tipo de actitud heroica que desafía las probabilidades matemáticas resultaba muy atractiva para el talante romántico de Churchill. Posteriormente, los tripulantes del *Ohio* recibieron catorce medallas, incluida la Cruz Jorge para su capitán, Dudley Mason, una condecoración creada por el rey Jorge VI para reconocer las demostraciones de heroísmo extraordinario por parte de los civiles británicos.49

Durante la primera mitad de agosto de 1942, tanto en el Pacífico, en Guadalcanal, como en el Mediterráneo, en las inmediaciones de Malta, las fuerzas navales aliadas sufrieron unos contundentes reveses tácticos. Sin embargo, ninguna de las dos confrontaciones supuso una ventaja estratégica para el Eje. La decisión de Mikawa de ponerse fuera del alcance de los portaaviones estadounidenses salvó la flota de barcos de transporte de Turner en aguas de Guadalcanal e hizo posible que los estadounidenses conservaran su punto de apoyo en la isla. Durante los seis meses siguientes, la campaña por el control de Guadalcanal se convirtió en una angustiosa carnicería que mermó las fuerzas de Japón y le infligió unas pérdidas que ni el país ni su Armada podían soportar.

Análogamente, la denodada determinación de los barcos de la escolta británica por seguir adelante con el convoy de la Operación Pedestal hasta Malta, a pesar de los incesantes ataques aéreos y marítimos, logró llevar suficientes suministros a la isla como para permitir que ese puesto avanzado siguiera siendo una espina clavada en el Eje, sobre todo para los convoyes que cubrían la ruta de Italia a África. A finales de aquel mismo mes, cuando Rommel inició su ofensiva terrestre, tuvo que pararse en seco, en gran parte debido a su falta de reservas de combustible, y eso sentó las bases de un posterior ataque británico.50

En retrospectiva, es posible considerar los enfrentamientos navales junto a la isla de Savo, en el Pacífico, y en los alrededores de Malta, en el Mediterráneo, a finales del verano de 1942, como dos momentos en que, a pesar de sus éxitos tácticos, las potencias del Eje se quedaron a un paso de lograr sendas victorias estratégicas. En ambos enfrentamientos, el Eje demostró que podía convertir el océano en un lugar peligroso para los barcos aliados, aunque eso estaba a punto de cambiar. Faltaban pocos meses para que comenzara la avalancha de nuevas construcciones de los astilleros estadounidenses, lo que iba a dar un giro espectacular a la guerra en el mar.

[1] Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, se ha popularizado el uso del término Día D para designar el desembarco aliado en Normandía, el 6 de junio de 1944. Sin embargo, en realidad ese término se utilizó durante toda la guerra (y se sigue utilizando), para indicar la fecha de inicio de cualquier operación importante, mientras que la Hora H designa en momento en que comienza la ofensiva.

[2] Después de la batalla de Gettysburg, durante la guerra de Secesión estadounidense, los decepcionados dirigentes confederados buscaron explicaciones a su derrota. Todos los potenciales culpables eran generales sudistas: algunos le echaban la culpa a Jeb Stuart, cuya caballería no le suministró a Robert E. Lee los informes de inteligencia que necesitaba; otros culpaban a Richard Ewell por no haber logrado tomar Cemetery Hill la primera jornada de la batalla; y otros culpaban a James Longstreet por haber retrasado el ataque el segundo día. Cuando le preguntaron a George Pickett a quién consideraba el máximo culpable, el general confederado supuestamente contestó: «Yo siempre pensé que los yanquis [federales] tuvieron algo que ver».

[3] El portaaviones *Indomitable* se incorporó al grupo de escolta sobre la marcha. Era la primera vez que la Royal Navy desplegaba cinco portaaviones en

una única operación.

15. UNA GUERRA DE DOS OCÉANOS

Alemania primero. Fue literalmente la primera decisión estratégica que tomaron los británicos y los estadounidenses, adoptada oficialmente en enero de 1941, y confirmada en la Conferencia Arcadia un año más tarde, después de que finalmente Estados Unidos entrara de lleno en la guerra. Para entonces, la lógica de aquella decisión era aún más imperiosa, dado que los ejércitos alemanes se habían adentrado hasta lo más profundo de la Unión Soviética y, a pesar del contraataque de Zhukov en diciembre, no estaba nada claro que los rusos fueran capaces de resistir. Y sin embargo, en medio de las presiones que se sucedieron en todo el mundo a lo largo de 1942, la estrategia de Alemania primero, aunque en principio se respetaba, quedó virtualmente abandonada en la práctica.

En parte eso se debía a que las amenazas eran ubicuas: no solo a lo largo del Frente Oriental, sino también en el Pacífico, en el Mediterráneo, en Birmania y en China, y por supuesto en la guerra en curso contra los submarinos. A consecuencia de ello, durante gran parte de 1942 los Aliados occidentales permanecieron en un estado predominantemente reactivo. No obstante, además existía la dura realidad de que las fuerzas anglo-estadounidenses sencillamente carecían de los medios necesarios para llevar a cabo una ofensiva temprana contra la Alemania nazi. Tendrían que pasar muchos meses, cuando no años, para que un número sustancial de divisiones de combate estadounidenses pudieran estar listas para enfrentarse a la Wehrmacht. Y aunque era posible encontrar a los soldados, no había suficientes barcos de transporte para llevarles al otro lado del Atlántico, hasta Inglaterra, ni para mantenerles bien abastecidos, como tampoco para que después pudieran cruzar el canal de la Mancha hasta una cabeza de playa desde donde iniciar la invasión. La Royal Navy había sufrido unas pérdidas atroces —sobre todo de barcos de transporte y destructores— en Narvik, en

Dunkerque, en la evacuación de Creta y durante la Operación Pedestal. En cuanto a los estadounidenses, el producto de la Ley de la Armada de Dos Océanos de 1940 no iba a empezar a salir de los astilleros hasta principios de 1943, y tanto en el Atlántico como en el Pacífico, la escasez de barcos era un cuello de botella inexorable.1

Otro problema era que los estadounidenses y los británicos no tenían necesariamente las mismas prioridades. Los estadounidenses, impetuosos, impacientes y enfurecidos por el ataque contra Pearl Harbor, estaban ansiosos por entrar en acción —por hacer algo y hacerlo ya—. Los británicos, que ya llevaban en guerra más de dos años, tenían una visión más a largo plazo. Aunque los grandes rasgos de la estrategia anglo-estadounidense dependían sensiblemente de la contribución de los jefes de Gobierno, los detalles —que era donde surgían los problemas— tenían que ser desarrollados por lo que se denominaba la Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor (CCS), un comité en sesión permanente de altos oficiales que se reunía periódicamente en Washington. Todos los miembros de la Junta de Jefes de Estado Mayor de Estados Unidos eran también miembros de la CCS, al igual que los altos representantes del Ejército británico, la Royal Navy y la Royal Air Force. En las reuniones periódicas de la CCS, la tendencia instintiva de los estadounidenses a contragolpear rápidamente chocaba con la predilección británica por los planteamientos más calculados.

En el seno de aquella junta, el principal defensor de una rápida ofensiva en Europa era George Marshall. El jefe de Estado Mayor del Ejército estadounidense era lo bastante realista como para darse cuenta de que en 1942 una invasión de la Francia ocupada por los nazis no era factible, salvo en una emergencia, como por ejemplo un colapso inminente del Ejército Rojo (para el que había preparado un plan de contingencia denominado Operación Sledgehammer [mazo]). Sin embargo, incluso a falta de una emergencia, Marshall argumentaba que era necesario enviar lo antes posible personal y equipos militares estadounidenses a Inglaterra a fin de concentrar allí los recursos para una invasión a gran escala de Francia durante la primavera de 1943. El problema consistía en que hacer una cosa así significaba enviar a Gran Bretaña un personal y unos materiales

de guerra muy escasos a esperar el momento oportuno, mientras que ambas cosas se necesitaban desesperadamente en otros lugares, en realidad en todas partes.2

Roosevelt sabía que la opinión pública estadounidense no iba a tolerar que hubiera que esperar hasta 1943 para contraatacar —esa fue la principal razón de que en abril ordenara el ataque aéreo de Doolittle contra Japón—. Desde su punto de vista, los Aliados debían emprender algún tipo de ofensiva contra Alemania antes del final de 1942, porque de lo contrario el presidente se vería incapaz de resistir a la presión, no solo de King y de la U.S. Navy, sino también de la ciudadanía en general, para dirigir todas las fuerzas del poderío estadounidense (tal y como se encontraba en ese momento) contra los japoneses. Además, Roosevelt prácticamente le había prometido a Viacheslav Mólotov, ministro de Asuntos Exteriores de Stalin, que Occidente iba a abrir un segundo frente contra Alemania en algún momento de 1942.

Los británicos declararon su compromiso total con el plan de invasión de Marshall, pero aún recordaban vívidamente el atroz derramamiento de sangre que se produjo en las trincheras entre 1914 y 1917, una experiencia que los estadounidenses casi no habían conocido. Y por supuesto, los ejércitos británicos habían sido expulsados ignominiosamente de Dunkerque dos años atrás. Esas experiencias les hacían ser muy poco entusiastas por volver a dar un salto al continente hasta que las probabilidades hubieran cambiado a su favor. Por su parte, Churchill esperaba que el bloqueo naval de Alemania, los incesantes bombardeos aéreos y las incursiones periféricas contra la costa europea acabarían por debilitar la capacidad de resistencia de los nazis hasta el punto de que una invasión —cuando se dieran las circunstancias adecuadas— sería más bien cuestión de recoger los pedazos de un imperio destrozado.3

Para apoyar aquella visión, en 1942 Churchill autorizó numerosas ofensivas puntuales contra la costa de la Europa dominada por los nazis. En marzo, un comando británico pilotó el HMS *Cambeltown* (anteriormente USS *Buchanan*), repleto de explosivos hasta el dique seco de St. Nazaire, en la costa francesa. El objetivo consistía en

destrozar el dique para que no pudiera utilizarlo el *Tirpitz* . La incursión cumplió su misión, aunque de los 622 voluntarios que la llevaron a cabo, dos terceras partes murieron o resultaron heridos. En mayo, las fuerzas británicas se apoderaron de Madagascar, una colonia francesa, para anticiparse al plan alemán de establecer allí sus bases de submarinos para una campaña contra los convoyes aliados con destino a Rusia a través del golfo Pérsico. Otra incursión, aún más ambiciosa, tuvo lugar el 19 de agosto (cuatro días después de que el convoy de la Operación Pedestal arribara a Malta), cuando cinco mil soldados, en su mayoría canadienses, desembarcaron en Dieppe, a mitad de camino entre Calais y Normandía. Aquella incursión acabó en desastre, con la muerte de casi mil canadienses y la captura de otros dos mil. La experiencia parecía confirmar que los Aliados de habla inglesa sencillamente no estaban preparados para una ofensiva seria en Europa continental.4

Churchill sugería que si había que hacer algo en 1942, ese algo debía ser una invasión aliada del África Septentrional Francesa. Aunque la Francia de Vichy era técnicamente neutral, Churchill esperaba que la conquista de sus colonias en el norte de África conllevaría a todos los efectos tener rodeado al imperio nazi en Europa, lo que tal vez animaría a los franceses a reincorporarse al conflicto. Y por otra parte, una campaña en el norte de África supondría destinar tropas estadounidenses al teatro del Mediterráneo, donde Gran Bretaña tenía grandes intereses estratégicos. Marshall presionó en contra de aquella propuesta, llegando en un determinado momento a proponer que Estados Unidos abandonara del todo el protocolo de «Alemania primero» y pasara a la ofensiva en el Pacífico. Roosevelt rechazó esa propuesta e insistió en que Marshall encontrara «un teatro específico y definido donde nuestras fuerzas terrestres y navales puedan operar contra las fuerzas terrestres alemanas en 1942». El 27 de julio (el mismo día en que Fletcher, Turner y Vandegrift se reunían a bordo del *Saratoga* para debatir la invasión de Guadalcanal), Marshall se reunió con su homólogo británico en Londres para negociar una estrategia. Al final, Marshall cedió ante la presión política y las realidades logísticas, y la Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor británico-

estadounidense aprobó un plan para invadir África Septentrional Francesa en la primera semana de noviembre. Su nombre en clave era Operación Torch (antorcha).5

Suponiendo que la invasión tuviera éxito, la Operación Torch situaría a las fuerzas aliadas en el teatro europeo antes de que terminara el año, aunque distaba mucho de crear un segundo frente que aliviara la presión sobre el Ejército Rojo. Por ejemplo, no cumplía el objetivo de Roosevelt de combatir contra las fuerzas terrestres alemanas, porque en otoño de 1942 no había alemanes en el África Septentrional Francesa.

Para colmo, incluso aquella modesta iniciativa contra un supuesto país neutral podría resultar difícil de ejecutar debido a los problemas logísticos, que se veían exacerbados por la necesidad de apoyar simultáneamente a las tropas de Infantería de Marina de Estados Unidos en Guadalcanal. Para que los marines pudieran mantener su precario punto de apoyo en aquel puesto avanzado de la jungla, era imprescindible reforzarlos sustancialmente y reabastecerlos con regularidad mediante los convoyes y sus correspondientes escoltas. Esos dos imperativos —la percepción de una necesidad política de llevar a cabo un importante desembarco en el norte de África y la necesidad logística de tener bien abastecida a Guadalcanal— significaba que a pesar de su compromiso formal con el principio de «Alemania primero», a todos los efectos los británicos y los estadounidenses estaban librando una guerra en dos frentes, donde la capacidad de transporte marítimo era al mismo tiempo el componente esencial y el principal punto débil.

Mientras proseguía la planificación de la Operación Torch en el teatro atlántico, tanto los estadounidenses como los japoneses trasladaban frenéticamente refuerzos a Guadalcanal, en el Pacífico Sur —los estadounidenses de día, los japoneses por la noche—. Los estadounidenses ampliaban y reforzaban su perímetro en torno a la playa del desembarco inicial, y los japoneses reforzaban su posición en el extremo occidental de la isla. En medio, la mayor parte de la isla seguía siendo una especie de tierra de nadie de jungla

impenetrable. La escasez de barcos de transporte continuaba siendo un problema crucial para ambos bandos, lo que les obligaba a ajustar su planificación estratégica en otros lugares del mundo. Los japoneses cancelaron sus planes de nuevas iniciativas en el Índico, y los estadounidenses, a pesar de las exigencias de la Operación Torch, mantenían en el Pacífico todos los barcos de transporte de Turner, e incluso trasladaron allí el *Wasp* para reforzar la flota de portaaviones de Fletcher. De esa forma, Guadalcanal tuvo unas repercusiones significativas en la guerra mundial, así como en el Pacífico Sur.6

Un factor clave en la campaña era la superioridad aérea de Estados Unidos. Aunque el enclave estadounidense seguía siendo relativamente pequeño, incluía el aeródromo japonés, todavía en construcción. Los estadounidenses lo terminaron y lo llamaron Aeródromo Henderson en honor de un comandante de Infantería de Marina muerto en combate en la batalla de Midway. El 20 de agosto, aterrizaron allí los primeros aviones de combate estadounidenses —pilotados por los marines— para consolidar una presencia aérea permanente. Dado que la palabra en clave para designar Guadalcanal era «Cactus», aquellos aviones acabaron siendo conocidos como Cactus Air Force. En un intento de neutralizar el impacto de aquellos aviones, los japoneses realizaban periódicamente ataques aéreos nocturnos contra la cabeza de playa estadounidense, sobre todo contra el Aeródromo Henderson, aunque resultaban ser más una molestia que una verdadera amenaza. A más de un piloto de los marines le parecía que «todas las noches llegaba algún maldito bombardero japonés», lanzaba unas cuantas bombas contra el aeródromo o sus inmediaciones y volvía a marcharse.7

Lo que obligaba a los japoneses a trasladar sus refuerzos a Guadalcanal por la noche era la amenaza de la Cactus Air Force. Casi siempre lo llevaban a cabo con destructores, hacinando en cada uno de ellos a doscientos soldados para realizar el trayecto de 960 km entre Rabaul y cabo Esperance, en el extremo occidental de Guadalcanal. A la tripulación de los destructores les desagradaba que sus barcos se utilizaran para el transporte. En palabras de un oficial de Estado Mayor: «Estos días somos más un convoy de

cargueros que un escuadrón de combate». Indudablemente a los soldados tampoco debía de agradarles que les hacinaran dentro de un estrecho destructor, donde los mareos hacían estragos. Pero Japón también sufría una desesperante escasez de barcos de transporte, que en cualquier caso tan solo podían navegar a una velocidad de entre 10 y 12 nudos, mientras que los destructores podían alcanzar una velocidad de 30 nudos o más. Para evitar los ataques de la Cactus Air Force, los destructores programaban su partida de Rabaul para llegar al límite del radio de acción de 320 km desde el Aeródromo Henderson justo después del anochecer. Después realizaban un trayecto a toda máquina hasta la isla aprovechando la oscuridad, descargaban a sus para entonces abatidos pasajeros y volvían ponerse en marcha a toda prisa para llegar a ese límite de 320 km antes del amanecer. Lo hacían con tanta regularidad que los marines de la isla se referían a aquellos trayectos con el término Tokio Exprés.8

Entre los primeros refuerzos japoneses que llegaron a la isla había un batallón de 916 hombres a las órdenes del coronel Kiyonao Ichiki. En vez de esperar a tener más apoyo, Ichiki ordenó insensatamente un ataque terrestre nocturno contra el perímetro defensivo de los marines el 21 de agosto. Su fuerza no solo fue derrotada, fue prácticamente aniquilada, un desenlace que hizo sentar la cabeza a los comandantes japoneses del teatro de operaciones en Rabaul. El 28 de agosto, el almirante Yamamoto trasladó su buque insignia, el gigantesco *Yamato* , hasta Truk, en las Islas Carolinas, y desde allí ordenó la Operación KA, una campaña de refuerzo mucho más sustancial, concebida para llevar hasta Guadalcanal los 5.800 soldados que inicialmente se habían destinado a ocupar Midway en caso de que la batalla hubiera tenido el desenlace planeado. Yamamoto dio la orden a la flota de portaaviones del almirante Nagumo de que cubriera al convoy de los refuerzos, y esa decisión dio lugar a la tercera batalla importante entre portaaviones durante la guerra del Pacífico.9

Como era habitual, el plan japonés para llevar sus refuerzos era complejo, incluso rebuscado. El convoy de tropas en sí estaba formado por un buque de transporte y cuatro destructores antiguos,

todos ellos abarrotados de soldados, y escoltados por la 2.ª División de Destructores, comandada por el contraalmirante Raizo Tanaka, famoso por su competencia y su estoica imperturbabilidad. Para cubrir al convoy y a su escolta, Chūichi (King Kong) Hara encabezaba un grupo de distracción formado por el portaaviones ligero *Ryūjō* , un crucero ligero y dos destructores. Por detrás de ellos iba una flota de superficie de seis cruceros a las órdenes de Nobutake Kondō, seguido de otra flota mayor de acorazados y cruceros pesados a las órdenes de Hiroaki Abe, y por último la fuerza principal de portaaviones a las órdenes de Nagumo. Al igual que en Midway, aquellas fuerzas estaban tan dispersas que resultaba difícil que se prestaran apoyo mutuo.

Para enfrentarse a ellas, Fletcher contaba con tres portaaviones, aunque en un intento de asegurarse de que todos ellos estuvieran siempre bien abastecidos de combustible, los iba enviando uno por uno de vuelta a Numea para que llenaran sus depósitos, de modo que la mayor parte del tiempo tan solo disponía de dos portaaviones para el combate. Aquella semana le tocaba repostar al *Wasp* , que había partido hacia Numea el día anterior. Además, Fletcher contaba con una sustancial flota de superficie que incluía el nuevo acorazado *North Carolina* y tres cruceros pesados. El *North Carolina* portaba nueve cañones de 406 mm, pero, lo que era más importante para Fletcher, también estaba erizado de docenas de nuevos cañones antiaéreos.10

La confrontación, que vino en llamarse la batalla de las Salomón Orientales, tuvo lugar durante la última semana de agosto y fue una réplica casi exacta de la batalla del mar del Coral del mes de mayo anterior. Al igual que en aquella, los aviones de los grandes portaaviones de la flota de cada uno de los bandos dedicaron la mayor parte del primer día a buscar al enemigo. Un avión PBY estadounidense localizó e informó de la posición del *Ryūjō* de Hara minutos después de las 9 de la mañana, aunque el informe nunca llegó a los portaaviones de Fletcher. Este sí recibió un parte que avisaba de la presencia de dos cruceros ligeros y un destructor que le enviaron sus propios aviones de reconocimiento, pero él iba en busca de presas más grandes. En el mar del Coral, Fletcher había

destinado toda su fuerza de ataque contra lo que resultó ser el pequeño portaaviones *Shōhō* . Esta vez esperó varias horas para cerciorarse de que en la zona no hubiera blancos más importantes. Mientras tanto, desde el *Ryūjō* , Hara envió una fuerza de ataque de seis bombarderos y quince cazas para cargar contra el Aeródromo Henderson. Aquello fue su perdición, no solo porque dejaba al *Ryūjō* con tan solo nueve cazas para proteger al grupo de combate, sino también, y sobre todo, porque los aviones aparecieron en el radar del *Saratoga* , lo que alertó a Fletcher de la presencia de un portaaviones. Dado que este no había recibido noticias de sus otros aviones de reconocimiento, a las 13.40 ordenó un ataque aéreo contra el *Ryūjō* .11

Los treinta y ocho aviones que envió Fletcher sorprendieron al *Ryūjō* con sus cazas restantes todavía en cubierta. Al tiempo que el *Ryūjō* viraba tardíamente a fin de poner la proa al viento para el despegue de los cazas, los estadounidenses se lanzaban en tropel sobre el portaaviones, alcanzándolo con cuatro bombas de 435 kg y un torpedo, además sin perder ni un solo avión. Un testigo presencial a bordo de un destructor japonés que se encontraba cerca recordaba que «el *Ryūjō* ya no parecía un barco, era un gigantesco fogón, lleno de agujeros que escupían unas fantasmagóricas llamaradas rojas». El barco se hundió aquella noche (aunque los Aliados no lo supieron a ciencia cierta hasta un año después). Los aviones del *Ryūjō* que sobrevivieron al ataque contra el Aeródromo Henderson, un ataque que causó escasos daños, o bien volaron hasta Buka, a mitad de camino hacia Rabaul, o amerizaron, donde en su mayoría fueron recogidos por los destructores de la escolta.12

Mientras tanto, unos minutos después de las 14, a bordo del *Shōkaku* , Nagumo recibía de sus aviones de reconocimiento un parte de avistamiento de los portaaviones estadounidenses y lanzaba un ataque por su cuenta. El radar de los estadounidenses volvió a resultar de inestimable ayuda cuando, poco después de las 16, detectó la primera oleada de aviones japoneses al ataque —veintisiete bombarderos en picado Val y diez Zeros— cuando todavía se encontraban a una distancia de 160 km. Los estadounidenses

pusieron en el aire todos los aviones de que disponían, aumentando la patrulla de combate aéreo hasta cincuenta y tres Wildcats, y enviaron a sus bombarderos a atacar a los portaaviones de Nagumo.

El sol brillaba en lo alto del cielo, lo que contribuía a que las condiciones para el ataque fueran las ideales. La defensa aérea estadounidense fue menos eficaz de lo que podría haber sido, porque los pilotos incumplían la disciplina de radio, sobrecargando el circuito con mensajes como «Cuidado» y «Dos "cocos" a tu izquierda», lo que dificultaba la tarea del director de los cazas a la hora de coordinar la defensa desde el *Enterprise* . Los Wildcats abatieron varios Vals antes de que estos pudieran acercarse lo suficiente para lanzar sus bombas, aunque un número suficiente de ellos consiguió abrirse paso a través del intenso fuego antiaéreo del *North Carolina* y acertar al *Enterprise* con tres bombas consecutivas. Como recordaba un tripulante a bordo del *Enterprise* : «Nos hicieron un roto bastante grande». Los equipos de control de daños mantuvieron a flote el barco, y al cabo de media hora ya podía recuperar los aviones, aunque a Fletcher no le quedó otra opción que ordenar al *Enterprise* que regresara a Pearl Harbor para hacer reparaciones. Afortunadamente para los estadounidenses, la segunda oleada de bombarderos japoneses no llegó a localizar los buques de la U.S. Navy, y todos regresaron a sus respectivos portaaviones aún con la munición a bordo.13

A la hora del crepúsculo, Fletcher se encontraba con un *Enterprise* muy tocado, y al mismo tiempo, desde Numea, el almirante Ghormley le ordenaba «reabastecer de combustible el grupo de combate lo antes posible». Por consiguiente, en vez de proseguir con la batalla, Fletcher decidió retirarse hacia el sur. Era la decisión correcta, ya que la flota de superficie de Abe, formada por dos acorazados y diez cruceros pesados, navegaba hacia él a 25 nudos. Sin embargo, ese tipo de decisiones eran justamente las que podían provocar las iras de King, y Fletcher lo sabía. Según el oficial jefe de inteligencia de Fletcher, el capitán de corbeta Gil Slonim, Fletcher se desplomó en un silla y dijo: «Chicos, esta noche voy a recibir dos despachos, uno del almirante Nimitz diciéndome lo bien que lo hemos hecho, y otro de King diciendo: "¿Por qué demonios

no ha utilizado usted sus destructores y ha llevado a cabo un ataque [nocturno] con torpedos?", y Dios sabe que ambos tendrán razón».14

Además del *Ryūjō* , en el enfrentamiento los japoneses habían perdido 33 aviones embarcados, y en una nueva analogía con la batalla del mar del Coral, eso fue suficiente para convencer a Nagumo de que lo mejor era retirarse hacia el norte. El convoy de tropas a las órdenes de Tanaka siguió navegando hacia Guadalcanal durante varias horas más, pero a última hora de la tarde fue atacado por los aviones de la Cactus Air Force. Uno de los aviones estadounidenses consiguió impactar con una bomba en la cubierta de proa del buque insignia de Tanaka, el crucero ligero *Jintsu* , y otro alcanzó el barco de transporte *Kinryu Maru* , que llevaba mil soldados a bordo. Poco después atacaron varios bombarderos B-17 del Ejército. En un raro ejemplo de acierto en un bombardeo desde una altura superior a 10.000 pies, una bomba impactó justo en medio del destructor *Mutsuki* , lo partió en dos y lo mandó al fondo del mar. Después de aquello, Tanaka recibió la orden de dar media vuelta y poner rumbo al norte.15

Al igual que en el mar del Coral, la batalla se saldó con un empate. Los japoneses perdieron el *Ryūjō* , el *Mutsuki* y un barco de transporte de tropas, además de los 33 aviones que ya hemos mencionado. Los estadounidenses perdieron 17 aviones y provisionalmente el uso del *Enterprise* . Pero lo más importante fue que el enfrentamiento convenció a los japoneses de que lo mejor era cancelar los desembarcos en Guadalcanal. En el mes de mayo anterior, los estadounidenses habían anunciado a bombo y platillo la batalla del mar del Coral como una gran victoria porque había obligado a los japoneses a cancelar su invasión de puerto Moresby. Esta vez, a pesar de que los resultados eran similares, King decidió que la batalla de las Salomón Orientales era una decepción, todo por culpa de la pusilanimidad de Fletcher. El disgusto de King se basaba en parte en las afirmaciones de los pilotos estadounidenses, que afirmaban haber destruido 80 aviones japoneses, más del doble de la cifra real. De ser cierto, habría significado que los japoneses se habían quedado sin la mayor parte de su potencial ofensivo, y

Fletcher habría podido reanudar el ataque contra los portaaviones con relativa impunidad, aunque aún habría tenido que vérselas con la flota de superficie de Abe.

Para entonces Fletcher había estado al mando de la flota de portaaviones de Estados Unidos en tres batallas importantes: el mar del Coral, Midway y las Islas Salomón. De las tres, la única victoria clara era Midway, y King le atribuía la mayor parte del mérito a Spruance. Hasta ese momento, Nimitz había defendido a Fletcher, pero a King se le había agotado la paciencia y buscó algún motivo para relevar a Fletcher y nombrar un comandante más agresivo. Encontró el motivo cinco días después, el 31 de agosto, cuando un submarino japonés logró acertar al *Saratoga* con un torpedo, lo que le obligó a regresar a Pearl Harbor, junto con el *Enterprise* , para hacer reparaciones. King aprovechó la oportunidad para ofrecerle a Fletcher un cargo en tierra, y este nunca volvió a tener un puesto de mando en el mar.16

La baja provisional del *Saratoga* dejaba como únicos portaaviones operativos en el Pacífico Sur al recién llegado *Hornet* y al *Wasp* , aunque fue de gran ayuda que, antes de su partida con rumbo a Pearl Harbor, muchos de los aviones del *Saratoga* volaran hasta el Aeródromo Henderson para reforzar la Cactus Air Force. Al igual que Midway tres meses atrás, la propia isla de Guadalcanal se convirtió en una plataforma de aviación crucial para reforzar la flota de portaaviones. El 1 de septiembre, los marines de Guadalcanal recibieron otro importante refuerzo, con la llegada de la primera unidad de los Batallones de Construcción de la Armada, los *Seabees* [«abejas del mar» [1]], que mantuvieron en funcionamiento el Aeródromo Henderson a pesar de las constantes incursiones aéreas japonesas. Como ha señalado el historiador John Costello: «Mantener abierto el aeródromo para que los aviones estadounidenses pudieran operar fue tan crucial para el aumento de la frecuencia de los combates por Guadalcanal como el hecho de que los marines defendieran sus posiciones».17

Dos semanas después, la Cactus Air Force pasó a desempeñar un papel aún más crucial. La mañana del 15 de septiembre, el capitán de navío Takaichi Kinashi, a bordo del submarino I-19, se quedó

sorprendido al divisar un convoy estadounidense de seis barcos de transporte de tropas que se dirigía a Guadalcanal. Llevaban a bordo el 7º Regimiento de Infantería de Marina y, dado el valor de aquel cargamento humano, el convoy iba escoltado por los dos portaaviones que le quedaban a Estados Unidos, más un acorazado y varios cruceros y destructores. Kinashi disparó un abanico de seis torpedos contra el portaaviones más cercano. En lo que probablemente fue la andanada de torpedos más devastadora de toda la guerra, un torpedo alcanzó al acorazado *North Carolina* , otro impactó en el destructor *O'Brien* y tres acertaron en el portaaviones *Wasp* . El torpedo que alcanzó al *North Carolina* lo hizo por debajo de su cinturón de blindaje y le abrió un enorme boquete en el costado de babor. Casi de inmediato, el barco se escoró cinco grados, aunque fue posible volver a equilibrarlo inundando rápidamente algunos compartimentos estancos de la banda contraria, y pudo mantener la velocidad. También el *O'Brien* se mantuvo a flote, aunque posteriormente se fue a pique cuando navegaba de vuelta hacia Pearl Harbor para hacer reparaciones.

En cuanto al *Wasp* , dos impactos directos y uno de refilón de los grandes torpedos Tipo 95 provocaron múltiples incendios a bordo y, en una réplica de lo que le ocurrió a los japoneses en Midway, esos incendios desencadenaron numerosas explosiones secundarias de la munición y el combustible de aviación en la cubierta de hangares del *Wasp* . A pesar de los valerosos esfuerzos por controlar los daños, muy pronto quedó claro que el gran portaaviones estaba mortalmente herido, y el capitán de navío Forrest P. Sherman ordenó abandonar el barco. [2]

El convoy con los refuerzos logró arribar a Guadalcanal, donde la llegada del 7.º Regimiento reforzó enormemente el contingente de Vandegrift. Ese mismo convoy también suministró 147 vehículos y 400 bidones de combustible de aviación para la Cactus Air Force. Sin embargo, la pérdida del *Wasp* dejaba al *Hornet* como único portaaviones estadounidense plenamente operativo en el Pacífico.18

La situación no era mejor en el Atlántico, donde el único portaaviones del arsenal marítimo estadounidense era el USS *Ranger* , más pequeño de lo habitual. Teniendo en cuenta que los británicos también habían sufrido bajas entre sus portaaviones durante la Operación Pedestal, la posibilidad de dar una cobertura aérea suficiente a la Operación Torch se antojaba problemática. De hecho, los Aliados ya tenían dificultades para reunir barcos de transporte de todo tipo para la invasión en ciernes: barcos de transporte de tropas para llevar a los soldados hasta la cabeza de playa, cargueros para transportar el equipo y los suministros de las tropas, buques de escolta para protegerlas durante el trayecto y las embarcaciones anfibias especializadas necesarias para transportar a los hombres y su equipo hasta las playas de la invasión y para mantenerlos allí. En palabras de Mark Clark, el subcomandante estadounidense de la Operación Torch, hubo «una serie de crisis por el espacio de carga, y fue necesario hacer frecuentes cambios de planes a fin de superar la permanente escasez de buques». Por difícil y polémico que hubiera sido tomar la decisión de desembarcar en el norte de África, esa fue la parte fácil; hacerla realidad planteaba unos problemas logísticos sobrecogedores.19

Tal vez como premio de consolación por haber perdido el debate estratégico, el comandante de la Operación Torch era un estadounidense: el exjefe de planificación de Marshall, Dwight D. Eisenhower. Ike, como era universalmente conocido, había sido nombrado para el cargo el 6 de agosto (la víspera de que los marines estadounidenses desembarcaran en Guadalcanal), y su tarea consistía en supervisar un complejo rompecabezas administrativo que conllevaba infinidad de detalles logísticos. Además, su misión también exigía el tacto diplomático necesario para asegurar una colaboración más o menos armoniosa entre las fuerzas británicas y las estadounidenses. Eisenhower era un militar sin experiencia como líder en combate —nunca había estado al mando de tropas en una batalla—, pero era un hábil gestor de las personalidades, y su determinación de subordinar las ambiciones nacionales al objetivo general resultó crucial.20

El comandante de las fuerzas navales para la Operación Torch era el almirante sir Andrew Cunningham. Aunque anteriormente había sido aclamado por toda la Royal Navy por el éxito en su audaz ataque contra Tarento en 1940, y por su victoria en el cabo Matapán en 1941, Cunningham había perdido la confianza de Churchill; el primer ministro se había enemistado con él tras la desastrosa evacuación de Creta, y le había enviado a Washington como oficial de Estado Mayor de la Junta Combinada. Mientras tanto, el mando en el Mediterráneo había pasado a manos de Henry Harwood, el héroe de la batalla con el *Graf Spee* . Para desgracia suya, Harwood tampoco fue capaz de cumplir las expectativas de Churchill, de modo que Cunningham estaba otra vez al mando. El segundo de Cunningham para la Operación Torch era sir Bertram Ramsay, que había orquestado la evacuación desde Dunkerque.21

La escasez de material que sufrían los Aliados, sobre todo de barcos de transporte, les obligaba a improvisar. Los británicos tenían tres portaaviones de gran tamaño y otros tres más pequeños para cubrir los blancos que les habían sido asignados, pero los estadounidenses tan solo contaban con el *Ranger* . Para complementarlo, construyeron cubiertas de vuelo encima de cuatro buques cisterna y los rediseñaron como portaaviones auxiliares. Aquellos barcos eran sustancialmente más pequeños que los portaaviones convencionales, carecían de cubierta de hangares, pero aun así podían llevar a bordo treinta aviones cada uno, aunque todos ellos en cubierta.

Los barcos de transporte de tropas eran otro problema. Todos los buques de desembarco que poseían los británicos se habían perdido en Narvik y en Dunkerque, y muchos barcos de transporte estadounidenses estaban en el otro extremo del globo, llevando suministros a Guadalcanal. Se trataba de un juego de suma cero: los barcos necesarios para una empresa necesariamente había que sacarlos de otro lugar. Como afirma la historia oficial británica de la campaña: «Los barcos de transporte, los buques de almacenamiento y las embarcaciones auxiliares de todo tipo que hubo que retirar de la circulación perturbaron gravemente el programa de transporte marítimo de los Aliados en todo el mundo». Los Aliados reunieron

todo lo que encontraron. Para transportar a los soldados al norte de África utilizaron con asiduidad cruceros de antes de la guerra; los británicos incluso requisaron los transbordadores de la línea Glasgow-Belfast. Análogamente, los cargueros civiles estadounidenses se transformaron en «barcos de transporte de ataque». A todos los efectos, las flotas de invasión para la Operación Torch fueron un «amaño» (según los estadounidenses) o un «apaño» (según los británicos).22

Por supuesto, los abarrotados barcos de tropas y los repletos cargueros requerían una escolta sustancial para cruzar los varios miles de millas de océano hostil hasta las playas de la invasión, y eso también implicaba retirar fuerzas de otros teatros. Gran Bretaña tan solo podía escoltar a su contingente recurriendo intensivamente a la Home Fleet, igual que lo había hecho para la Operación Pedestal, y destinó al efecto tres acorazados (el *Duke of York* , el *Nelson* y el *Rodney*), el crucero de combate *Renown* , cinco cruceros, los cinco portaaviones de la Royal Navy y treinta y un destructores. Para conseguirlos, la Royal Navy redujo las escoltas de los convoyes transatlánticos y suspendió por completo los convoyes a Rusia. Los barcos de escolta para los buques de transporte de tropas estadounidenses iban a navegar directamente hasta el norte de África desde la Costa Este de Estados Unidos, y entre ellos figuraban tres acorazados (el *Massachusetts* , el *New York* y el *Texas*), siete cruceros y treinta y ocho destructores. Habría sido deseable un mayor número de destructores, pero a finales del verano de 1942 había una gran demanda de estos, por ejemplo en las Islas Salomón.23

Una vez que los barcos de transporte de tropas y los cargueros llegaran a las playas designadas, existía el problema adicional de trasladar a los hombres, sus equipos y sus vehículos desde los buques hasta la playa. Los marines que habían desembarcado en Guadalcanal se beneficiaron de años de prácticas de desembarco durante la década de 1939, y su ofensiva allí había sido casi cuestión de rutina; tan solo tuvieron que saltar por la borda de sus lanchas de desembarco y vadear el último trecho hasta la playa. Sin embargo, en la ofensiva del norte de África iban a participar

soldados del Ejército de Tierra, no marines, y a una escala mucho mayor. Para llevarlos a tierra desde los barcos iban a tener que bajar desde los buques de transporte por unas redes de cuerda o de cadena hasta unas pequeñas lanchas de contrachapado con las que debían recorrer varias millas hasta la playa.

Además, escaseaban las embarcaciones necesarias para aquella tarea. La versión británica de ese tipo de pequeña lancha de desembarco se llamaba «lancha de desembarco ofensiva» (LCA), y la versión estadounidense se llamaba «lancha de desembarco de tropas» (LCP). Cada una de ellas era capaz de transportar 36 soldados por trayecto, y sus marineros tripulantes debían ir y volver una y otra vez entre el barco y la orilla hasta que se consolidara la fuerza de desembarco. Dado que las LCP estadounidenses habían sido diseñadas y construidas por Andrew Jackson Higgins, casi todo el mundo las llamaba lanchas Higgins (un nombre que adoptaremos también aquí). En una fase posterior de la guerra, tanto la versión británica como la estadounidense iban a disponer de una proa blindada abatible que permitía que los soldados salieran a paso ligero desde la lancha hasta la playa, pero los primeros modelos eran simples cajones rectangulares de contrachapado con un motor en la popa, y cuando embarrancaban contra la arena, los soldados, que portaban entre 27 y 40 kg de equipo más el fusil, tenían que saltar por la borda al mar, que les cubría hasta la cintura, y después caminar hasta la playa, como habían hecho los marines en Guadalcanal.24

Llevar los vehículos blindados hasta la playa era un problema mucho mayor. En 1940, las campañas de Francia y Flandes habían demostrado que en la Segunda Guerra Mundial el combate en tierra implicaba utilizar vehículos blindados, y más concretamente carros de combate. Llevar los carros de combate desde un barco hasta la orilla era un problema mucho más difícil que transportar soldados. Los británicos habían experimentado con barcazas para transportar carros de combate que eran una adaptación de los petroleros de poco calado que se utilizaban en el lago de Maracaibo, en Venezuela. Al igual que muchas otras innovaciones, esta tenía su origen en la fértil imaginación del primer ministro, y las barcazas recibieron el

nombre de Winstons (mientras que las versiones más pequeñas se llamaban Winettes). Lo que las diferenciaba eran sus enormes compuertas de proa, que se abrían como un gigantesco aparador. Después de aproximarse todo lo posible a la playa, las barcazas abrían sus grandes compuertas de proa y desplegaban una larga rampa. En teoría, a partir de ahí los carros de combate y los camiones ya podían salir de la espaciosa bodega de la barcaza directos hasta la playa. Indudablemente, el concepto era válido, como vinieron a demostrar los modelos posteriores de ese tipo de lancha. Sin embargo, las primeras versiones eran poco manejables y difíciles de descargar, y ya habían resultado decepcionantes, incluso casi desastrosas, durante el malhadado ataque contra Dieppe.25

Los estadounidenses abordaron el problema de una forma diferente, pues requisaron un gran barco carguero, el *Seatrain New Jersey* , que había sido diseñado para trasportar vagones de ferrocarril desde Nueva York hasta Cuba, y lo modificaron para el transporte de carros de combate. Sin embargo, no se trataba de un verdadero buque anfibio, dado que su casco con forma de V no le permitía navegar hasta una playa, de modo que tan solo podía descargar su cargamento de carros de combate si tenía acceso a un puerto en funcionamiento.

Portaaviones, acorazados, cruceros, barcos de tropas, cargueros, destructores y lanchas de desembarco: en total, los británicos y los estadounidenses emplearon casi seiscientos buques, más las pequeñas lanchas Higgins, para llevar a cabo aquella primera contraofensiva estratégica importante de la guerra. Desde el principio, los comandantes tuvieron que hacer lo indecible para encontrar los recursos humanos, el equipo y, sobre todo, los barcos necesarios para hacerla realidad. El apodo Operación *Shoestring* («con pocos medios»), que se había utilizado para designar el desembarco en Guadalcanal, también habría podido aplicarse perfectamente a la Operación Torch.

Al tiempo que Eisenhower y su equipo se esforzaban por reunir los distintos componentes de la fuerza de invasión del norte de África,

proseguía la carrera para llevar más y más tropas a Guadalcanal. El Tokio Exprés persistía, y en octubre ya había trasladado a la isla a más de veinte mil soldados y sus equipos. Los estadounidenses también reforzaban su contingente. Durante la segunda semana de octubre le añadieron el 164.º Regimiento de Infantería del Ejército de Tierra, una unidad de la Guardia Nacional estadounidense que formaba parte de la División Americal (*American - New Caledonian*). Fue escoltada hasta la isla por lo que vino en llamarse el Grupo de Combate 64, compuesto por dos cruceros pesados, dos cruceros ligeros y cinco destructores, a las órdenes del contraalmirante Norman Scott.26

Mientras ese convoy iba de camino, los japoneses enviaron su propio convoy de refuerzos desde Rabaul, en este caso formado por dos portahidroaviones, el *Nisshin* y el *Chitose* , cargados al máximo, con una fuerza de cobertura circular de seis destructores. Como siempre, los barcos avanzaban a la cómoda velocidad de 15 nudos hasta que llegaban a la línea invisible que marcaba los 320 km de distancia desde el Aeródromo Henderson, momento en el que aumentaban la velocidad hasta los 25 nudos para el trayecto final hasta la isla. Sin embargo, a las 10.30 de la mañana, un avión de reconocimiento B-17 avistó el convoy e informó de su posición y su rumbo. Basándose en ese parte, y después de depositar sin novedad a la División Americal en Guadalcanal, el Grupo de Combate 64 de Scott puso rumbo al norte para interceptar el convoy japonés.

Scott, de cincuenta y tres años, era consciente de la pericia del enemigo en los combates nocturnos, pero si el informe de avistamiento del B-17 era exacto, también sabía que tenía una clara superioridad sobre su adversario. También había otros dos factores que jugaban a su favor. Uno era que para entonces todos sus buques ya disponían de radar, aunque tan solo dos de ellos, los cruceros ligeros *Boise* y *Helena* , contaban con el nuevo radar SG, con la ya familiar antena parabólica giratoria, que era capaz de proporcionar tanto la distancia como la demora de los contactos de superficie y de mostrarlos en un visor de pantalla PPI (indicador de posición) semejante a un mapa. La otra ventaja con la que contaba Scott era el factor sorpresa. A diferencia de la batalla de la isla de

Savo, esta vez iban a ser los estadounidenses quienes irían buscando la batalla y los japoneses los que se verían sorprendidos y estarían desprevenidos. Scott se había perdido la batalla de la isla de Savo porque se encontraba al mando de dos cruceros de la flota oriental, el lado más alejado de los combates, y es posible que eso contribuyera a su determinación de vengar la humillación de dicha derrota. Armado con aquel parte de avistamiento, Scott rodeó el extremo occidental de Guadalcanal y puso rumbo al norte, decidido a tenderle una emboscada al convoy japonés.27

Lo que Scott no sabía era que unas horas por detrás del convoy de refuerzos japonés navegaba una segunda flota japonesa, formada por tres cruceros pesados, veteranos de la batalla de la isla de Savo, y dos destructores, todos ellos bajo el mando del contraalmirante Aritomo Gotō, asimismo veterano de dicha batalla. La flota de Gotō tenía una misión distinta de la del grupo de refuerzo. Su tarea consistía en bombardear el Aeródromo Henderson.

Era una noche oscura y sin luna y, gracias a una densa capa de nubes, sin estrellas. Los barcos de Scott, que avanzaban en columna, navegaban con las luces apagadas. De vez en cuando algún chaparrón intermitente barría la flotilla, y la única visibilidad la brindaban los destellos ocasionales de algún relámpago distante. A las 23.45, cuando los buques estadounidenses se aproximaban a la isla de Savo, Scott ordenó invertir el rumbo para volver a cruzar el canal entre la isla de Savo y el cabo Esperance. Cuando Scott dio la orden de maniobrar, el destructor que iba en cabeza hizo girar su timón debidamente, y a su vez los dos destructores que iban detrás hicieron lo mismo, virando en el mismo punto que lo había hecho el barco de cabeza para mantener la formación en fila de a uno. Sin embargo, el oficial que iba al mando del buque insignia, el *San Francisco* , accionó el timón de inmediato, y el *Boise* , que iba a su popa, siguió tras su estela. Ese error significaba que ahora los tres destructores de cabeza estaban un poco a estribor del cuerpo principal. Scott, intentando reagrupar su formación, lo confirmó a través de la radio de corto alcance TBS (*talk between ships* , conversación entre buques): «¿Van a ocupar sus posiciones en

cabeza?», le preguntó a los destructores. [3] La respuesta fue: «Afirmativo, nos aproximamos por su lado de estribor». De modo que cuando el *Helena* y el *Boise* informaron de un fuerte contacto de radar a estribor, Scott supuso que se trataba de sus tres destructores.28

No era eso. Los equipos de radar SG de los cruceros ligeros no habían detectado los tres destructores estadounidenses, ni tampoco el convoy de refuerzos que buscaba Scott. Por el contrario, los puntos de la pantalla eran los cruceros pesados de Gotō. Aunque no eran conscientes de ello, se trataba de una oportunidad inestimable para los estadounidenses, porque Gotō, que no disponía de radar de ningún tipo, no tenía ni idea de que los estadounidenses estaban allí. Los artilleros de los cruceros ligeros estadounidenses cargaron sus baterías principales, apuntaron sus cañones a estribor y esperaron la orden de empezar a disparar. El radiotelegrafista a bordo del *Helena* se puso en contacto varias veces con el buque insignia pidiendo permiso para disparar. Sin embargo, Scott todavía no estaba seguro de la ubicación de esos tres destructores, y no respondía. Al final, fue un fallo técnico de las comunicaciones lo que desencadenó la batalla.

Antes de la implementación del sistema TBS oral, la señal para abrir fuego en código Morse era «punto-raya-punto» —la letra R, es decir, «Roger» (recibido, entendido)—. Cuando el radiotelegrafista del *Helena* repitió su solicitud de autorización para disparar, utilizó la forma abreviada, y preguntó simplemente: «*Interrogatory Roger* », es decir: «¿Podemos abrir fuego?». Cuando el radiotelegrafista del buque insignia acusó recibo de la pregunta con la palabra «Roger», se interpretó como una respuesta afirmativa, e inmediatamente los 15 cañones de 152 mm del *Helena* empezaron a disparar. A partir de ahí, todos los demás buques estadounidenses, incluido el buque insignia, abrieron fuego.29

Scott estaba horrorizado. Temía que sus cruceros estuvieran disparando contra sus propios destructores, y ordenó frenéticamente el alto el fuego. Entre la cacofonía de las descargas, tan solo callaron los cañones de su barco. Scott tuvo que repetir la orden varias veces hasta que finalmente cesaron los disparos.30

En efecto, los blancos eran los cruceros de Gotō, que estaban a varias millas por detrás de los destructores estadounidenses. Por casualidad, la formación había pasado por delante de la flota de Gotō cuando se adentraba en el canal entre cCabo Esperance y la isla de Savo, las mismas aguas donde Mikawa había conseguido su victoria dos meses atrás. Gotō estaba igual de horrorizado que Scott. Estaba convencido de que le estaba atacando el grupo japonés de refuerzo que sabía que iba por delante de él. Envió un mensaje para identificarse, furioso con los cretinos que disparaban contra sus propios barcos —o eso creía él—. «¡Estúpidos idiotas!», masculló. Fueron sus últimas palabras. Los nueve proyectiles de 203 mm de la segunda salva del *San Francisco* alcanzaron al buque insignia de Gotō, el *Aoba* , y el almirante japonés fue una de las primeras víctimas de la batalla.31

La orden de alto el fuego de Scott estuvo a punto de echar a perder la enorme ventaja que le había brindado la fortuna, pero en seguida confirmó la posición de los destructores estadounidenses, y cuatro minutos después de ordenar el alto el fuego, dio la orden de que los cañones volvieran a disparar. El veterano de la Armada Charles Cook describía la secuencia de disparo: «Se oía el traqueteo de la bandeja de carga y el sonido musical del proyectil al ser empujado por el cargador mecánico hasta la recámara. Se colocaba rápidamente la carga explosiva por detrás del proyectil, se retiraba a bandeja y se cerraba la portilla». Cuando todas las torretas daban la señal de listo, se oían dos toques de sirena de aviso, después uno solo, y el director de fuego del buque apretaba el disparador. De la boca de los cañones surgían llamaradas de color naranja y miles de kilos de munición perforante salían disparadas hacia la oscuridad de la noche.32

Las torretas de artillería de los cruceros ligeros estadounidenses podían disparar diez salvas por minuto. Cuando entraban en funcionamiento sus cinco torretas, el *Helena* y el *Boise* eran capaces de disparar conjuntamente 300 proyectiles de 152 mm por minuto. A pesar de su desconcierto inicial ante aquella ofensiva, los japoneses en seguida se recuperaron y sus cañonazos también eran certeros. Varios proyectiles japoneses alcanzaron al crucero ligero *Boise* ,

entre ellos un proyectil de 203 mm que impactó en su torreta de proa y desató varios incendios que amenazaban con llegar hasta la santabárbara de proa. Por suerte, otros proyectiles abrieron vías de agua en el costado del barco que inundaron esa santabárbara. Dos de los destructores estadounidenses descarriados que tanto habían preocupado a Scott se vieron en tierra de nadie y fueron alcanzados por los proyectiles de ambos bandos, lo que les obligó a retirarse rápidamente de la batalla. Para entonces, varios buques japoneses estaban en llamas, y ya estaba claro que estaban siendo desbordados por una fuerza superior. Al cabo de treinta minutos de los primeros cañonazos, los japoneses emprendían la huida por el estrecho de Nueva Georgia (también conocida como el *Slot* , «la ranura») con su almirante mortalmente herido.33

Aquella batalla de cabo Esperance (11 de octubre de 1942) fue lo contrario de lo que había ocurrido dos meses atrás frente a la isla de Savo, cuando el escuadrón de Mikawa había pillado por sorpresa a los Aliados. Esta vez, sobre todo gracias al radar de los estadounidenses, los sorprendidos fueron los japoneses, y los que estaban preparados y en sus puestos cuando comenzó la batalla fueron los estadounidenses. A pesar de esas ventajas, los estadounidenses no lograron infligir una victoria unilateral sobre su enemigo como la que había conseguido Mikawa. Scott informó de que había hundido cuatro cruceros y dos destructores, aunque en realidad solo se hundió un destructor, el *Furutaka* , junto con el destructor *Fubuki* . El *Aoba* , buque insignia de Gotō, pese a haber sido alcanzado no menos de cuarenta veces, de alguna forma logró mantenerse a flote y regresar a Rabaul con su propia propulsión. Por añadidura, de la misma forma que Mikawa no logró causar problemas a los barcos de transporte estadounidenses tras la batalla de la isla de Savo, tampoco Scott encontró el grupo de refuerzos japonés —su objetivo inicial, que logró desembarcar sus tropas y sus suministros en Guadalcanal—. Por último, después de medianoche, dos acorazados japoneses, el *Kongo* y el *Haruna* , bombardearon el Aeródromo Henderson con proyectiles de 356 mm, destruyendo y dañando tal cantidad de aviones de la Cactus Air Force que al amanecer tan solo siete estaban en orden de combate. Como

afirmaba en 1949 Samuel Eliot Morison: «La batalla de la isla de Savo fue una victoria para los japoneses pero los barcos de transporte estadounidenses salieron indemnes; la de cabo Esperance fue una victoria de los estadounidenses, pero los japoneses lograron su principal objetivo».34

Una semana después, el 18 de octubre, el vicealmirante William Halsey se encontraba en Numea en una gira de inspección y familiarización cuando recibió un mensaje de Nimitz comunicándole que debía relevar a Ghormley y asumir el mando de las fuerzas navales estadounidenses en el Pacífico Sur. «¡Jesucristo y el general Jackson!», exclamó Halsey. «Es la patata más caliente que me han dado en toda mi vida». Los dirigentes de la U.S. Navy en Washington y en Pearl Harbor habían llegado a la conclusión de que el cauto y cuidadoso Ghormley, por muy eficaz que hubiera sido como diplomático, sencillamente carecía del temperamento agresivo requerido en un comandante de teatro de operaciones. Nimitz pidió permiso a King para relevarle, y este accedió.35

Bill Halsey era, en palabras de su biógrafo más reciente, un hombre «extravagante, supersticioso y sentimental». En la flota tenía tal fama por su audacia para la acción que su nombramiento ya de por sí levantó enormemente la moral en todo el teatro de operaciones. Al enterarse de la noticia, los marines de Guadalcanal salieron en tropel de sus refugios y empezaron a celebrarlo. Halsey, consciente de que había sido ascendido a ese cargo para infundir agresividad a la campaña, dio órdenes al contraalmirante Thomas J. Kinkaid, que para entonces estaba al mando del *Hornet* , y a George D. Murray, capitán del *Enterprise* , recién reparado, para que llevaran a cabo una batida al norte y al este de las Islas de Santa Cruz. Se trataba de una medida audaz, incluso tal vez temeraria, y marcaba una nueva dirección de la estrategia de Estados Unidos. Además, Halsey ordenó al contraalmirante Willis Lee, al mando de los buques de superficie del Grupo de Combate 64, que para entonces incluía el nuevo acorazado *Washington* , que se adentrara por el canal de Nueva Georgia e intentara causarle problemas al Tokio Exprés. En

vez de esperar a los acontecimientos, Halsey estaba decidido a tomar la iniciativa.36

Los japoneses también estaban planeando una nueva campaña, en la que el Ejército y la Armada debían colaborar —por lo menos teóricamente—. Las tropas terrestres que había ido llevando el Tokio Exprés desde Rabaul y que se habían ido acumulando en Guadalcanal ya ascendían a más de 22.000 hombres, y el plan de los japoneses consistía en que esas fuerzas se apoderaran del Aeródromo Henderson a fin de neutralizar la Cactus Air Force, al tiempo que las fuerzas navales japonesas repelían los intentos de la U.S. Navy por impedirlo. Una vez que el Aeródromo Henderson cayera en manos japonesas, los aviones de los portaaviones japoneses aterrizarían allí para garantizar la superioridad aérea. Los buques que los japoneses asignaron a aquella misión constituían la armada más impresionante de la guerra desde la batalla de Midway. La «fuerza avanzada», a las órdenes de Nabutake Kondō, incluía dos acorazados (el *Kongo* y el *Haruna*), cuatro cruceros pesados, así como el nuevo portaaviones *Junyō* , que, pese a ser más pequeño que los mayores portaaviones de la flota, llevaba a bordo 45 aviones. La «fuerza de ataque», a las órdenes de Nagumo, incluía los dos grandes portaaviones (el *Shōkaku* y el *Zuikaku*) y el *Zuihō* , más pequeño. En total, los japoneses podían poner en el aire 194 aviones, 57 más que los estadounidenses, y además los japoneses eran más fuertes en acorazados y en cruceros.37

Yamamoto se hartó de que aquella poderosa armada pululara sin hacer nada al norte de Guadalcanal mientras él esperaba que el Ejército le comunicara que había conquistado el Aeródromo Henderson. Le advirtió a sus homólogos del Ejército que a menos que eso ocurriera muy pronto, sus buques iban a tener que retirarse para repostar. Los jefes del Ejército le aseguraron que el Aeródromo Henderson iba a ser tomado aquella misma noche, y el ataque comenzó a las 21.30 del 24 de octubre, durante un chubasco torrencial. Los infantes de Marina estadounidenses que defendían el aeródromo, un batallón de aproximadamente 7.000 hombres a las órdenes del teniente coronel Lewis B. («Chesty») Puller, lograron repeler varias ofensivas consecutivas de toda una división de

soldados japoneses. En medio de la espesura, y bajo una lluvia torrencial, los combates resultaban confusos, y en medio del caos el coronel Hiroshi Matsumoto, jefe de operaciones japonés, informó erróneamente de que el Aeródromo Henderson estaba en manos japonesas. Rabaul trasladó ese mensaje a la flota, y la Armada japonesa empezó a aproximarse a la isla. El capitán del *Zuihō* , Sueo Ōbayashi, envió 14 Zeros y varios bombarderos a Guadalcanal para que aterrizaran en el aeródromo recién conquistado, y los pilotos se quedaron estupefactos cuando fueron recibidos por un enjambre de cazas de la Infantería de Marina, que los derribó a todos. Cuando Halsey se enteró de que una importante fuerza naval se aproximaba a Guadalcanal, envió una escueta orden a su flota de portaaviones: «ATAQUEN, REPITO, ATAQUEN».38

El enfrentamiento que tuvo lugar a continuación, denominado la batalla de las Islas Santa Cruz por los estadounidenses y la batalla del Pacífico Sur por los japoneses, se produjo entre los días 26 y 27 de octubre de 1942. Conforme a lo que para entonces era un guion familiar, los aviones de reconocimiento de cada uno de los bandos localizaron los portaaviones enemigos e informaron de sus respectivas posiciones, y cada uno de los comandantes lanzó sus fuerzas de ataque hacia las coordenadas del parte de avistamiento. Los estadounidenses se apuntaron el primer tanto cuando uno de los aviones de reconocimiento, pilotado por el capitán de corbeta Stockton B. Strong, lanzó una bomba de 216 kilos contra el *Zuihō* , el portaaviones más pequeño, inutilizando su cubierta de vuelo e incapacitándolo para ulteriores operaciones aéreas.

Para el ataque principal, las eficaces tripulaciones japonesas lograron poner antes sus aviones en el aire, aunque los estadounidenses tan solo tardaron veinte minutos más. Al igual que en el mar del Coral, las formaciones de ataque enemigas llegaron a cruzarse de camino a sus respectivos blancos. En ese momento, 9 Zeros se descolgaron de la formación para atacar a los bombarderos estadounidenses y lograron abatir tres aviones torpederos y causar daños en un cuarto antes de ser repelidos por los Wildcats.39

Los estadounidenses operaban sus dos portaaviones en dos grupos de combate diferenciados, y como el *Enterprise* había

quedado parcialmente oculto por un aguacero, los japoneses centraron su ataque en el *Hornet* . A pesar de la cortina de fuego antiaéreo que lanzaban cuatro cruceros y seis destructores, los decididos pilotos de los Val lograron abrirse paso y alcanzaron al portaaviones estadounidense con tres bombas. Uno de los pilotos, con su avión ya inutilizado por la artillería antiaérea, se estrelló deliberadamente contra el *Hornet* , esparciendo su combustible de aviación en llamas sobre la cubierta de vuelo. Poco después, un Val tocado se estrellaba contra la batería de cañones de 127 mm de proa del *Hornet* y acabó encajado en el hueco del montacargas. [4] Sin embargo, ese no fue el golpe mortal, que corrió a cargo de los bombarderos torpederos Kate. Adoptando un clásico ataque en forma de yunque desde dos direcciones a la vez, los japoneses acertaron al *Hornet* con dos torpedos. A partir de ahí, el gran portaaviones perdió potencia y quedó varado en el agua. Posteriormente, mientras el crucero pesado *Northampton* intentaba remolcarlo para ponerlo a salvo, llegó otra escuadrilla de aviones torpederos, y aunque los estadounidenses lograron derribar ocho de ellos, el noveno consiguió acertar con un tercer torpedo en la banda de estribor del *Hornet* . Cuando aquel avión pasó en vuelo rasante por encima de la cubierta del *Hornet* , fue acribillado por la artillería antiaérea y estalló formando una bola de fuego. El *Hornet* , tocado por tres bombas, tres torpedos y dos aviones, tuvo que ser abandonado. Dos destructores de la flota de Kondō, que llegaron más tarde, finalmente lo enviaron al fondo del mar con otra serie de torpedos.40

Mientras tanto, los pilotos del *Hornet* , que no sabían que su barco se estaba hundiendo, lograban algún tipo de revancha al acertar con tres bombas de 435 kg en la cubierta de vuelo del *Shōkaku* . El gran portaaviones se mantuvo a flote, pero su cubierta de vuelo había quedado inutilizada y, al igual que el *Zuihō* , tuvo que retirarse de la batalla.41

A casi 320 km al sur de allí, los aviones de ataque japoneses pasaban a centrar su atención en el *Enterprise* . Entre el círculo de barcos de escolta que navegaban alrededor del *Enterprise* figuraba el nuevo acorazado *South Dakota* , que era capaz de disparar un

asombroso volumen de fuego antiaéreo dirigido por radar, y fue responsable del derribo de muchos de los más de 30 aviones japoneses que cayeron abatidos. Sin embargo, los pilotos japoneses supervivientes acertaron con tres bombas en el *Enterprise* , aunque no con sus torpedos, lo que con toda probabilidad lo salvó de correr la misma suerte que el *Hornet* . Al igual que el *Shōkaku* , el *Enterprise* seguía a flote, pero había quedado fuera de combate.42

Halsey, famoso por su belicosidad y deseando cumplir las expectativas de sus jefes, había enviado sus dos únicos portaaviones a un duelo con una fuerza enemiga superior, y los barcos lo habían pagado muy caro. El *Hornet* se había ido a pique, y aunque el *Enterprise* se mantenía a flote, su montacargas de la cubierta de proa estaba atascado, lo que reducía drásticamente la eficacia de su artillería. El almirante Thomas Kinkaid, quien estaba al mando del grupo de combate, no quería que se hiciera bajar el montacargas, por temor a que si a continuación no podía volver hasta el nivel de la cubierta, incapacitaría al portaaviones para las operaciones de vuelo. Hasta que fuera posible reparar el *Enterprise* , los estadounidenses no iban a poder contar con ningún tipo de portaaviones en el océano Pacífico. El objetivo para el que Yamamoto había ideado la operación de Midway finalmente se había hecho realidad.43

Los japoneses festejaron lo que ellos denominaban la batalla del Pacífico Sur como otra gran victoria de la Armada Imperial japonesa. Sus entusiastas pilotos informaban de que habían hundido cuatro portaaviones y tres acorazados, y aunque Yamamoto rebajaba unas afirmaciones tan hinchadas, la prensa japonesa lo anunciaba como un hecho consumado. Por supuesto, los japoneses también habían sufrido lo suyo. Tanto el *Zuihō* como el *Shōkaku* habían sobrevivido a la batalla, pero habían quedado fuera de combate hasta que fuera posible repararlos, y en el caso del *Shōkaku* eso llevó nada menos que nueve meses. Mucho más grave para los japoneses era la pérdida de sus aviones: aquel día fueron abatidos 97, y con ellos murieron 148 pilotos y tripulantes de vuelo, incluida exactamente la mitad de las tripulaciones de los bombarderos en picado y el 40 por

ciento de las de los bombarderos torpederos. También los estadounidenses habían sufrido graves pérdidas en aviación —un total de 81 aviones—, pero lo cierto era que estos no solo eran capaces de reemplazarlos con mayor facilidad, sino que además rescataron a la mayoría de sus valiosísimas tripulaciones. Para los japoneses, las pérdidas de aviones, y sobre todo de pilotos, empezaban a acumularse, y se trataba de unas pérdidas que su país no podía permitirse. Como tampoco hay que pasar por alto el hecho crucial de que, a pesar del importante esfuerzo realizado por la Armada y el Ejército japoneses, Guadalcanal y su aeródromo seguían estando en manos estadounidenses. Una vez más, una victoria táctica de Japón no había logrado asegurar su objetivo estratégico.44

En aquella batalla hubo una víctima adicional. Chūichi Nagumo, que había estado al mando del Kidō Butai en todos sus enfrentamientos desde Pearl Harbor hasta las Islas Salomón, estaba abatido y agotado. Yamamoto le había dado la oportunidad de redimirse tras el desastre de Midway, y Nagumo lo había logrado, apuntándose dos victorias tácticas en las Islas Salomón orientales. Sin embargo, ninguna de esas dos victorias había traído consigo un éxito estratégico, y ahora, al igual que le había ocurrido a Frank Jack Fletcher, a Nagumo le encomendaron un destino en tierra, y fue relevado por el almirante Jisaburō Ozawa, un hombre de más de dos metros de estatura.

Por último, para subrayar el carácter global de la guerra en el mar, la misma semana en que los pilotos estadounidenses y japoneses hacían estragos mutuos en la flota de portaaviones enemigos en el Pacífico, 28 buques de transporte estadounidenses, cargados con más de 33.000 soldados y escoltados por una flota de cruceros y destructores, zarpaban de Norfolk, Virginia, para iniciar una travesía de 6.400 km a través del Atlántico hasta el Protectorado Francés de Marruecos a fin de iniciar la Operación Torch.

[1] A partir de la pronunciación del acrónimo «C.B.» (*Construction Battalion*) surge por homofonía el término *sea bee (N. del T.)* .

[2] Forrest Sherman no tenía relación de parentesco con Frederick C. («Ted») Sherman, que estaba al mando del *Lexington* cuando se fue a pique en la batalla del mar del Coral.

[3] Los mensajes de TBS, un sistema de radio de baja potencia y frecuencia de rango VHF, tan solo podían enviarse a los barcos que estuvieran dentro del campo visual, hasta una distancia de aproximadamente 42 km. Eso impedía que las fuerzas enemigas los interceptaran o los recibieran siquiera.

[4] Aquellos impactos suicidas, que a menudo se han citado como los primeros ataques kamikaze, todavía no formaban parte de la táctica de batalla de los japoneses. Se trataba más bien de decisiones individuales que tomaban los pilotos cuando calculaban que sus aviones estaban demasiado dañados como para poder regresar a sus portaaviones, y por ello tomaban la decisión de infligir el mayor daño posible antes de morir. El uso deliberado de aviones suicidas no se convirtió en una política de los japoneses hasta octubre de 1944 y no fue plenamente adoptado hasta la primavera de 1945 (véase el capítulo 27).

16. EL PUNTO DE INFLEXIÓN

Durante la tercera semana de octubre de 1942, mientras los pilotos japoneses y estadounidenses se batían en duelo junto a las Islas de Santa Cruz, y los convoyes de invasión aliados procedentes de Escocia y Estados Unidos convergían sobre el norte de África, el general Bernard Law Montgomery, al mando del 8.º Ejército Británico en Egipto, ordenaba un ataque terrestre contra las fuerzas de Erwin Rommel en El Alamein. Montgomery podía hacerlo sobre todo gracias a su abrumadora superioridad en equipo y en material, que en su mayor parte habían sido puestos a su disposición a través de los convoyes procedentes de Estados Unidos. Para llegar hasta Montgomery, aquellos convoyes habían realizado una ruta de 32.000 km a través del Atlántico Sur hasta Ciudad del Cabo, remontando el océano Índico hasta el mar Rojo, y después a través del canal de Suez hasta Alejandría. Tan solo durante los meses de septiembre y octubre los convoyes suministraron más de 250.000 toneladas de pertrechos militares y 18.480 vehículos. Entre ellos había 318 carros de combate Sherman que Roosevelt le había prometido a Churchill tras la caída de Tobruk. Eso elevaba la fuerza de carros de combate británica a más de 1.000; Rommel tenía menos de la mitad.1

El Eje no podía estar a la altura de la concentración de medios de los Aliados porque las fuerzas aéreas y navales británicas con base en Malta, con la ayuda de las interceptaciones Ultra, seguían con sus persistentes y devastadores ataques contra los convoyes de abastecimiento de Rommel procedentes de Italia. En septiembre, los británicos hundieron el 30 por ciento de todos los buques del Eje de aquellos convoyes; en octubre fueron más del 40 por ciento. Eso suponía más del doble de la tasa de pérdidas de los Aliados a manos de los submarinos alemanes en el Atlántico Norte, y a consecuencia de ello Rommel andaba escaso de casi todo, no solo de carros de combate sino también de munición y, sobre todo, de gasolina —en octubre, la tasa de pérdidas entre los petroleros del Eje fue superior

al 60 por ciento—. Por consiguiente, en El Alamein el reforzado ejército de Montgomery estuvo machacando durante casi dos semanas a los alemanes, superados en número, hasta conseguir una victoria señalada —de hecho, la primera gran victoria de los británicos frente a un ejército alemán en toda la guerra—. Aquella victoria le valió a Montgomery el título de vizconde, pero no habría sido posible sin el sistema de convoyes estadounidenses.2

El transporte marítimo también fue la clave de la Operación Torch. Al tiempo que se desarrollaban los combates en el desierto egipcio, más de cien barcos de transporte y de carga aliados y un número casi igual de buques de escolta, todos ellos bajo el mando de Neville Syfret, vicealmirante de la Royal Navy, zarpaban de Scapa Flow y de otros puertos escoceses en diez convoyes independientes con rumbo al África Septentrional Francesa. Para engañar a los alemanes y evitar a los *U-Booten* , los convoyes navegaron hacia el oeste hasta llegar al medio del océano, para después virar hacia el sureste, con rumbo a Gibraltar. Un submarino alemán llegó a avistar uno de los convoyes el 26 de octubre, y Karl Dönitz dirigió cinco *U-Booten* contra él, pero nunca lo encontraron. Una manada de lobos también encontró y atacó a un convoy diferente (el SL-125) que hacía el trayecto desde Sierra Leona a Liverpool. A lo largo de cinco días, entre el 27 y el 31 de octubre, diez submarinos alemanes hundieron trece buques aliados de aquel convoy y provocaron daños en otros siete. Sin embargo, aquella carnicería tuvo un lado bueno, ya que distrajo la atención de los alemanes de los convoyes de la Operación Torch, aún más valiosos. Posteriormente, algunos especularon con la posibilidad de que el SL-125 hubiera sido sacrificado deliberadamente para distraer a los alemanes. No fue así, pero a pesar de todo desempeñó esa función.3

Después del pasar por el estrecho de Gibraltar, los convoyes de invasión británicos se reunieron en dos grupos: uno con rumbo a Orán, en la costa mediterránea, a 430 km del Estrecho, y otro con rumbo a Argel, 320 km más al este. Los británicos habían argumentado a favor de un desembarco aún más hacia el este —en Bône (Annaba), junto a la frontera con Túnez—, pero a los estadounidenses no les agradó la idea. Tal y como estaban las cosas,

los desembarcos aliados se extendían a lo largo de un frente de 1.100 km desde Safi, en la costa atlántica, hasta Argel.

El comandante del convoy con destino a Orán era el comodoro Thomas Hope Troubridge, muchos de cuyos antepasados habían sido almirantes de la Royal Navy (el primero de ellos, también llamado Thomas, había luchado a las órdenes de Nelson en la batalla del cabo de San Vicente en 1797). El convoy con destino a Argel, algo mayor que el primero, estaba a las órdenes del vicealmirante sir Harold Burrough, que había comandado el convoy de la Operación Pedestal durante su angustiosa travesía hasta Malta hacía poco menos de tres meses.

Cuando los buques británicos cruzaron el estrecho de Gibraltar, los observadores españoles anotaron su paso y le trasladaron la información a las fuerzas del Eje. Nueve submarinos alemanes y veintiún italianos se prepararon para interceptarlos. Los italianos presuponían que se trataba de otro convoy de refuerzo con rumbo a Malta, una suposición que los británicos alentaron por el procedimiento de mantener el rumbo hacia dicha isla hasta encontrarse prácticamente al norte de sus destinos reales, para después virar abruptamente hacia el sur. Esa estratagema llevó a los italianos a concentrar la mayor parte de sus submarinos en el canal situado entre el cabo Bon y Sicilia, lo que permitió que los convoyes de invasión los evitaran del todo. Los submarinos alemanes hicieron todo lo posible por entorpecer a los convoyes aliados, pero la flota de barcos de escolta los mantuvo a raya.4



Y las fuerzas del Eje tampoco eran dueñas de los cielos, como lo habían sido durante la Operación Pedestal. Además de los aviones embarcados de la Royal Navy, los británicos disponían de 350 aviones en Gibraltar, muchos de los cuales habían llegado por mar, desmontados y en cajones, desde Estados Unidos, y habían sido ensamblados sobre el asfalto del único aeródromo de Gibraltar. A pesar de todo, el primer tanto se lo apuntó el 7 de noviembre un ataque aéreo alemán procedente de Cerdeña, cuando un Heinkel 111 torpedeó el barco de transporte de tropas estadounidense

Thomas Stone , que formaba parte del convoy de Burrough con destino a Argel. El torpedo explotó junto a la sala de máquinas y partió el eje de la hélice del barco. El *Thomas Stone* quedó varado en el agua, incapaz de proseguir. Burrough dejó al *Spey* , una fragata de clase River, para ayudar al barco averiado y siguió adelante con el resto del convoy de invasión.5

El oficial al mando de las tropas estadounidenses que viajaban a bordo del *Thomas Stone* era el comandante Walter M. Oakes, y estaba decidido a no quedarse atrás. Convenció al capitán del barco, Olton R. Bennehoff, de que arriara las veinticuatro lanchas Higgins para permitir que sus hombres hicieran el trayecto hasta la playa de desembarco, a 260 km de allí, escoltados por el *Spey* . El entusiasmo de Oakes era encomiable, pero se trataba de una decisión insensata. Las lanchas Higgins no estaban hechas para un viaje tan largo y les resultó imposible permanecer agrupadas por la noche en un mar complicado. Muy pronto empezaron a embarcar agua, y muchas de ellas se averiaron. A medida que las lanchas iban zozobrando una tras otra, el *Spey* , que iba acompañándolas, fue rescatando a los hombres, hasta que el navío de 1.400 toneladas acabó casi con el agua por las bordas. Al final Oakes y sus hombres lograron llegar a Argel con más de 15 horas de retraso.6

Al tiempo que los convoyes de invasión británicos se aproximaban a las playas de desembarco, en tierra tenía lugar una intensa negociación. El cónsul general estadounidense en Argel, Robert Murphy, intentaba convencer a los funcionarios franceses en el norte de África de que debían dar la bienvenida a los invasores como libertadores. En vez de lograrlo, Murphy estuvo a punto de estropearlo todo. A primera hora del 8 de noviembre, Murphy fue a ver al comandante del Ejército francés en Argelia, el general Alphonse Juin, para informarle del inminente desembarco de (según él) medio millón de hombres. Juin era un orgulloso nacionalista que había perdido su brazo derecho en combate durante la Primera Guerra Mundial, y por consiguiente saludaba con la mano izquierda. Ante el dilema entre su juramento de obediencia y su sentido de la historia, Juin insistió en que primero tenía que consultarlo con el almirante Jean François Darlan, comandante de la Armada francesa,

que acababa de llegar a Argel con su esposa para visitar a su hijo, que había enfermado de polio. Cuando Darlan llegó a casa de Juin, le pareció que los estadounidenses se estaban comportando de forma muy parecida a como lo habían hecho los británicos en Mazalquivir: atacar a una nación neutral sin provocación previa. Sin embargo, Darlan accedió a consultar con el mariscal Pétain. Para entonces, este había recibido un mensaje de Roosevelt donde le comunicaba que dado que Alemania e Italia estaban a punto de invadir el norte de África, Estados Unidos se veía obligado a intervenir para proteger a los franceses. Eso no engañaba a nadie, y Pierre Laval, el vicepresidente proalemán de Pétain, redactó una respuesta oficial: «Francia y su honor están en juego. Nos atacan; nos defenderemos».7

Las primeras unidades aliadas que se enfrentaron a la resistencia de los franceses estaban formadas por comandos estadounidenses y británicos que se habían presentado voluntarios para entrar a hurtadillas en los puertos de Orán y Argel al amparo de la oscuridad previa al amanecer y asegurar las instalaciones portuarias. Los Aliados esperaban llevar a cabo aquella misión furtiva sin ser vistos. Pero cuando los dos pequeños barcos que transportaban a los comandos entraron en el puerto de Orán, empezaron a aullar las sirenas, los reflectores perforaron la oscuridad y las baterías francesas abrieron fuego. De los 393 soldados que desembarcaron, 189 murieron en el acto y otros 157 resultaron heridos —una tasa de bajas del 88 por ciento—.8

Además, las fuerzas navales francesas lanzaron un contraataque. El contraalmirante André Georges Rioult ordenó que se hicieran a la mar los únicos tres destructores de que disponía y que estaban en orden de combate, y, en palabras del Troubridge, salieron en tromba del puerto «con un arrojo digno de una causa mejor». Casi de inmediato, uno de los destructores, el *Tramontane* , fue alcanzado por varios proyectiles de 152 mm de los cañones del crucero ligero británico *Aurora* . A continuación, el capitán del *Aurora* , William G. Agnew, se acercó a menos de 3.000 metros del *Tramontane* y lo bombardeó hasta que empezó a hundirse. Los otros dos destructores franceses lanzaron torpedos e iniciaron una serie de

escaramuzas contra la flota británica hasta que uno de ellos se vio obligado a embarrancar. El tercero dio media vuelta. Una segunda incursión, el 9 de noviembre, resultó igual de inútil. Sin embargo Rioult tuvo la última palabra. Cuando quedó claro que con toda probabilidad los desembarcos anglo-estadounidenses iban a surtir efecto, Rioult ordenó a las tripulaciones de los restantes buques franceses que hundieran sus navíos en el puerto. Aquella medida no solo sirvió para obstruir los muelles con los pecios sino que además privó a los Aliados de trece grandes barcos de transporte, en un momento en que escaseaban.9

Los intentos de los Aliados de apoderarse de las instalaciones portuarias de Argel no tuvieron un mejor desenlace. Si los resultados fueron menos espantosos que en Orán fue únicamente porque uno de los buques asignados a la misión no logró entrar en el puerto. El otro sí lo consiguió. Después de tres intentos, el HMS *Broke* logró desembarcar con éxito los comandos estadounidenses que llevaba a bordo, pero al cabo de unas horas se vieron rodeados por las tropas coloniales francesas y no tuvieron más remedio que rendirse. El maltrecho *Broke* fue remolcado hasta alta mar y posteriormente se hundió.10

Para el desembarco principal en Argel, los Aliados evitaron la playa más cercana a la ciudad, y la más accesible (pero también predecible), y en cambio desembarcaron en playas más alejadas, al este y al oeste de la ciudad. Hubo confusión y desorden, ya que varias unidades desembarcaron en la playa que no les correspondía y se entremezclaron. Las frágiles lanchas de desembarco sufrieron más a causa de los elementos que por el fuego enemigo. En Sidi Ferruch, al oeste de la ciudad, donde desembarcaron las unidades estadounidenses, en el transcurso de la operación zozobraron 98 de las 104 lanchas de desembarco. Eso habría podido resultar desastroso en caso de que los franceses hubieran ofrecido una resistencia unificada. Lo cierto fue que las reacciones de las fuerzas locales fueron diversas. Un grupo de comandos británicos se topó con una feroz resistencia cuando intentó apoderarse de una batería costera, mientras que a 20 km de allí una unidad estadounidense fue recibida con gritos de *«Vive les américains!».* Uno de los motivos de

aquella respuesta tan diversa era la preocupación de los franceses por la posibilidad de dar la bienvenida abiertamente a las fuerzas anglo-estadounidenses y que luego la incursión fuera tan solo una operación fallida como la de Dieppe, en cuyo caso después regresarían los alemanes a cobrarse una terrible venganza. Cuando quedó claro que los Aliados habían llegado para quedarse, Darlan autorizó a Juin a negociar un alto el fuego local con el comandante estadounidense de las fuerzas terrestres, el general de división Charles Ryder.11

Darlan seguía sopesando sus opciones. Aunque continuaba desconfiando de los británicos, tampoco quería estar en el bando equivocado de la historia, y a última hora del 10 de noviembre ordenó a las fuerzas francesas de todo el norte de África que cesaran cualquier tipo de resistencia. Dos días después, Darlan se alineó abiertamente con los Aliados a cambio de que estos accedieran a nombrarle comandante de las fuerzas francesas en el norte de África en calidad de «alto comisario».12

Mientras tanto, a lo largo de la costa atlántica del Protectorado Francés de Marruecos, los estadounidenses no lo tenían fácil. Los británicos habían argumentado en contra de desembarcar allí, señalando que en cualquier caso un éxito en Argel dejaría aislado a Marruecos. Sin embargo, los estadounidenses desconfiaban de meter la cabeza en el callejón sin salida del Mediterráneo y habían exigido que por lo menos una parte de los desembarcos tuvieran lugar en la costa atlántica. Roosevelt había insistido personalmente en ello.13

Los convoyes de invasión de aquel desembarco no habían zarpado de Gran Bretaña sino de la Costa Este de Estados Unidos, a 6.100 km de las playas designadas. Se trataba de la primera ofensiva anfibia transatlántica desde que Hernán Cortés invadió México en 1519. El convoy estadounidense, cuyo nombre oficial era Grupo de Combate 34, estaba bajo el mando del contraalmirante H. Kent Hewitt, cuyo talante cordial y su aspecto un tanto desgarbado ocultaba una mente incisiva y analítica.

El 25 de octubre, después de que los distintos elementos de la armada de invasión estadounidense se congregaran frente a la costa de Norfolk, los barcos de transporte de tropas y de carga formaron en nueve columnas, con una distancia de 900 metros entre un buque y el siguiente. Al igual que los británicos, los estadounidenses asignaron una gran escolta a los barcos de transporte de tropas, incluyendo tres acorazados, siete cruceros y treinta y ocho destructores, además del *Ranger* y los cuatro antiguos petroleros que habían transformado en portaaviones auxiliares. En total, la formación cubría aproximadamente 1.500 km2 de océano. Y, también a imitación de los británicos, los estadounidenses tomaron un rumbo indirecto a las playas objetivo, haciendo una finta con rumbo sur, hacia la costa de la panza occidental de África y después virando hacia el nordeste para aproximarse al Protectorado Francés de Marruecos desde el suroeste. Gracias a esa estratagema, y con algo de suerte, el convoy no sufrió ningún percance con los submarinos alemanes y llegó frente a las playas marroquíes indemne y en la fecha prevista.14

Sin embargo, una vez allí, el grado de preparación de los estadounidenses para llevar a cabo un desembarco anfibio a gran escala se vio sometido a una dura prueba. Antes del amanecer del 8 de noviembre, los barcos de transporte estadounidenses echaron el ancla frente a la localidad de Fédala (Mohammedia), a veinticinco kilómetros al norte de Casablanca, y empezaron a arriar las lanchas Higgins. Poco después los soldados bajaban a bordo de las lanchas por redes hechas de cuerda o de cadena colgadas de las bordas. Al igual que en Argel, se produjo algo más que un poco de confusión y de retraso. Para llenar las lanchas hizo falta más tiempo de lo planeado, e incluso después de ponerse en marcha, los timoneles estadounidenses que las pilotaban a menudo ponían rumbo a una playa que no les correspondía. Las únicas tareas de reconocimiento que habían llevado a cabo los Aliados para examinar las playas elegidas antes de los desembarcos habían sido a través del periscopio de los submarinos, y los imprecisos mapas que se confeccionaron a partir de ahí no daban a los timoneles una idea clara del terreno.15

Los desembarcos en sí no encontraron resistencia, lo que resultó muy oportuno, ya que en Fédala el oleaje era mayor de lo esperado. Cuando los soldados saltaban de las lanchas, muchos perdían el equilibrio por culpa de las descomunales olas, y, al ir cargados con equipos pesados, algunos de ellos no lograban volver a ponerse en pie y se ahogaban en unas aguas que tan solo tenían entre 90 y 1,20 cm de profundidad. Además, el oleaje causó estragos entre las lanchas Higgins, hechas de contrachapado. Al igual que en Sidi Ferruch, en las inmediaciones de Argel, las grandes olas hacían que las lanchas chocaran entre sí, o las empujaban tierra adentro, hasta que ya no era posible volver a arrastrarlas al mar y había que abandonarlas. A pesar de todo, los estadounidenses lograron llevar a tierra la mayor parte de sus hombres y de su equipo, y a finales del primer día ya había 7.750 soldados de Infantería estadounidenses en la playa.16

Al igual que en Argel, los intentos de convencer a los franceses de que lo que más les convenía era dar la bienvenida a los estadounidenses se toparon con el concepto del deber y del honor de los militares del régimen de Vichy. Los franceses tenían una significativa presencia naval en el puerto de Casablanca, incluido el acorazado *Jean Bart* , aún sin terminar. Aunque el *Jean Bart* tan solo tenía una torreta en funcionamiento, esa albergaba cuatro cañones de 380 mm, y con ellas los franceses dispararon nueve salvas contra los buques de guerra estadounidenses fondeados frente a la costa, un grupo que incluía el acorazado *Massachusetts* y los cruceros pesados *Tuscaloosa* y *Wichita* . Los aviones del *Ranger* intentaron neutralizar al *Jean Bart* , pero el golpe decisivo se lo asestó un certero proyectil de artillería de 405 mm disparado desde el *Massachusetts* que impactó junto a la torreta del *Jean Bart* y la dejó bloqueada e inutilizada.17

Ese no fue el fin de los combates navales. El contraalmirante Gervais de Lafond, que no estaba dispuesto a quedarse atrapado en puerto, se puso al mando de siete destructores, a los que posteriormente se unió un crucero ligero, para realizar una incursión. Después de salir del puerto, intentaron escapar poniendo rumbo al norte a lo largo de la costa, un rumbo que les llevaba directamente

hacia la fuerza de desembarco en Fédala. De Lafond se convirtió en una de las primeras bajas, al resultar herido por un ataque con ametralladoras realizado por los cazas Wildcat del portaaviones *Ranger* . Además, los destructores franceses también fueron atacados por los buques de guerra estadounidenses fondeados frente a Casablanca, y en el momento que dichos destructores se aproximaban a Fédala, los cruceros estadounidenses *Augusta* y *Brooklyn* , que montaban guardia junto a la fuerza de desembarco, se sumaron al combate. Samuel Eliot Morison, que se encontraba a bordo del *Brooklyn* aquella mañana, recurrió a una licencia poética cuando escribió que los buques estadounidenses «se lanzaron al ataque como una jauría de perros desatados».18



Fue un combate bastante desigual. El destructor *Fougueux* se hundió pocos minutos después de encajar el impacto de un proyectil de 406 mm del *Massachusetts* ; otro proyectil causó daños en el *Milan* , el buque insignia de Lafond. Los franceses seguían adelante, lanzando cortinas de humo para ocultar sus movimientos, y lograron hundir uno de los buques del desembarco, pero su inferioridad era aplastante. Tras recibir varios impactos seguidos, algunos buques

franceses no tuvieron más remedio que embarrancar para evitar hundirse, y muy pronto solo quedó a flote el destructor *L'Alcyon* , que se dedicó a recoger a los supervivientes. En total los franceses sufrieron más de 800 bajas mortales y 1.000 heridos. Lo más triste, por supuesto, era que, excepto para salvar el honor de las Fuerzas Armadas francesas, aquello fue totalmente innecesario. Más tarde, para justificarlo, un almirante francés escribió que la Armada «sufrió su martirio puramente en aras de esos valores superiores sin los que ningún país puede seguir existiendo: la lealtad, la disciplina, el patriotismo, y el respeto por la unidad nacional».19

Por su parte, los estadounidenses tan solo sufrieron daños leves en dos cruceros y algo más graves en el destructor *Ludlow* . Pero por otra parte, los estadounidenses también habían gastado gran parte de su munición, lo que suponía una importante preocupación teniendo en cuenta que el otro extremo de la línea de abastecimiento se encontraba a 6.100 km de allí.20

El general de división George S. Patton, que se encontraba a bordo del *Augusta* , el buque insignia de Hewitt, preparándose para desembarcar cuando comenzó la incursión francesa, tuvo que conformarse con el papel pasivo de espectador durante el enfrentamiento naval, y dedicó parte de la mañana a escribirle una carta a su esposa. «Llevamos desde las 0800 en una batalla naval», escribía, «y aún continúa». Su primera batalla naval le parecía apasionante. Señalaba que «los buques estadounidenses están todo el rato disparando y corriendo como demonios haciendo grandes zigzags». Durante la batalla, la reiteradas sacudidas de los cañones de 203 mm del *Augusta* provocaron el hundimiento de la pequeña lancha en la que Patton pensaba bajar a tierra. En aquel contratiempo perdió una parte de su equipo personal, pero logró recuperar sus pistolas con cachas de marfil. Poco después, un proyectil de artillería francés que pasó rozando al *Augusta* empapó de agua de mar al general estadounidense.21

La victoria en los combates de superficie no puso fin a las amenazas desde el mar. El retraso en el desembarco de las tropas provocó que los buques de transporte y los cargueros permanecieran frente a las playas más tiempo de lo previsto, y eso le brindó a

Dönitz la oportunidad de ordenar que 15 *U-Booten* acudieran a las playas marroquíes. A última hora del 11 de noviembre, el *Fregattenkapitän* (capitán de fragata) Heinz-Ehler Beuke, a bordo del U-173, logró acertar con sus torpedos a tres barcos distintos: el buque de transporte *Joseph Hewes* , el petrolero *Winooski* y el destructor *Hambleton* , todo ello en el plazo de diez minutos. Al día siguiente, los torpedos del U-130 impactaron contra otros tres barcos de transporte de tropas, que se fueron a pique. Para entonces los buques ya habían desembarcado su valiosísimo cargamento humano, pero el ataque supuso otro duro golpe para la mermada flota de transporte de los Aliados. Aquel mismo día (irónicamente, el Día del Armisticio), unas horas después, mientras las fuerzas terrestres de Patton se aproximaban a Casablanca, llegó la noticia de que Darlan había ordenado un alto el fuego, y el 12 de noviembre los Aliados ya habían asegurado su punto de apoyo tanto en Argelia como en Marruecos.22

No obstante, tomar las playas era solo el primer paso. Para lograr que la invasión fuera relevante desde el punto de vista estratégico, los Aliados necesitaban consolidar sus posiciones, avanzar hacia el este y penetrar en Túnez. Eso implicaba concentrar sus fuerzas y mantenerlas mediante un flujo prácticamente constante de refuerzos y suministros, salvando una larga y precaria ruta oceánica. Por supuesto, en cuanto la noticia de los desembarcos aliados llegó a Roma y a Berlín, el Eje también empezó a llevar a toda prisa tropas y suministros hasta el norte de África, sobre todo por aire. Al igual que en Guadalcanal, pero a una escala mucho mayor, los países beligerantes iniciaron una carrera para ver cuál de los dos bandos era capaz de concentrar más fuerzas en la zona de combate y así conseguir una ventaja decisiva.23

En aquella carrera, la geografía parecía estar a favor del Eje. Al fin y al cabo desde Sicilia hasta Túnez, a través del canal mediterráneo, tan solo había 170 millas náuticas, mientras que los Aliados tenían que llevar sus tropas y su material desde Inglaterra o Estados Unidos. Sin embargo, por muy al límite que estuviera la capacidad

de transporte de los Aliados, las capacidades marítimas del Eje eran todavía más limitadas. La necesidad de mantener a sus tropas en Creta, Sicilia y Cerdeña, así como en el norte de África, exigía más barcos de transporte en el Mediterráneo que los que poseía el Eje. Y desde Malta los británicos seguían causando problemas a aquellos convoyes. Dado que los alemanes habían insistido en que los italianos adoptaran la máquina Enigma para sus comunicaciones navales, en Bletchley Park, además de los mensajes alemanes, también se estaban descifrando los italianos, lo que posibilitaba que los aviones, los submarinos y los buques de superficie de Gran Bretaña localizaran y atacaran a sus convoyes.

El combustible seguía siendo un grave problema para el Eje. Desde prácticamente los primeros días de la guerra, los italianos nunca habían tenido suficiente combustible para mantener activa su flota. Hacían falta 50.000 toneladas de combustible al mes tan solo para mantener en funcionamiento los convoyes con destino al norte de África, y en agosto de 1942 las reservas de petróleo de Italia ascendían tan solo a 12.100 toneladas. Eso dejaba muy poco margen para la Regia Marina o para los envíos de suministros a las apuradas topas terrestres de Rommel. Conscientes de la situación, los Aliados centraban sus ataques en los petroleros del Eje. El hundimiento del petrolero italiano *Giordani* , cargado con 8.800 toneladas de fueloil, el 21 de noviembre, fue un golpe en especial duro para Rommel, que afrontaba una guerra en dos frentes, contra el 8º Ejército de Montgomery al este y contra las fuerzas anglo-americanas de Eisenhower, con el combustible justo para la movilidad de sus carros de combate.24

Para el Eje, una opción era retirar totalmente las fuerzas de Rommel del norte de África, un desenlace que, teniendo en cuenta la situación logística, se antojaba casi inevitable. Sin embargo, Raeder quería mantener una presencia en el norte de África durante el máximo tiempo posible, a fin de impedir que los Aliados recuperaran el libre tránsito por el Mediterráneo. El 17 de noviembre Raeder le comunicaba a Hitler: «La presencia de nuestras fuerzas en Túnez evita el éxito del enemigo, dado que les impedimos el tránsito por el Mediterráneo». Mientras el Eje controlara el canal entre Sicilia

y Túnez, los Aliados se verían obligados a enviar sus suministros a Oriente Medio por el itinerario más largo, rodeando el cabo de Buena Esperanza.25

También Kesselring quería conservar el norte de África, y estaba convencido de que su Luftwaffe podía compensar la escasez de transporte marítimo. Tan solo unas horas después de que comenzaran los desembarcos aliados, los aviones de transporte de tropas Junkers-52 pusieron en marcha un puente aéreo entre Sicilia y Cerdeña y Túnez, y muy pronto estaban trasladando una media de 750 soldados al día, aunque al cabo de tan solo unas semanas muchos de aquellos aviones fueron reubicados para transportar suministros al 6.º Ejército alemán, atrapado en Stalingrado. Además de los Junkers, el Eje utilizaba los gigantescos Messerschmitt 323 de seis motores, los mayores aviones de transporte del mundo, para llevar carros de combate ligeros y camiones al norte de África. El puente aéreo permitió que el Eje consolidara rápido su presencia militar en Túnez. Sin embargo, a largo plazo, un puente aéreo jamás podría competir con un sistema de transporte marítimo. El Messerschmitt 323 tenía una capacidad de 20 toneladas, pero un avión como ese tendría que hacer doscientos viajes de ida y vuelta, consumiendo toneladas de combustible de aviación, para igualar la capacidad de un solo barco de transporte.26

Para potenciar sus tareas de abastecimiento los alemanes recurrieron a los denominados *Kriegstransporter* , o barcos KT: pequeños buques de transporte armados, con un desplazamiento de 850 toneladas cada uno (más o menos del mismo tamaño que las corbetas británicas), que podían cubrir el trayecto desde Sicilia hasta Túnez a la modesta velocidad de 14 nudos, habitualmente por la noche. Un remedio aún más creativo fueron las varias docenas de los denominados transbordadores Siebel, bautizados con el nombre de su diseñador, Fritz Siebel, y construidos inicialmente en el marco de la planificación para la invasión de Inglaterra. Eran tan pequeños que fue posible desmontarlos y enviarlos al sur por ferrocarril desde el canal de la Mancha hasta el Mediterráneo. Estaban formados por dos pontones para vadear ríos sobre los que se apoyaba una cubierta plana, lo que técnicamente los convertía en catamaranes,

aunque esa denominación no parecía adecuada para unas barcazas tan chaparras y feas. A pesar de ello, cada ferri podía transportar entre 50 y 100 toneladas de carga o un vehículo pesado (un camión o un carro de combate) y veinte soldados. Además, los italianos utilizaban sus destructores como barcos de transporte. Al igual que los japoneses en Guadalcanal, los destructores hacían rápidos trayectos nocturnos de Sicilia a Túnez, aunque aquellos viajes a gran velocidad venían a exacerbar los persistentes problemas de combustible. A pesar de todo, a finales de aquel mes el Eje ya había desembarcado en Túnez cinco divisiones completas, tres alemanas y dos italianas.27

Por supuesto, los convoyes del Eje estaban sometidos a las hostilidades de los Aliados, y el 2 de diciembre tres cruceros ligeros de la Royal Navy, guiados por la información de inteligencia Ultra, interceptaron un convoy italiano de cuatro barcos de transporte. Los británicos hundieron uno de los barcos de escolta y los cuatros buques de abastecimiento, uno de los cuales era un barco de tropas que se fue a pique llevándose consigo a más de dos mil soldados del Eje.28

La situación era drásticamente distinta en el bando contrario, ya que los convoyes aliados llegaban al norte de África desde Estados Unidos con regularidad, en parte gracias a la eficaz eliminación de la amenaza de los *U-Booten* . El primer convoy de abastecimiento zarpó de Nueva York el 2 de noviembre, cuando el convoy de invasión todavía estaba en camino, y llegó el 18 de noviembre con otros 30.000 soldados y 161.000 toneladas de suministros. A partir de ahí, los convoyes llegaron con regularidad: el 1, el 24 y el 30 de diciembre, y después con una periodicidad de cuatro semanas aproximadamente. Los convoyes rápidos, cargados de tropas, se alternaban con los convoyes lentos, cargados de suministros. Sin embargo, dedicar tantos buques a un único cometido implicaba transigir en otros escenarios. En particular, suponía menos convoyes con destino a Inglaterra, además de una drástica reducción de los convoyes con destino a la Unión Soviética, aunque a los rusos seguía llegándoles un lento goteo de suministros a través del golfo Pérsico, y después por tierra a través de Irán. No obstante, a Stalin, a quien

le habían prometido abrir un verdadero segundo frente en 1942, no le impresionaba que los Aliados se hubieran apoderado de las colonias francesas en África, sobre todo teniendo en cuenta que eso también implicaba una reducción de los suministros para el Ejército Rojo.29

Eisenhower esperaba poder «avanzar rápidamente hacia el este sin dilación» tras los desembarcos iniciales y la conquista de Túnez, especialmente el puerto de la capital. No fue así. Fue preciso construir nuevos aeródromos o reparar los existentes; las tropas y el equipo estadounidenses que habían desembarcado en Marruecos tuvieron que trasladarse a Argelia a través de una larga vía férrea de sentido único. Para cuando la fuerza de desembarco aliada se reorganizó en un ejército de campo, ya había empezado la temporada de lluvias de invierno. Por consiguiente, en vez de ser un rápido golpe de mano, la campaña para la conquista del norte de África se convirtió en una tarea lenta y trabajosa.30

Las lluvias que entorpecían el avance de los Aliados y los problemas logísticos que afectaban a Rommel provocaron que la campaña de invierno en el norte de África se estancara. En febrero, Rommel intentó recuperar la iniciativa atacando a los estadounidenses y a sus aliados franceses en el paso de Kasserine, en la cordillera del Atlas. La inexperiencia de los estadounidenses quedó en evidencia cuando las unidades de blindados de Rommel les obligaron a retroceder unos ochenta kilómetros hacia el oeste, pero aquel éxito táctico no trajo consigo un cambio estratégico decisivo, pues Rommel carecía de los medios materiales para sacar provecho su victoria.

Otra decepción para los Aliados fue el destino final de la flota francesa. Uno de los motivos por los que Hitler había permitido que Francia conservara por lo menos un mínimo de independencia bajo el régimen de Vichy —la denominada Zona Libre— era su temor a que si ocupaba toda Francia, la Armada francesa se pusiera abiertamente de parte de los Aliados. Por consiguiente, en virtud de los términos del acuerdo de 1940, la Flota de Alta Mar con base en

Tolón siguió bajo el control de la Francia de Vichy, aunque también es cierto que permanecía casi siempre confinada en puerto. Sin embargo, cuando los Aliados avanzaron sobre el norte de África y Darlan se unió a ellos, Hitler, furioso, ordenó a la Wehrmacht que ocupara la Zona Libre y se hiciera con el control de la flota en Tolón, con la intención de entregársela a los italianos.

El oficial al mando en Tolón era el almirante Gabriel Auphan, que había pasado a ser el comandante en jefe de la Armada francesa cuando Darlan cambió de bando. Si bien Auphan estaba dispuesto por lo menos a considerar la posibilidad de unirse a Darlan, el almirante Jean de Laborde, que estaba al mando de la Flota de Alta Mar en Tolón, era a la vez antibritánico y leal al régimen de Vichy, y se negó a actuar sin una orden explícita de Pétain. Aunque Laborde insistía en que no pensaba entregar su flota a los alemanes, tampoco estaba dispuesto a echarse en brazos de la pérfida Albión. Sin embargo, a partir de finales de noviembre, ya estaba claro que esas eran las únicas opciones que le quedaban. El 27 de noviembre, mientras la 7.ª División Pánzer alemana se aproximaba a la base de la Armada de Tolón, Laborde ordenó a las tripulaciones de los buques de guerra franceses que hundieran sus navíos. Unas horas antes de la llegada de los alemanes, tres acorazados, siete cruceros y quince destructores franceses se fueron a pique, junto con más de cincuenta buques de menor tamaño. Al igual que en 1919 los alemanes habían hundido su propia flota para no tener que entregársela a los británicos, ahora eran los franceses los que hundían su flota principal para evitar que cayera en manos de los alemanes. Como escribía Maxime Weygand, un general francés, después de la guerra: «La Armada se amputó una de sus extremidades, pero salvó su alma».31

En otros lugares, los Aliados y los franceses lograron llegar a un acuerdo más amistoso. En Casablanca, el almirante Félix Michelier se mostró particularmente dispuesto a colaborar. Su principal objetivo era reparar sus barcos de guerra dañados, sobre todo el acorazado *Jean Bart* , para poder volver a entrar en la guerra como socios de los Aliados. Roosevelt estaba dispuesto a ir más allá y a pagar las nóminas de los oficiales y los marineros franceses como si formaran

parte de la U.S. Navy. Michelier declinó la oferta, y solo pidió apoyo material para los buques, que en su mayoría tuvieron que cruzar el Atlántico para ser reacondicionados en los astilleros de Estados Unidos. Los Aliados instaron al almirante Godfroy, cuyo escuadrón de Alejandría llevaba inmovilizado a todos los efectos desde 1940, que hiciera lo mismo. Este se mostraba cauto. No había recibido noticias de Pétain, no estaba seguro de lo que podían estar planeando los Aliados y recelaba de Charles de Gaulle, al que aborrecía y del que desconfiaba. Por el momento, Godfroy y sus barcos iban a quedarse donde estaban.32

En 1940, Darlan le había prometido a Churchill que, pasara lo que pasara, él nunca entregaría la flota francesa a los alemanes. A pesar de que posteriormente Darlan prestó servicio al régimen de Vichy, de su colaboración con el Gobierno de Hitler y de su oportunista cambio de bando en 1942, por lo menos esa promesa la cumplió. No obstante, al final su metamorfosis no le benefició. El día de Nochebuena, un francés de veinte años que propugnaba el restablecimiento de la monarquía asesinó a Darlan.

A 16.000 km de allí, los estadounidenses y los japoneses seguían adelante con su carrera por reforzar Guadalcanal. Al igual que en el Mediterráneo, en el Pacífico Sur cientos de jóvenes nerviosos, mareados y en uniforme de faena se hacinaban en buques de acero que les llevaban hasta la línea del frente, aunque en vez de en un desierto, estos desembarcaban en una jungla. Y también allí las fuerzas del Eje tenían unos problemas mucho mayores con el transporte marítimo que los Aliados. El Tokio Exprés mantenía sus trayectos nocturnos a Guadalcanal, aunque el empleo de destructores como barcos de transporte para llevar tropas y suministros resultaba absurdamente ineficaz. Un solo buque de transporte de tropas podía trasladar veinte veces más soldados que un destructor. Entregar la carga desde un destructor resultaba aún más problemático. Cuando el destructor se aproximaba a la playa, la tripulación arrojaba por la borda unos bidones herméticos llenos de suministros con la esperanza de que la corriente los llevara hasta la

orilla y que los soldados japoneses lograran localizarlos y recogerlos.33

Consciente de la ineficacia de semejante procedimiento, Yamamoto decidió subir la apuesta y envió un importante convoy de once buques de transporte de tropas cargado con 30.000 soldados. Para cubrir aquel convoy, el almirante japonés también envió una flota casi tan grande como la armada que habían utilizado los británicos y los estadounidenses para invadir el norte de África. Además de los doce destructores que acompañaban a los barcos de transporte de tropas, los japoneses destinaron una flota de cobertura a las órdenes del vicealmirante Kondō, formada por cuatro acorazados, tres cruceros pesados, tres cruceros ligeros y veintiún destructores, más una fuerza de apoyo de otros cuatro cruceros pesados a las órdenes del contraalmirante Mikawa. El único portaaviones que participaba era el pequeño *Junyō* , pero dado que los estadounidenses solo disponían del maltrecho *Enterprise* , los japoneses también tenían superioridad aérea —o por lo menos la tendrían si fueran capaces de neutralizar el aeródromo estadounidense de Guadalcanal—. Para conseguirlo, su plan consistía en que los acorazados de Kondō bombardearan el Aeródromo Henderson con sus cañones de 356 mm. Eso mantendría en tierra a la Cactus Air Force durante el desembarco de las tropas en las inmediaciones del cabo Esperance.34

Después de que los criptoanalistas de Station Hypo, en Hawái, le alertaran de los planes de los japoneses, Halsey envió su propio refuerzo a Guadalcanal. El 9 de noviembre (al mismo tiempo que las tropas estadounidenses desembarcaban en Marruecos), siete barcos de transporte que llevaban a bordo seis mil soldados, la mitad de ellos pertenecientes al 182.º Regimiento de Infantería, zarpaban de las Islas Nuevas Hébridas (actualmente Vanuatu) y de Nueva Caledonia con rumbo a Guadalcanal. Los barcos de transporte llegaron sanos y salvos, y Kelly Turner, quien también estaba al corriente de la llegada de la armada de Kondō, organizó los barcos de escolta de aquel convoy para formar una fuerza de ataque a fin de enfrentarse a los japoneses que se dirigían hacia allí. Aquello era mucho pedir. La fuerza de superficie estadounidense, comandada

por el recién llegado contraalmirante Daniel J. Callaghan, estaba formada por dos cruceros pesados, tres cruceros ligeros y ocho destructores. Se encontraba en grave inferioridad de condiciones frente a los acorazados de Kondō.35

Y además estaba el propio Callaghan. El contraalmirante, un hombre de una figura imponente, con el pelo blanco, había prestado servicio como asesor naval de Roosevelt, y posteriormente como jefe de Estado Mayor de Ghormley. Deseoso de dejar su impronta como oficial de combate, Callaghan había solicitado su relevo de las tareas administrativas para poder tener un mando en el mar. Se trataba de una iniciativa encomiable, pero Callaghan carecía de experiencia en combate en las aguas contiguas a Guadalcanal, y venía a sustituir al muy respetado Norman Scott, que había ganado la batalla del cabo Esperance. Con la llegada de Callaghan, Scott quedó relegado al mando del crucero ligero *Atlanta* . Oficialmente, este era el segundo en la cadena de mando, pero operativamente no tenía responsabilidades de ningún tipo. La tarde del 12 de noviembre (el día que los estadounidenses se hacían con el control de Casablanca), Callaghan zarpó de Lunga Point, en Guadalcanal, para enfrentarse a los japoneses que se aproximaban a la isla. Sabía que no podía enfrentarse a los acorazados enemigos; lo máximo a lo que podía aspirar era a infligirles el suficiente daño como para convencerles de que suspendieran el bombardeo. No era una esperanza enteramente vana, aunque casi.

Mientras Callaghan ponía rumbo al norte, Hiroaki Abe se dirigía al sur con dos acorazados de la flota de Kondō —el *Hiei* y el *Kirishima* — y una escolta de un crucero ligero y once destructores. Abe era un especialista en torpedos que había sido ascendido a vicealmirante hacía tan solo once días, a pesar de su fama de hombre cauto — demasiado a juicio de algunos— en la Armada. A pesar de todo, una misión de bombardeo nocturno contra unas instalaciones en tierra no exigía demasiada audacia ni innovación. A última hora del 12 de noviembre, cuando la fuerza de Abe se aproximaba a Guadalcanal, sus buques se vieron envueltos en una tormenta tropical con una lluvia tan torrencial que los barcos japoneses se perdieron de vista unos de otros. Esa circunstancia y unas maniobras de último

momento desordenó la formación japonesa. Por supuesto, la lluvia no era ningún obstáculo para el radar de los estadounidenses, y a la 1.30 de la madrugada del viernes 13 de noviembre, el nuevo equipo de radar SG del *Helena* revelaba la presencia de los buques enemigos a una distancia de 23 km.36

Dado que los estadounidenses navegaban hacia el norte a una velocidad de 20 nudos y los japoneses se dirigían hacia el sur a 18 nudos, la distancia iba reduciéndose rápido, tal y como lo comunicaba debidamente el operador de radar del *Helena* : 9.000 metros..., 5.400 metros..., ¡3.600 metros! Los torpederos de los destructores estadounidenses y los artilleros de los cruceros aguardaban con ansia la orden de abrir fuego, pero la orden no llegaba. El radar era una novedad tal en la flota de Estados Unidos, que los oficiales como Callaghan, que no estaban familiarizados con sus capacidades, no se decidían a confiar en él. Como Callaghan no tenía una imagen mental clara de las circunstancias, simplemente siguió avanzando hacia la fuerza enemiga sin dar órdenes de ningún tipo. Y así desperdició la ventaja de la sorpresa.37

Cuando la lluvia empezó a amainar, un vigía a bordo del *Hiei* , el buque insignia de Abe, informaba: «Cuatro objetos oscuros a proa... parecen barcos de guerra. Cinco grados a estribor». ¡Cinco grados! ¡Eso era casi justo a proa! Según un testigo, Abe se cubrió la cara con las manos. Su primera orden fue sustituir la munición explosiva con la que ya se habían cargado los cañones para la misión de bombardeo contra tierra por proyectiles perforantes, los más adecuados para su uso contra los barcos. Eso dio lugar a lo que un observador denominó una «estampida» en las santabárbaras mientras los tripulantes intentaban frenético cambiar de munición. Al igual que los portaaviones de Nagumo en Midway, los acorazados japoneses fueron momentáneamente vulnerables, con ambos tipos de munición apilada junto a los montacargas. Sin embargo, los estadounidenses seguían sin abrir fuego, mientras las dos flotas se aproximaban rápidamente.38

Finalmente a tan solo 1.800 metros de distancia, los buques de guerra encendieron sus reflectores, y los navíos de ambos bandos empezaron a maniobrar desaforadamente, bien para evitar una

colisión, bien para conseguir un ángulo mejor. Las dos flotas se mezclaron y perdieron su cohesión casi de inmediato. En vez de formar líneas de batalla claras, los barcos estaban entremezclados; como posteriormente lo describió Samuel Eliot Morison, eran «como pececillos dentro de un cubo». El segundo de a bordo del destructor estadounidense *O'Bannon* escribía con posterioridad: «Nadie sería capaz de describir adecuadamente la conmoción, el terror y el espanto de una gran batalla naval librada a corta distancia y de madrugada». Edward N. Parker, que dirigía la línea de batalla a bordo del destructor *Cushing* , lo comparaba a «una pelea de bar con las luces apagadas». Callaghan intentó tardíamente imponer orden en el caos y ordenó que los buques «impares» dispararan a estribor y los buques «pares» a babor. Pero con una columna ya deshecha, esa orden tan solo provocó más confusión, pues cada capitán intentaba averiguar si su barco era impar o par. El capitán del destructor *Aaron Ward* recordaba que «disparábamos cualquier cañón que pudiéramos apuntar contra un blanco y lanzábamos torpedos a babor y a estribor». A bordo del *Helena* , las órdenes se sucedían rápida pero confusamente: «¡Avante toda! ¡Fuego a estribor! ¡Cambien de blanco! Fuego contra el barco de la amura de estribor, ¡está disparando contra nosotros! Marcha atrás a toda velocidad». 39

Las insólitas circunstancias ponían a los barcos más pequeños muy cerca de los acorazados. Un oficial del *Helena* recordaba: «Estábamos tan cerca que cuando empezamos a disparar, podíamos incluso ver a los japoneses a bordo de sus barcos». De hecho, estaban tan cerca que los grandes cañones del buque insignia de Abe no podían inclinarse lo suficiente para poder disparar contra los barcos estadounidenses más pequeños, y los torpedos que los estadounidenses lanzaban contra el *Hiei* no tenían tiempo suficiente para armarse, y simplemente rebotaban contra el costado del barco. Aun así, el *Helena* y los cuatro destructores estadounidenses de cabeza alcanzaron al *Hiei* con varios cientos de proyectiles de 127 y 152 mm. El destructor *Laffey* llegó a utilizar sus ametralladoras de 20 mm para acribillar el puente del *Hiei* , matando al jefe de Estado Mayor de Abe e hiriendo gravemente al propio Abe. El gran

acorazado no corría ningún riesgo de irse a pique por una ofensiva como aquella, pero su timón y sus sistemas de dirección de fuego habían quedado inutilizados, sus instalaciones de cubierta estaban destrozadas y los incendios de su superestructura hacían del barco un blanco visible para los buques estadounidenses de mayor tamaño, como por ejemplo el *San Francisco* , el buque insignia de Callaghan.40

En medio de aquel caos hubo múltiples incidentes de fuego amigo. Un oficial del *Helena* intentaba «encontrar un blanco, disparar y rezar por que fuera un barco enemigo». A menudo no lo era. El capitán del crucero pesado *Portland* , Laurence Du Bose, recordaba: «En aquel confuso cuadro de barcos en llamas y arremolinados, resultaba imposible distinguir a los enemigos de los amigos». Muy pronto el *Atlanta* se vio atrapado en un fuego cruzado entre los buques insignia de los dos bandos y se convirtió en una de las primeras víctimas. Callaghan ordenó rápidamente: «¡Alto el fuego contra nuestros propios barcos!», una orden que fue ignorada por todos los buques salvo por el *San Francisco* . El *Atlanta* , alcanzado por dos torpedos, así como por la artillería de ambos bandos, estaba demasiado tocado como para poder salvarse, y entre sus muchas bajas mortales figuraba Norman Scott. El *San Francisco* fue el siguiente. Cuatro proyectiles de 356 mm del *Hiei* impactaron contra su puente, matando a casi todos sus ocupantes, incluido Callaghan. [1] Con superioridad en número y en potencia de fuego, los japoneses muy pronto adquirieron ventaja. En el plazo de tan solo unos minutos, los cruceros *Portland* y *Juneau* fueron torpedeados, y los destructores *Sterett* y *Laffey* se incendiaron; el *Laffey* saltó por los aires con una explosión espectacular cuando los incendios llegaron a su santabárbara. En total, la batalla duró tan solo 34 minutos. De los buques de guerra estadounidenses, tan solo el crucero ligero *Helena* y el destructor *Fletcher* salieron relativamente indemnes.41

Tal vez era inevitable que el escuadrón de cruceros y destructores de Callaghan acabara mal parado frente a la fuerza superior de Abe, pero la ferocidad del ataque estadounidense contra el *Hiei* convenció al almirante japonés, gravemente herido, de que lo mejor era

cancelar el bombardeo contra el Aeródromo Henderson y emprender la retirada. Al igual que Mikawa después de la batalla de la isla de Savo, Abe abandonó la partida demasiado pronto. Teniendo en cuenta que, salvo el *Helena* , todos los buques de guerra estadounidenses estaban muy maltrechos, Abe habría podido ordenar avanzar al acorazado *Kirishima* , aún indemne, para cumplir su misión con muy poco riesgo. Si Abe hubiera inutilizado el Aeródromo Henderson, dejando en tierra a la Cactus Air Force, tal vez habría logrado salvar su flota. Por el contrario, Abe hizo gala de la cautela que le caracterizaba; trasladó su pabellón a uno de sus cruceros y puso rumbo al norte. El maltrecho *Hiei* , incapaz de superar los 5 nudos, quedó rezagado, y cuando el viernes 13 salió el sol, los aviones de la Cactus Air Force lo encontraron, navegando con dificultades, pero todavía dentro de su radio de acción de 320 km. Casi dos años atrás, los aviones japoneses con base en tierra habían hundido el acorazado británico *Prince of Wales* en el golfo de Siam. Ahora se habían invertido las circunstancias tácticas, y tras una serie de ataques de los bombarderos torpederos de Guadalcanal y de los B-17 de gran altitud procedentes de la base de Espíritu Santo, en las Nuevas Hébridas, el *Hiei* , de 36.600 toneladas, se fue a pique.42

Yamamoto montó en cólera y relevó a Abe de su mando por radio, incluso antes de que regresara a puerto. Cuatro días después, cuando se presentó ante su superior a bordo del *Yamato* , amarrado en el puerto de Truk, con el rostro todavía cubierto de vendajes, Abe le dijo al jefe de Estado Mayor de Yamamoto que deseaba haberse ido a pique junto con su barco.43

En cuanto a los buques estadounidenses, los que seguían a flote habían sufrido graves daños. En un intento por salvar el mayor número posible, los más maltrechos se enviaron a Espíritu Santo para repararlos allí. Cuando iban de camino, el capitán de navío Yokota Minoru, a bordo del I-26, el mismo submarino que había provocado daños en el *Saratoga* en agosto de ese año, disparó un torpedo contra el *San Francisco* . El torpedo no dio en el blanco pero alcanzó al crucero ligero *Juneau* . Es muy posible que detonara en la santabárbara de este, ya que la explosión que se produjo a

continuación voló en pedazos el buque. Un testigo recordaba haber visto «una torre de humo que salió disparada hacia el cielo, como si la hubiera escupido un volcán». Para los estadounidenses que iban a bordo de los otros barcos, parecía imposible que nadie hubiera podido sobrevivir. El oficial de mayor graduación presente, el capitán de navío Gilbert Hoover, a bordo del *Helena* , llegó a la conclusión de que no podía poner en riesgo los demás barcos deteniéndose a buscar supervivientes, de modo que, tras informar de las coordenadas, siguió adelante hacia Espíritu Santo. Para cuando llegó varios días después un avión de rescate, tan solo quedaban con vida diez hombres de la tripulación de 660 marineros que llevaba originalmente el *Juneau* . Entre los muertos figuraban los cinco hermanos Sullivan, que adquirieron fama póstuma.44 [2]

La cosa no terminó ahí. Aunque la misión de bombardeo no había logrado inutilizar el Aeródromo Henderson, la flota de barcos de transporte del contraalmirante Tanaka proseguía hacia Guadalcanal. Los bombarderos estadounidenses con base en tierra se lanzaron sobre el convoy con todo lo que tenían. Posteriormente Tanaka recordaba las «bombas bamboleándose al caer desde los B-17 que volaban a gran altura», y los bombarderos en picado «soltando sus bombas y corrigiendo el rumbo justo a tiempo». Tanaka perdió seis barcos de transporte en aquella ofensiva, pero, con la tenacidad que le caracterizaba, siguió adelante con los cuatro restantes. Para cubrirles, Yamamoto le ordenó a Kondō que se pusiera al mando del *Kirishima* , que estaba tocado, y de otros dos cruceros pesados (el *Atago* y el *Takao*) para intentar otro ataque contra el Aeródromo Henderson.45

A Halsey, que fue alertado de nuevo gracias a las interceptaciones de los mensajes de radio en Pearl Harbor, ya no le quedaban muchas balas para responder a aquella nueva amenaza. Tras la práctica destrucción de la flotilla de Callaghan, Halsey consideró que no le quedaba más remedio que recurrir a sus dos acorazados, el *Washington* y el *South Dakota* . Los retiró de la escolta del *Enterprise* , todavía maltrecho, al sur de la isla, y los

envió a la refriega con una escolta de cuatro destructores. El comandante de aquella flota descompensada era el vicealmirante Willis Lee. A pesar de su mala vista, que le obligaba a llevar unas gruesas gafas con montura de metal, Lee tenía una excelente puntería, puesto que había ganado cinco medallas de oro en tiro en los Juegos Olímpicos de 1920. Así pues, no es de extrañar que su especialidad fuera la artillería, y además Willis Lee había estudiado en detalle cómo emplear el nuevo sistema de fuego artillero de guiado por radar instalado a bordo del *Washington* . Si Callaghan no había sido capaz de aprovechar las ventajas del radar, Lee estaba ansioso por probar a fondo sus posibilidades.46

La batalla no empezó bien para los estadounidenses. El 13 de noviembre, poco antes de medianoche, los cuatro destructores de Lee se toparon con sus homólogos japoneses. Uno de los destructores estadounidenses fue hundido en el acto y otros dos se fueron a pique más tarde a raíz de los daños sufridos en combate. Y lo que era casi igual de nefasto, uno de los dos acorazados de Lee, el *South Dakota* , sufrió una avería en su sistema eléctrico y no pudo utilizar sus cañones más grandes. El *South Dakota* , recortado contra el fondo de los destructores en llamas, se convirtió en un blanco para todos los buques de la flota de Kondō. Acabó acribillado por los proyectiles de 127 y 356 mm, pero se salvó de la destrucción sobre todo porque de alguna manera logró esquivar los 34 torpedos Lanza Larga que los japoneses lanzaron contra él.47

Mientras el *South Dakota* encajaba la furia de los grandes barcos de Kondō, Willis Lee, a bordo del *Washington* , preparaba la batería principal de su buque insignia. El equipo de trazado por radar introdujo los datos pertinentes en el sistema de control de fuego Mark 8 del buque. Teniendo en cuenta que cada proyectil de 406 mm pesaba más de 1.200 kg, una sola andanada de la batería principal de cualquiera de los dos acorazados estadounidenses disparaba más de 12 toneladas de munición perforante contra su enemigo. Cuando el *South Dakota* disparó su primera andanada, la sacudida fue tan grande que muchos marineros perdieron el equilibrio, y la llamarada que salió por la boca del cañón prendió fuego a los aviones de reconocimiento del barco. La segunda salva

arrojó directamente por la borda los aviones. Desde una distancia de tan solo 7.700 metros, los cañones de 406 mm resultaban mortíferos. Los proyectiles de las dos primeras salvas del *Washington* alcanzaron la sala de radio del *Kirishima* , sus torretas de proa y sus salas de gobierno y de máquinas. En total, el acorazado japonés fue alcanzado por más de veinte proyectiles de 406 mm en cuestión de minutos. A bordo del buque insignia de Kondō hubo cientos de bajas mortales, se desataron varios incendios y el acorazado se escoró mucho, perdía velocidad y era incapaz de maniobrar. Seguía disparando, pero todas sus salvas apuntaban demasiado alto, y el *Washington* permanecía indemne. Kondō recurrió al crucero ligero *Nagara* para que remolcara al *Kirishima* , pero el acorazado estaba demasiado tocado como para mantenerse a flote, y se fue a pique a las 3.25 de la madrugada del 15 de noviembre.48

Al igual que Abe, Kondō sufrió las consecuencias de la decepción de Yamamoto. Teniendo en cuenta el prestigio de Kondō en el seno de la Armada Imperial japonesa, su condición de expresidente de la Academia de Estado Mayor de la Armada y de jefe de Estado Mayor de la Flota Combinada, no podía ser destituido de forma sumaria, de modo que fue relegado al mando de un solo buque en la base de Truk.

La pérdida de dos acorazados en menos de veinticuatro horas supuso un aleccionador despertar para los japoneses, además de un punto de inflexión decisivo en la campaña de Guadalcanal. Dos semanas después, Raizo Tanaka conseguía una victoria decisiva sobre una flota estadounidense de cruceros y destructores en la batalla de Tassafaronga —un nuevo enfrentamiento nocturno de superficie en las aguas situadas entre Guadalcanal y la isla de Savo, para entonces casi universalmente conocidas como el estrecho del Fondo de Hierro por la cantidad de buques que se habían hundido allí—. A pesar de todo, Yamamoto y el Estado Mayor de la Armada decidieron minimizar sus pérdidas. Guadalcanal se había convertido en un pozo sin fondo, que se había tragado muchos más recursos, y

durante más tiempo, de lo que nadie habría podido imaginar. En agosto de aquel año, el coronel Kiyonao Ichiki calculaba que era posible destruir el enclave estadounidense en Guadalcanal con novecientos hombres; un mes después, el general de división Kawaguchi lanzó a seis mil soldados contra los infantes de Marina que defendían el Aeródromo Henderson; en noviembre, los japoneses ya tenían 30.000 hombres en la isla. Sin embargo, el contingente de las fuerzas terrestres estadounidenses se mantenía a la altura, porque para entonces los norteamericanos tenían más de 40.000 hombres en Guadalcanal. En diciembre, el alto mando japonés decidió que ya era suficiente. En una serie de retiradas cuidadosamente orquestadas, las fuerzas terrestres japonesas fueron retirándose de las líneas que rodeaban el enclave estadounidense, e iniciaron una evacuación sistemática, denominada Operación KE. El 7 de febrero ya se habían marchado todos. A pesar del valor heroico y del sacrificio de las tropas de ambos bandos, que estuvieron combatiendo durante seis meses en unas condiciones atroces, la clave para el éxito final de los Aliados fue la superioridad de su sistema de transporte marítimo y su protección mediante el poderío aéreo con base en tierra.49

El mes de noviembre de 1942 fue un momento decisivo en la historia de la Segunda Guerra Mundial. Los desembarcos aliados en el norte de África y el éxito de los estadounidenses en aguas de Guadalcanal eran una evidencia tangible de que la balanza había empezado a inclinarse a favor de los Aliados en ambos teatros de operaciones. El hundimiento del *Kirishima* fue particularmente emblemático. El empleo por parte de Willis Lee del fuego artillero dirigido por radar prácticamente borró de un plumazo la ventaja que hasta entonces habían demostrado tener los japoneses en los enfrentamientos nocturnos, gracias a su instrucción y a la superioridad de su óptica. Aquello venía a sugerir que la tecnología emergente estaba desbancando a la alentadora valentía de los japoneses. Además de subestimar la capacidad de resistencia y la productividad industrial de Estados Unidos, los japoneses tampoco habían tenido en cuenta la inventiva estadounidense para el

desarrollo de nuevos tipos de armamento tecnológicamente más sofisticados.

[1] Como homenaje a su martirio, tanto Scott como Callaghan fueron condecorados con la Medalla de Honor a título póstumo.

[2] Los cinco hermanos se alistaron en la Armada en 1942 con la condición de permanecer juntos, en contra de la política de las Fuerzas Armadas estadounidenses de separar a los hermanos. Su muerte se puso como ejemplo de sacrificio en la propaganda de guerra *(N. del T.)* .

17. LA GUERRA CONTRA EL COMERCIO III

El otoño de 1942 fue también un punto de inflexión en la guerra mundial contra el comercio, ya que marcó el momento en que los Aliados cobraron ventaja en la guerra submarina, y la mantuvieron. Al principio no lo parecía. En octubre, los submarinos alemanes hundieron 89 buques aliados con un desplazamiento de 583.690 toneladas —entre ellos 15 barcos de un solo convoy, el SC-107—, y en noviembre se alcanzó la pasmosa cifra total de 126 buques con un desplazamiento superior a las 800.000 toneladas. En una carta que le envió a Roosevelt, Churchill afirmaba que «el espectáculo de todos esos espléndidos buques, que se construyen, se envían al mar repletos de valiosísimos víveres y municiones y acaban hundidos —tres o cuatro cada día—, me atormenta día y noche».1

El suplicio y la angustia eran los inevitables subproductos de la guerra contra el comercio. Doce años atrás, en la Conferencia de Londres de 1930, Henry Stimson, a la sazón secretario de Estado estadounidense, y ahora ministro de la Guerra de Roosevelt, había afirmado: «El empleo del submarino repugnó a la conciencia del mundo». Stimson pronosticaba que, al margen de cualesquiera normas que se adoptaran para su uso, «quienes empleen el submarino sentirán la fuerte tentación, acaso la irresistible tentación, de utilizarlo de la forma que resulte más eficaz para sus propósitos más inmediatos», a saber, la destrucción implacable de barcos mercantes desarmados. Su clarividencia se vio confirmada por el conflicto que estalló a continuación, y periódicamente un incidente específico venía a ilustrar el peculiar peligro de la guerra submarina. A mediados de septiembre de 1942 se produjo un incidente de ese tipo.2

En aquel momento Dönitz había enviado varios *U-Booten* de Tipo IX, los de mayor tamaño, hacia el cabo de Buena Esperanza para cortar el paso a los barcos mercantes británicos con destino y origen en Oriente Medio. El 12 de septiembre, de camino a aquel terreno

de caza, el *Korvettenkapitän* Werner Hartenstein, a bordo del U-156, divisó el gran transatlántico *Laconia* , de 19.650 toneladas a poca distancia al sur de Sierra Leona. El *Laconia* había sido un transatlántico de lujo británico que posteriormente fue convertido en un buque de transporte para llevar tropas a los campos de batalla de Oriente Medio. Hartenstein siguió al *Laconia* durante varias horas esperando a que anocheciera, y poco después de las 20.00 le disparó dos torpedos. Ambos dieron en el blanco. Mientras Hartenstein daba vueltas alrededor del navío tocado, advirtió que, debido a su pronunciada escora, el barco tenía dificultades para arriar los botes salvavidas, y que cientos de personas se tiraban al agua. Algunas de ellas lanzaban gritos pidiendo auxilio... en italiano. Tras subir a bordo a muchos náufragos, Hartenstein descubrió horrorizado que el barco transportaba a 1.800 prisioneros de guerra italianos, formalmente aliados de Alemania, desde los campos de batalla de Egipto hasta Gran Bretaña. Decidió rescatar a todos los que pudo, y contactó por radio con Dönitz en la base de Kernevel pidiéndole que le enviara más submarinos a aquellas coordenadas para que le echaran una mano. Dönitz lo hizo, y al final numerosos supervivientes fueron embarcados en otros *U-Booten* , además del U-156. Para entonces Hartenstein había rescatado del mar a más de cuatrocientas personas, en su mayoría italianos, pero también algunos ingleses y polacos, así como numerosas mujeres y niños. Alojó a bordo a todos los que pudo, y a los demás los ubicó en botes salvavidas, que fue remolcando detrás de él en una larga hilera, como un tren de juguete. Bajo su propia responsabilidad emitió un mensaje por radio en inglés anunciando su intención de rescatar a los supervivientes y comprometiéndose a no atacar a ningún buque aliado que llegara para ayudar.3

Los Aliados oyeron el mensaje, pero sospecharon que se trataba de una trampa, y en cualquier caso la oferta de Hartenstein fue desautorizada inmediatamente en Berlín. Dönitz pidió ayuda a los dirigentes del régimen de Vichy en Francia —que todavía eran técnicamente neutrales—, y estos enviaron un buque de rescate desde Dakar. No obstante, antes de que llegara, un bombardero estadounidense que había despegado de la isla de Ascensión localizó

al U-156 en la superficie, y a pesar de la presencia de una gran bandera blanca con una cruz roja que Hartenstein había ordenado izar en la cubierta de proa del submarino, el avión decidió atacar. Una bomba cayó entre los botes salvavidas que iban a remolque a popa, matando a algunos ocupantes y arrojando al mar a muchos otros. El U-156 quedó tocado, pero sobrevivió. Hartenstein cortó la amarra de los botes salvavidas, renunció a cualquier ulterior intento de rescate y huyó del lugar. Murieron 1.000 prisioneros de guerra italianos, así como otros 600 pasajeros y miembros de la tripulación.4

Para Dönitz, la lección que cabía aprender de aquella tragedia era que Hartenstein había cometido una insensatez al arriesgar su barco para salvar a los supervivientes. A pesar de que existía la orden previa de ignorar a los supervivientes, muchos capitanes de submarino tenían como norma asegurarse de que a bordo de los botes salvavidas la gente tuviera comida y agua, y a veces les informaban del rumbo que tenían que seguir para llegar a la tierra más cercana. Ahora Dönitz emitía unas nuevas directrices, más explícitas. En lo que vino en llamarse la Orden *Laconia* , Dönitz ordenaba que debía suspenderse «cualquier intento de salvar a los supervivientes de los barcos hundidos, de sacarlos del agua o de subirlos a los botes salvavidas». Eso incluía «la entrega de comida y agua». «Muéstrense duros», ordenaba Dönitz, «pues deben tener en cuenta que el enemigo no tiene la mínima consideración por las mujeres y los niños en sus bombardeos contra las ciudades alemanas».5 [1]

Hartenstein, el U-156 y los demás submarinos destinados en la posición de África del Sur siguieron adelante con su misión y entre todos hundieron 27 barcos frente al cabo de Buena Esperanza. Dönitz quedó satisfecho y consideró que la incursión había sido «un éxito total». De hecho, las 802.160 toneladas hundidas durante el mes de noviembre de 1942 hacían de él el mes más fructífero de la guerra hasta el momento para los submarinos alemanes, y eso fue lo que motivó la angustiada carta de Churchill a Roosevelt que mencionábamos más arriba. Sin embargo, a Dönitz le decepcionaba un poco que de los 126 barcos aliados hundidos aquel mes, tan solo

29 correspondían a los vitales convoyes HS y SC, que para entonces utilizaban Nueva York en vez de Halifax como extremo occidental del recorrido. Seguía convencido de que el teatro decisivo de la guerra contra el comercio era el Atlántico Norte, y para cortar ese cabo de salvamento necesitaba más submarinos y, al mismo tiempo, las manos libres para desplegarlos allí donde pudieran tener el máximo impacto. Dönitz no lo sabía, pero estaba a punto de conseguir su oportunidad, y paradójicamente el factor que se la brindó fue la incapacidad de la Kriegsmarine de interceptar un convoy.6

Aquel convoy era el JW-51B. Una vez que los británicos y los estadounidenses aseguraron su punto de apoyo en el norte de África, reanudaron los convoyes a Rusia por la ruta del cabo Norte, que se habían suspendido totalmente, salvo por un único intento en septiembre, a raíz de la matanza del PQ-17 en el mes de julio anterior. Los nuevos convoyes zarpaban de Loch Ewe, Escocia, y no desde Islandia, y su designación cambió de PQ a JW, con una numeración que empezaba en 51. Así pues, el primero de la nueva serie de convoyes fue el JW-51, que navegaba en dos grupos, denominados 51A y 51B, en diciembre. El primer grupo de 16 barcos no encontró impedimentos de ningún tipo y llegó sano y salvo a Múrmansk el día de Navidad. El segundo grupo (JW-51B) estaba formado por catorce barcos mercantes con una escolta de proximidad de seis destructores y otros cinco barcos más pequeños, más una flota de cobertura de dos cruceros ligeros británicos (el *Sheffield* y el *Jamaica*). Esta vez los alemanes lo localizaron y enviaron una flota de superficie al mar de Barents para interceptarlo.

La flota atacante estaba formada por el crucero pesado *Hipper* , el acorazado de bolsillo *Lützow* y seis destructores. Era una flota lo bastante potente como para que en Berlín se confiara en que el convoy iba a ser totalmente aniquilado. Por el contrario, aunque el *Hipper* hundió el destructor *Achates* y el dragaminas *Bramble* , una valerosa defensa de los demás destructores y un contraataque de los dos cruceros ligeros británicos, uno de los cuales logró acertar con un proyectil en la sala de máquinas del *Hipper* , llevó a los alemanes

a suspender el combate y a retirarse. Los catorce barcos del convoy aliado llegaron sanos y salvos a Múrmansk el 6 de enero. Cuando aquella noticia llegó a Berlín, Hitler se puso furioso. Se trataba de una nueva actuación humillante de los enormes, caros y al parecer totalmente inútiles barcos de superficie de Erich Raeder.7

Los recelos de Hitler acerca de Raeder y su debilidad por los acorazados y los cruceros habían ido en aumento durante los últimos meses. Sus dudas se vieron alentadas tanto por Göring como por Joseph Goebbels. Göring se quejaba de que a la Luftwaffe le pedían demasiado a menudo que realizara misiones de protección para los grandes barcos, un requisito que a su juicio suponía un derroche de combustible y perjudicaba a la Fuerza Aérea; Goebbels se quejaba de que la Kriegsmarine a menudo emitía sus propios partes de prensa sin pasar por el Ministerio de Propaganda. En medio de aquellas críticas, el fracaso del convoy del cabo Norte el día de Año Nuevo fue la gota que colmó el vaso, y Hitler dio rienda suelta a una de sus furibundas invectivas.8

La víctima de su diatriba fue Theodor Krancke, que había estado al mando del *Admiral Scheer* durante su prolongada singladura de asalto al comercio en 1940. Krancke tuvo la mala suerte de ser el oficial al mando cuando llegó la noticia de que el *Hipper* y el *Lützow* se habían retirado ignominiosamente sin provocar el mínimo daño al convoy. Krancke tuvo que presentarse en el despacho de Hitler y se mantuvo en silencio y en posición de firmes mientras el Führer insistía en que la Kriegsmarine era una deshonra nacional. A lo que añadió que iba a desguazar toda la Armada, que pensaba enviar sus cañones a tierra y destinar a sus marineros al arma de submarinos. Krancke cometió la temeridad de sugerir que hacer eso supondría entregarle a los británicos su mayor victoria de la guerra sin que tuvieran que hacer el mínimo esfuerzo por lograrla. Hitler se mantuvo impertérrito. Convocó a Raeder para darle las nuevas órdenes, pero Raeder alegó que estaba enfermo, muy probablemente con la esperanza de que al cabo de unos días el Führer se hubiera serenado.9

Pues no fue así. Cinco días después, en el Nido del Águila, junto a Berchtesgaden, Hitler le dedicó a Raeder una nueva versión de la

diatriba que le había soltado a Krancke —Raeder lo definió como un rapapolvo—. En un sermón de una hora sobre historia mundial y estrategia naval, Hitler le dijo a Raeder que la Armada no era más que una carga para las demás fuerzas. «Las fuerzas navales ligeras han llevado a cabo la mayor parte de los combates», dijo Hitler. «Siempre que los barcos más grandes se hacen a la mar, las fuerzas ligeras tienen que acompañarlos. No son los grandes barcos los que protegen a los pequeños, sino más bien al revés». A Raeder le dolió especialmente que Hitler le dijera que la Armada había olvidado cómo combatir, que después de entrar en combate, en demasiadas ocasiones las fuerzas navales no habían sido capaces de concluir la batalla hasta un punto decisivo y, por el contrario, se habían retirado de forma pusilánime. Hitler insistía en que los grandes barcos habían sobrevivido a su utilidad. Al igual que la caballería, ya no tenían un cometido significativo en la guerra moderna. Le ordenó a Raeder que preparara un plan para jubilar a todos los grandes buques y que sugiriera el mejor lugar en tierra para ubicar sus cañones.10

Raeder presentó su dimisión de inmediato. Ya había intentado dimitir dos veces anteriormente, pero en ambas ocasiones Hitler le había convencido para que siguiera. Esta vez no. Raeder, de sesenta y seis años, sugirió que su sustituto debía ser o bien el almirante Rolf Carls o bien Dönitz. Dado que Carls, al igual que Raeder, era un oficial de acorazados, Hitler nombró al comandante de la fuerza submarina como jefe de la Kriegsmarine. Por fin Dönitz iba a poder poner en práctica el tipo de estrategia contra el transporte marítimo por la que llevaba tanto tiempo abogando.11 [2]

Cuando empezó la guerra, Dönitz había afirmado que con 300 submarinos él sería capaz de poner de rodillas a Gran Bretaña. Esa cifra le permitiría mantener 100 submarinos en tareas de patrulla activa en el Atlántico mientras los otros 200 se utilizaban para la instrucción, o se estaban reabasteciendo, o se encontraban en tránsito. En enero de 1943, cuando Dönitz asumió el mando de la Armada, la Kriegsmarine ya contaba con 300 submarinos, muchos de ellos de modelos nuevos que eran tecnológicamente superiores a

los que Dönitz había desplegado en 1940. Por añadidura, los técnicos habían resuelto definitivamente los problemas con los torpedos, y asimismo habían llevado a cabo otras mejoras, como por ejemplo el desarrollo de lo que se denominaban *Federapparat Torpedos* (FAT), que realizaban un trayecto impredecible de un lado a otro a través de la senda de un convoy.

Sin embargo, de esos 300 submarinos muy pocos estaban destinados a los corredores marítimos del Atlántico. Muchos de ellos (demasiados, a juicio de Dönitz) estaban en el Ártico, en el Mediterráneo o en el Báltico, por lo que a Dönitz le quedaban tan solo entre cincuenta y sesenta barcos para el Atlántico Norte. Además, las cuantiosas pérdidas de *U-Booten* a lo largo de 1942 provocaban que muchos de los barcos más nuevos estuvieran comandados por capitanes relativamente inexpertos, por jóvenes de poco más de veinte años, y contaran con unas tripulaciones formadas por reclutas novatos con escasa o ninguna experiencia. El capitán del U-353, Wolfgang Römer, lamentaba que el 80 por ciento de su tripulación estuviera formada por novatos de menos de veinte años en su primer destino. Con esa fuerza era con la que Dönitz anticipaba el duelo final con los convoyes aliados durante la primavera y el verano de 1943. 12

También los Aliados se preparaban para un enfrentamiento decisivo. El 1 de marzo, los almirantes de tres países de habla inglesa se reunieron en Washington para repartirse las responsabilidades en la batalla del Atlántico. Acordaron que los británicos y los canadienses tendrían como principal responsabilidad los convoyes del Atlántico Norte, mientras que los estadounidenses se encargarían del continente americano y de los convoyes del Atlántico Central (entre Norfolk y el norte de África). También los Aliados habían logrado numerosos avances tecnológicos. Para entonces prácticamente todos los barcos de escolta contaban con equipos de sonar/Asdic mejorados; y lo más importante, muchos de ellos también disponían de los nuevos equipos de radar Tipo 271, con el visor circular PPI que les proporcionaba tanto la distancia como la demora a un contacto de superficie. Eso hacía posible que un barco de escolta con ese equipamiento fuera capaz de «ver» en

la oscuridad, lo que prácticamente anulaba la ventaja que habían tenido hasta entonces los submarinos en los ataques nocturnos en superficie.

Otra innovación de los Aliados fue un invento llamado «erizo». Hasta entonces, atacar a un submarino con cargas de profundidad implicaba pasar por encima de él y lanzar rodando las cargas de profundidad, con forma de bidón, desde una rampa situada en la popa. El erizo era un mortero situado en la cubierta de proa del barco que disparaba una matriz de veinticuatro cargas de profundidad de 30 kg por delante y a ambos lados del barco con un patrón de forma elíptica. (El nombre derivaba del aspecto erizado que tenía el bastidor del mortero una vez disparados los proyectiles). Por último, la mayor disponibilidad de aviones contribuyó sustancialmente a la defensa del comercio. Los hidroaviones Catalina, los Sunderland británicos y los B-24 Liberators estadounidenses, todos ellos equipados con radar y que operaban sobre todo desde Islandia, proporcionaban a los convoyes unos ojos en el aire. Muy pronto muchos de esos aviones también iban a portar nuevos torpedos lanzados desde el aire con dispositivos de seguimiento acústico, capaces de guiarse por el sonido de las hélices de un *U-Boot* debajo del agua.13

El mal tiempo era un condicionante para ambos bandos, aunque afectaba más a los submarinos que a los convoyes. Puede que los marineros a bordo de los buques mercantes maldijeran el mar revuelto y el gélido rocío mientras luchaban por abrirse camino a través del Atlántico Norte, pero los submarinos alemanes, mucho más pequeños, tenían dificultades hasta para mantenerse a flote en aquel mar montañoso. En enero de 1943, Dönitz se lamentaba en su diario de guerra de que «los elementos parecían arreciar con una furia incontrolada», y el comandante de un *U-Boot* anotaba que la «mar montañosa» convertía a los submarinos en «bamboleantes cascarones de acero». Los oficiales, sujetos por cabos de seguridad a la barandilla del diminuto puente de sus falsas torres, no podían orientarse porque las nubes ocultaban las estrellas, y los vigías a duras penas podían ver más allá de las gigantescas olas. Como

posteriormente señalaba Dönitz: «En tales condiciones tan solo podían lograrse exiguos éxitos».14

Y un éxito exiguo fue lo que lograron. Después de hundir 23 barcos en diciembre de 1942, entre ellos 13 del ONS-154 a finales de aquel mes, los submarinos alemanes tan solo hundieron 8 buques en todo el mes de enero. En febrero les fue mejor, pues hundieron 35 barcos, entre ellos 14 del convoy ON-166, con rumbo oeste (y por consiguiente vacío). Pero a partir de entonces, en la base de Kernevel hubo pocos motivos de alegría, porque las escoltas aliadas, formada por dos cúters de la Guardia Costera estadounidense y seis destructores (cuatro canadienses, uno británico y uno polaco), hundieron tres *U-Booten* . El ratio de pérdidas —un submarino por cada 4,6 buques de carga— era insostenible. A ese ritmo, hundir 120 buques aliados cada mes —el número que Dönitz consideraba necesario para asegurar la victoria— significaba también la pérdida de 26 submarinos alemanes, y Dönitz tan solo disponía de 47 en el Atlántico Norte. Para los *U-Booten* , el éxito no llegó hasta el mes de marzo, cuando el mal tiempo por fin amainó. Y llegó con el convoy HX-229, con rumbo al este.15

El HX-229 era un convoy rápido que zarpó de Nueva York el 8 de marzo con 40 buques mercantes. Inicialmente iba acompañado por una escolta local, que fue relevada el 14 de marzo por una flota de escolta para cruzar el tramo central del océano, formada por cuatro destructores y una corbeta. Los desencriptadores del B-Dienst alemán interceptaron un mensaje relativo a su rumbo y su velocidad, y el 15 de marzo, Heinz Walkerling, a bordo del U-91, lo localizó e informó de sus coordenadas a la base de Kernevel. Para interceptarlo Dönitz envió no una manada de lobos, sino tres. Para colmo, cuando llegaron los submarinos alemanes, el HX-229 acababa de adelantar a otro convoy de 60 barcos más lento, el SC-122, que había zarpado de Nueva York el 5 de marzo. Eso significaba que cuando las manadas de lobos se acercaron a su presa, había 100 buques mercantes aliados a lo largo de 240 km, custodiados por un total de 14 barcos de escolta. Para aniquilar aquella plétora de blancos, Dönitz envió a todos los *U-Booten* que tenía a mano —37 en total— hacia los dos convoyes.16

Las tripulaciones del HX-229 ya tenían bastantes problemas con las condiciones del mar. Los buques avanzaban pesadamente hacia el nordeste, cabeceando pesadamente debido a un mar de popa que levantaba el barco desde atrás y lo dejaba caer hacia delante, en una secuencia interminable y mareante. De vez en cuando una ola rompía sobre la popa, fenómeno denominado «encapillar una ola», y el barco se veía inundado por toneladas de agua que se precipitaban a raudales a lo largo de la cubierta hacia proa. Y entonces, el 16 de marzo, comenzaron los ataques de los submarinos alemanes. Poco después de la medianoche, con una luna casi llena, un suboficial divisó «dos estelas de color claro y grasiento, paralelas, que se movían deprisa y se aproximaban en un ángulo oblicuo». Apenas hubo tiempo de dar la alarma, y aquel suboficial observó impotente la escena, al tiempo que se aferraba a la barandilla: «En un instante pasé de ver unas estelas a sentir un gran estruendo demoledor».17

A partir de ahí, los ataques se sucedieron durante toda la noche, con explosiones que brotaban periódicamente en los costados de los mercantes, de modo que al amanecer los *U-Booten* ya habían hundido diez buques, con un desplazamiento de 77.500 toneladas. Al día siguiente, los Aliados enviaron más barcos de escolta, así como numerosos bombarderos de largo alcance desde Islandia. A lo largo de aquel Día de San Patricio, los barcos de escolta estuvieron persiguiendo unos contactos esquivos, soltando cargas de profundidad ante la mínima sospecha de la presencia de un *U-Boot* y lanzando bombas erizo al mar para mantener a raya a los lobos. Dos submarinos alemanes se adelantaron a toda máquina para tomar posiciones bajo el agua por delante de los convoyes, y a su paso lograron hundir otros dos barcos. Los aviones enviados desde Islandia disuadieron a los alemanes de seguir atacando durante el día, pero Dönitz se mostraba implacable. «No tengan en cuenta los aviones», ordenó, «y persigan a máxima velocidad». La carnicería se reanudó al anochecer y arreció sin tregua durante tres días y tres noches. Para cuando Dönitz suspendió la cacería, el 19 de marzo, sus submarinos habían hundido 22 barcos, con un desplazamiento de 146.500 toneladas y pagando por ello el precio de un solo *U-Boot*

. Se trataba, como anotaba Dönitz, del «mayor éxito que nos hemos apuntado hasta ahora contra un convoy».18

A lo largo de todo aquel mes, los submarinos alemanes anotaron en su haber un total de 84 buques, con un desplazamiento de más de 500.000 toneladas. Si a eso le añadimos las pérdidas en otros teatros de operaciones, el total mundial ascendió a la alarmante cifra de 635.000 toneladas. A algunos les preocupaba la posibilidad de que los alemanes estuvieran al borde de una victoria estratégica decisiva. Además, Dönitz abrigaba la esperanza de que la liquidación de los convoyes HX-229 y SC-122 marcara un punto de inflexión en la guerra contra el comercio. Sin embargo, en vez de ser el heraldo de un brillante porvenir, aquel éxito resultó ser el punto álgido de la campaña de los *U-Booten* . A lo largo de los dos meses siguientes, a pesar de la importante mejora de las condiciones meteorológicas, el número de barcos que lograron hundir los submarinos alemanes en el Atlántico Norte disminuyó a 32 en abril, y a tan solo 6 en mayo.19

Aquella reducción obedecía a distintas causas. Además del radar Tipo 271 y del erizo, aquella primavera los británicos y estadounidenses añadieron dos nuevos tipos de buque a las tareas de defensa de los convoyes. Uno era una nueva clase de pequeños portaaviones auxiliares. Aquellos «miniportaaviones», que originalmente se construyeron sobre cascos de cargueros, proporcionaban cobertura aérea a los convoyes a lo largo de toda la travesía, o por lo menos cuando el tiempo lo permitía. Los pequeños portaaviones llevaban a bordo entre 18 y 20 aviones, pero se trataba del nuevo modelo de aviones torpederos Avenger, fabricados en Estados Unidos, que portaban cargas de profundidad. El primero de esos pequeños portaaviones de escolta, el USS *Bogue* , entró en servicio en septiembre de 1942, se incorporó a la flota en febrero de 1943 y se desplegó por primera vez junto a un convoy en marzo, acompañando al HX-228. Muy pronto se incorporaron otros, y a partir de mayo ya era casi rutinario que un portaaviones auxiliar formara parte de la escolta de un convoy. Aquello modificó drásticamente la dinámica de la defensa de los convoyes. Como escribía Herbert Werner, comandante del U-230, en *Die Eisernen Särge* (*Ataúdes de hierro*), sus extraordinarias memorias: «La idea

de un convoy con su propia defensa aérea hizo añicos nuestro concepto básico de guerra submarina».20

El otro nuevo tipo de buque para la defensa de los convoyes se denominaba «destructor de escolta» (DE), una especie de minidestructor, el primero de los cuales, el USS *Bayntun* , se botó a finales de junio de 1942 y fue transferido a la Royal Navy en enero de 1943. Con un desplazamiento de 1.360 toneladas, los destructores de escolta eran más pequeños que los destructores estadounidenses de tamaño estándar, aunque mayores que las corbetas británicas. Iban dotados únicamente con cañones de 76 mm, por lo que estaban escasamente armados para cualquier tipo de combate en superficie, pero llevaban sonar, radar, rampas de cargas de profundidad y un erizo, por lo que eran eminentemente idóneos para las misiones antisubmarinos. Estados Unidos acabó construyendo más de 500 unidades de aquel tipo de barco pequeño y práctico, y entregó 78 de ellos a la Royal Navy, que los denominaba «fragatas». Se convirtieron en un elemento básico para la protección de los convoyes a lo largo de 1943 y hasta el final de la guerra.

Por importantes que resultaran esos nuevos tipos de barco para la defensa de los convoyes, no fueron tan decisivos como el gran avance que se logró el 19 de marzo —el último día de la batalla por los convoyes HX-229 y SC-122—, porque ese día los criptoanalistas de Bletchley Park volvieron a tener acceso a los códigos navales del Enigma. Después de que en febrero de 1942 los alemanes añadieran un cuarto tambor a la máquina Enigma de la Armada, los Aliados habían perdido la capacidad de descifrar el contenido del tráfico de mensajes de Dönitz. Y ahora, trece meses después, volvían a leer aquellos mensajes tan cruciales. Eso permitió que los coordinadores del departamento de Trade Plot estuvieran al corriente de la posición de los submarinos alemanes y desviaran los convoyes para ponerlos fuera de su alcance. Dönitz era consciente de que de alguna manera los convoyes estaban maniobrando para esquivar a sus *U-Booten* , pero dado que el B-Dienst le aseguraba que los códigos Enigma eran indescifrables, Dönitz llegó a la conclusión de que los británicos y los estadounidenses estaban utilizando equipos de radar

aerotransportados de largo alcance para localizar a sus manadas de lobos. Estaba convencido de que eso les permitía, en sus propias palabras, «encontrar las formaciones de submarinos con la precisión suficiente como para permitir que los convoyes adoptaran medidas evasivas». De hecho, aunque ninguno de los bandos lo sabía, tanto los británicos como los alemanes podían leer el tráfico de mensajes del otro, una circunstancia que dio lugar a lo que el historiador Clay Blair calificaba de «gigantesca partida de ajedrez naval». Dönitz dirigía a las manadas de lobos hacia los convoyes, y los británicos desviaban los convoyes para evitar a los submarinos. En esa partida de ajedrez, en general se imponían los Aliados.21

Todos esos factores saltaban a la vista durante las batallas por los convoyes que tuvieron lugar a principios de mayo. Vale la pena destacar dos en particular. Uno era el ONS-5, en dirección oeste (vacío), un convoy lento formado por 42 barcos mercantes y custodiado por ocho buques de escolta británicos y canadienses. Avanzaba lentamente hacia el oeste, zigzagueando a la velocidad de 7,5 nudos, con un tiempo gélido y entre pequeños icebergs. El 28 de abril, el U-650 lo localizó, informó a Kernevel, y Dönitz envió 14 *U-Booten* hacia él. Los capitanes de los submarinos alemanes ya anticipaban un éxito, puesto que una galerna de fuerza 10 impedía volar a los aviones aliados. Los submarinos atacaron en grupos de dos y de tres tanto por babor como por estribor durante toda la noche del 28 al 29 de abril, pero ninguno de ellos logró abrirse paso a través de la defensa del convoy, y tan solo se perdió un barco. El convoy siguió navegando lentamente hacia el oeste durante otros dos días, con los *U-Booten* siguiéndole por ambos costados. El persistente mal tiempo mantenía en tierra a los aviones aliados, pero también dificultaba que los submarinos se colocaran en posición. Y entonces la suerte se volvió en contra de los Aliados. Dönitz había ubicado otro grupo de *U-Booten* más al oeste para interceptar un convoy distinto, y el 4 de mayo el ONS-5 se topó con él.

Aquella noche el convoy sufrió el ataque de nada menos que 43 submarinos alemanes —la mayor concentración de *U-Booten* en toda

la guerra—. Por una vez incluso superaban en número a los barcos del convoy, y aquella noche hundieron seis barcos. Un tripulante del petrolero estadounidense *Sapelo* vio cómo dos torpedos pasaban a toda velocidad por delante de la proa de su barco, errando el blanco por cuestión de metros. Pasaron de largo y explotaron contra un barco de la columna adyacente. El carguero, alcanzado dos veces en pocos segundos, se hundió rápidamente, dejando tras de sí tan solo «una solitaria balsa que giraba lentamente en un círculo de agua sucia».22

Dönitz ordenó a sus submarinos que aniquilaran totalmente el convoy antes de que entrara bajo el paraguas de la cobertura aérea aliada con base en Terranova. Los *U-Booten* hicieron todo lo posible, pues llevaron a cabo veinticinco ataques diferentes la noche del 5 de mayo, pero se vieron entorpecidos por una densa niebla que reducía la visibilidad prácticamente a cero. Gracias al radar, los buques aliados podían ver a través de la niebla, mientras que los submarinos alemanes estaban ciegos. Eso permitió que los barcos de escolta pasaran a la ofensiva. El destructor *Vidette* utilizó su erizo para hundir el U-125; el *Oribi* embistió contra el U-531 y lo hundió; la balandra *Pelican* lanzó cargas de profundidad contra el U-438 y lo destruyó. Y así sucesivamente. En el informe de la batalla, el capitán de navío de la Royal Navy Peter Gretton, comandante de la escolta, anotaba: «Todos los buques actuaron con brío e iniciativa. No hizo falta decirle a ningún barco lo que tenía que hacer y las transmisiones se distinguieron tanto por su brevedad como por su ingenio». Al amanecer, los barcos de escolta habían hundido seis submarinos alemanes e infligido graves daños a otros siete sin perder un solo buque mercante. Dönitz suspendió el ataque. El saldo final fue de 13 barcos aliados hundidos frente a 7 *U-Booten* destruidos (uno de ellos a manos de la aviación con base en Terranova) y otros siete con graves daños. A pesar de que habían destinado más de cuarenta submarinos a la destrucción de un convoy lento y escasamente defendido, los alemanes habían sufrido una gravísima derrota.23

Dos semanas después, el desenlace de un ataque contra el SC-130, con dirección este, resultó aún más decisivo. En aquella ocasión

Dönitz envió 25 submarinos hacia un convoy lento, formado por 37 buques y custodiado por 8 barcos de escolta, y a pesar de sus reiterados ataques a lo largo de dos días (19 y 20 de mayo), los *U-Booten* no lograron hundir ni un solo mercante, mientras que los barcos de escolta hundieron 3 submarinos y causaron daños a un cuarto. Uno de los submarinos que se fue a pique con toda su tripulación fue el recién estrenado U-954, cuyo primer oficial de puente era Peter Dönitz, de diecinueve años, hijo del almirante.24

El rotundo fracaso del ataque contra el SC-130 convenció al desconsolado Dönitz de que los convoyes del Atlántico Norte ya estaban demasiado bien defendidos como para que sus submarinos cosecharan algún éxito estratégico. En conjunto, las batallas por los convoyes de mayo de 1943 le habían costado a Dönitz 41 submarinos y sus tripulaciones, lo que venía a demostrar, en sus propias palabras, «la abrumadora superioridad que han logrado las defensas enemigas». Dönitz dio la orden de que los *U-Booten* abandonaran el Atlántico Norte y se desplegaran más al sur. Cuando cursó aquella orden, estaba totalmente decidido a reanudar la contienda en el Atlántico Norte en un futuro, pero años después, en retrospectiva, para Dönitz estaba claro que «habíamos perdido la batalla del Atlántico».25

Aunque Dönitz no lo sabía, los alemanes realmente la habían perdido mucho antes, debido a unas circunstancias que no tenían nada que ver con los acontecimientos del Atlántico Norte. Peter Gretton, el oficial de la Royal Navy que comandaba las fuerzas de escolta tanto del ONS-5 como del SC-130, atribuía las victorias de los Aliados sobre los *U-Booten* a numerosos factores —entre ellos la labor de los servicios de inteligencia, la tecnología y la cobertura aérea—, así como la «habilidad y la valentía que demostraron los barcos de escolta». No cabe duda de que eso era cierto, aunque la «habilidad y la valentía» de las tripulaciones de los submarinos alemanes eran igual de evidentes. Sin embargo, además de todo lo anterior había otro factor de la guerra contra el comercio que en

última instancia resultó más decisivo. Ese factor fue la construcción naval. 26

El propio Dönitz lo reconocía. «La guerra submarina será un fracaso», le decía a Hitler en abril de 1943, «si no hundimos más barcos de los que el enemigo es capaz de construir». Al final esa fue la clave, porque a finales del otoño de 1942, los Aliados, y en concreto los estadounidenses, empezaron a botar nuevos buques mercantes más deprisa de lo que los *U-Booten* podían hundirlos. Se trataba de un cálculo cruel, porque no solo pasaba por alto una desalentadora pérdida de material y suministros en el caso de los convoyes con rumbo al este, sino que también restaba importancia al dolor y al sufrimiento de sus tripulaciones, abocadas a flotar a la deriva por las gélidas aguas del Atlántico Norte a bordo de sus diminutas balsas o de sus botes salvavidas hasta que las rescataran o, como ocurría con demasiada frecuencia, hasta que morían de sed, de hambre o de exposición a las inclemencias del tiempo. A pesar de todo, siempre y cuando los Aliados fueran capaces de construir barcos a un ritmo superior al que las fuerzas del Eje eran capaces de hundirlos, Dönitz nunca lograría romper la línea de abastecimiento del enemigo.27

El 8 de septiembre de 1939, tan solo cinco días después del comienzo de la guerra, Roosevelt había declarado una «emergencia nacional limitada» para justificar un programa de incremento de la construcción naval. Dos años después, el 27 de mayo de 1941, el presidente declaró una «emergencia nacional ilimitada» a fin de iniciar lo que él denominaba «la mayor producción de armamento que hemos emprendido hasta ahora». Una vez que Estados Unidos entró de lleno en la guerra, Roosevelt creó una Administración de Transporte Marítimo para la Guerra, presidida por el contraalmirante Emory Scott Land, y le ordenó que incrementara drásticamente la construcción de barcos. El presidente retó a Land a que produjera buques nuevos con una capacidad de carga de 5 millones de toneladas en 1942 y de 7 millones de toneladas en 1943. Era un objetivo extraordinariamente ambicioso. La segunda cifra significaba producir 583.000 toneladas de capacidad de carga cada mes; los submarinos alemanes tan solo lograron hundir esa cantidad a lo

largo de un mes en tres ocasiones durante toda la guerra. Algunos expertos estaban convencidos de que ese objetivo de construcción naval era poco realista, incluso absurdo, y sin embargo poco después Roosevelt volvió a elevar el listón. En febrero de 1942, George Marshall le escribió una carta al presidente para advertirle de que a menos que se incrementara aún más la producción de barcos, iba resultar imposible transportar a Gran Bretaña los hombres y los equipos necesarios para una eventual invasión de la Francia ocupada. Marshall le explicaba a su presidente que hacía falta una capacidad de carga de 144.000 toneladas para trasladar a una sola división de infantería, y el doble si se trataba de una división acorazada. Por consiguiente, para poder enviar 750.000 hombres a Inglaterra, hacían falta otros 18 buques cada mes además de los que ya estaban programados. Espoleado por esos datos, Roosevelt le comunicó a Land que ahora iba a necesitar 9 millones de toneladas de capacidad de carga en 1942 y 15 millones de toneladas en 1943. Esta última cifra significaba construir 1,25 millones de toneladas cada mes, un total que los submarinos alemanes ni siquiera podían soñar con destruir. Como señalaba posteriormente un historiador británico, «el programa de construcción naval de Estados Unidos resulta casi increíble».28

Una de las claves para alcanzar aquellas pasmosas cifras fue la estandarización. Antes de la guerra, construir un barco era parecido a construir un rascacielos: se diseñaban y construían individualmente, cada uno era una obra singular. Eso se acabó cuando el presidente declaró el estado de «emergencia nacional ilimitada» en mayo de 1941. A partir de ahí, los barcos se estandarizaron conforme a un modelo nacional para que se pudieran montar de la misma forma que Henry Ford construía sus coches, para una producción en masa. Un solo conjunto de planos daba lugar a cientos de cascos; los componentes se producían en masa en las fábricas de todo el país y se enviaban por ferrocarril hasta los astilleros; la soldadura sustituyó a los remaches. El barco de transporte que iba a convertirse en el más famoso de la guerra se desarrolló a partir de un diseño británico, un navío que medía 440 pies de eslora, tenía una capacidad de carga de 10.000 toneladas y

podía navegar a la velocidad de 11 nudos. No eran unos barcos bonitos —de hecho, su nombre provisional no oficial era Patitos Feos —. Si se les rebautizó con el nombre de Barcos de la Libertad fue sobre todo por motivos de propaganda.29

En un intento por cumplir el objetivo marcado por Roosevelt, Land firmó contratas con numerosos constructores que realizaron grandes inversiones (con apoyo del Estado) en docenas de astilleros nuevos, en su mayoría con seis o más gradas cada uno. Se contrataron decenas de miles de nuevos obreros, incluidos los que habían sido declarados no aptos para el servicio militar, así como un gran número de mujeres. Hubo cierta resistencia a contratar obreras; entre los oficios de la construcción naval imperaba desde siempre una cultura exclusivamente masculina. No obstante, la necesidad trajo consigo una revolución social, y muy pronto los astilleros tuvieron su versión de Rosie la Remachadora [3] en Wendy la Soldadora. En 1944, el 20 por ciento de toda la plantilla de los astilleros eran mujeres.30

Una vez creadas las infraestructuras, la producción aumentó espectacularmente. Largas cadenas de vagones llevaban las materias primas hasta los astilleros, donde el acero se almacenaba en cobertizos. Frederic C. Lane, historiador del programa de construcción naval de los tiempos de guerra, describía el proceso posterior. La chapa de acero, contaba, «primero iba a los almacenes, y de ahí al taller de fabricación, donde se cortaba y se plegaba. Desde el taller de fabricación pasaba a un edificio de ensamblaje donde se soldaban las piezas para crear secciones de entre 10 y 20 toneladas de peso. Después esas secciones se apilaban en las rastras o en los carros situados frente a las gradas, o a su vez eran soldadas para formar secciones aún mayores, que normalmente pesaban hasta 45 toneladas. Desde ahí se colocaban en su lugar dentro del casco». 31

El proceso de cadena de montaje aceleró enormemente la producción de nuevos buques. En enero de 1942, construir un Barco de la Libertad desde que se colocaba la quilla hasta la botadura llevaba 250 días; en diciembre, requería menos de 50 días. En noviembre, el barco *Robert E. Peary* fue botado al cabo de tan solo 4

días, 15 horas y 29 minutos, aunque se trató sobre todo de un alarde publicitario. En cualquier caso, en docenas de astilleros, y en cientos de gradas de construcción en ambas costas de Estados Unidos, se trabajaba a un ritmo frenético las 24 horas del día en tres turnos. El resultado fue una avalancha sin precedentes, mejor dicho inimaginable hasta entonces, de buques nuevos. En diciembre de 1942, un mes en el que los submarinos de Dönitz hundieron poco más de 400.000 toneladas, los astilleros estadounidenses produjeron por primera vez más de 1 millón de toneladas de capacidad de carga. Después de ese hito, casi todos los meses se sobrepasó el millón de toneladas, y a partir de ahí, hicieran lo que hicieran los *U-Booten* de Dönitz, nunca fueron capaces de tomar la delantera respecto a esa curva de producción (véase el gráfico).32

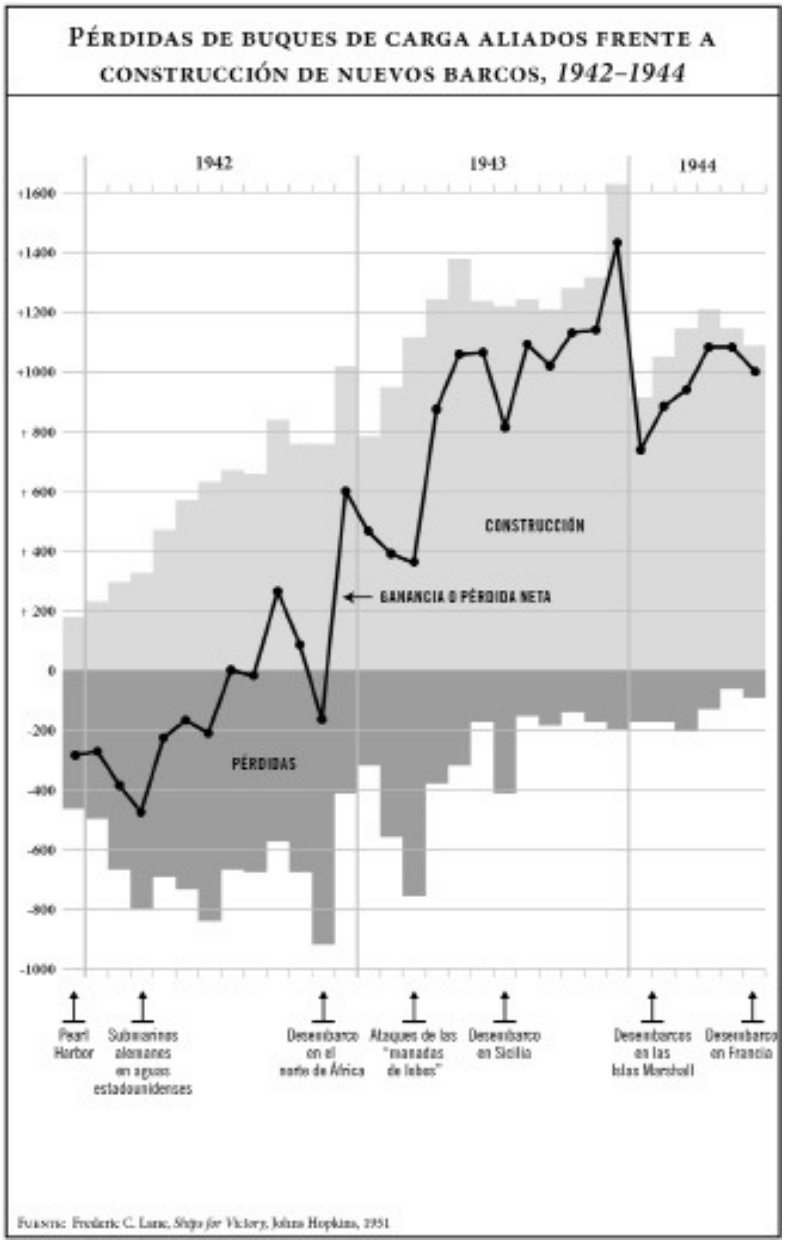
Junto con la capacidad de resistencia del Ejército Rojo en el Frente Oriental, la productividad industrial de Estados Unidos fue uno de los elementos individuales más determinantes para la victoria final de los Aliados en la Segunda Guerra Mundial. Dicho esto, el coloso industrial estadounidense no era inagotable, y existía una competencia feroz entre los distintos programas por conseguir las materias primas necesarias para producir los aviones, los carros de combate y, en particular, los buques necesarios para hacer posible esa victoria. Todos los barcos, del tipo que fueran, requerían los mismos materiales: motores eléctricos, electrodos para soldadura eléctrica, generadores, cajas reductoras, rodamientos, bombas y, sobre todo, chapa de acero. Si todos o la mayoría de dichos componentes esenciales se dedicaban a la construcción de nuevos barcos de transporte, eso significaba reducir los otros tipos de barcos que se construían, incluidos los buques de guerra. Como señalaba el ministro de Marina estadounidense, Frank Knox: «De poco nos sirve producir cien cargueros al mes si durante ese mes no producimos el número suficiente de buques de escolta para protegerlos cuando se hacen a la mar». Churchill estaba de acuerdo, y le escribió una carta a Roosevelt instándole a «potenciar al máximo la construcción de navíos de escolta». Un análisis de las pérdidas en el transporte marítimo revelaba que los convoyes con nueve barcos de escolta sufrían un 25 por ciento de pérdidas menos

que los convoyes con seis buques de escolta. En efecto, cada barco de escolta adicional que se construía salvaba de la destrucción a dos barcos mercantes, o en palabras de Ernie King: «Un barco salvado era preferible a dos barcos hundidos». Eso dio lugar a que se concediera mayor prioridad a los buques de escolta que a los cargueros en el programa de construcción estadounidense, aunque durante toda la guerra no cesaron las peleas sobre qué barcos debían tener acceso prioritario a qué materiales.33

A pesar de todas aquellas desavenencias, la capacidad de los estadounidenses de producir todo tipo de barcos —buques de transporte y de escolta, portaaviones y cruceros, barcos y lanchas de desembarco—, y en unas cantidades sin precedentes, resultó decisiva tanto para la guerra contra el comercio como para el esfuerzo bélico en general.

En el Pacífico tenía lugar otra guerra contra el comercio. Aquella misma primavera de 1943, mientras los éxitos de los submarinos alemanes disminuían en el Atlántico y se intensificaba la construcción naval en Estados Unidos, la guerra submarina estadounidense contra el comercio japonés también entraba en una nueva fase. Aunque los estadounidenses habían iniciado una guerra submarina sin restricciones desde el primer día de la guerra, los primeros resultados habían sido decepcionantes. Debido a la inmensidad del teatro del Pacífico, los submarinos estadounidenses eran más grandes que sus homólogos alemanes, con mayor alcance y mejor navegabilidad. El problema era que los estadounidenses tenían una cantidad proporcionalmente menor —tan solo 55 grandes submarinos de flota, más otros 18 de la clase S, más antiguos y de menor tamaño, [4] construidos en la década de 1920—, más o menos el mismo número de que disponía Dönitz en 1939, cuando comenzó la guerra en Europa. Además de poseer relativamente menos submarinos, los estadounidenses tenían muy pocos torpedos. Se habían visto obligados a abandonar más de 230 durante las primeras semanas de la guerra, cuando evacuaron precipitadamente el Astillero de la Armada de Cavite, cerca de Manila, y el arsenal en

Estados Unidos era muy pequeño. Para colmo, llevar los torpedos desde Estados Unidos hasta el Pacífico añadía otra exigencia más al transporte marítimo del país, ya sobrecargado de por sí. Eso dio lugar a que Washington emitiera una directiva solicitando que se economizaran los torpedos y sugiriendo que en vez de un abanico completo de tres o cuatro torpedos, los capitanes los lanzaran individualmente, de uno en uno, aunque la mayoría de los comandantes hacían caso omiso de esa recomendación.34



Más trascendental resultaba el hecho de que los escasos torpedos de que disponían los estadounidenses a menudo no explotaban. En palabras de un veterano de la guerra submarina: «Solo tenían un problema: no funcionaban». Al igual que los torpedos alemanes en 1940, los torpedos Mark XIV estadounidenses se hundían demasiado, más de tres metros por debajo de lo que indicaban sus parámetros, lo que significaba que cuando pasaban por debajo del casco de su blanco, sus detonadores magnéticos no estaban lo suficientemente cerca del casco para provocar la explosión. Y lo que era peor, algunos torpedos tenían un rumbo errático, viraban respecto a la dirección fijada de un modo impredecible, o incluso describían un círculo y acababan dirigiéndose de vuelta al submarino que los había disparado. Cuando los capitanes de los submarinos regresaban de sus travesías estaban furiosos por el hecho de que, después de navegar hasta 4.800 km para llegar a su zona de patrulla, de localizar y seguir cuidadosamente un blanco, incluso de colocarse en posición para disparar, veían con impotencia cómo sus torpedos explotaban prematuramente, o pasaban por debajo de su blanco y seguían su camino, o rebotaban inofensivamente contra el costado del buque. En algunos casos, un torpedo quedaba empotrado en el casco de su blanco y se quedaba allí. Más de un buque japonés regresó a puerto con un torpedo estadounidense sin explotar sobresaliendo del casco.35

El fallo de un torpedo resultaba especialmente exasperante cuando provocaba un terrorífico contraataque, cosa que ocurría a menudo. El 14 de agosto de 1942, el capitán de navío Charles («Weary») Wilkins, que estaba de patrulla a bordo del *Narwhal* frente a la costa de la isla japonesa de Honshū, disparó un torpedo que explotó espontáneamente tan solo doce segundos después de salir del tubo. La explosión alertó a los buques de escolta japoneses y varios de ellos contraatacaron de inmediato. Con la ayuda de la aviación japonesa, los barcos de escolta lanzaron un total de 124 cargas de profundidad contra el *Narwhal* , una experiencia tan desquiciante que un miembro de la tripulación «enloqueció» y hubo que atarlo. El *Narwhal* sobrevivió al ataque, y tras regresar a puerto, Wilkins vino a sumar sus quejas sobre los torpedos defectuosos a las

que ya habían presentado muchos otros capitanes. Los técnicos de la Oficina de Munición (BuOrd) se mostraban escépticos, cuando no displicentes, y achacaban los fallos a un lanzamiento deficiente. En palabras de un airado veterano de submarino, la actitud de los burócratas venía a decir: «No presentéis quejas sobre torpedos defectuosos hasta que podáis demostrar que la legítima responsabilidad no es de vuestra propia tripulación». Llevó más de un año superar la resistencia burocrática y que se identificaran y se resolvieran los problemas técnicos.36

Otro factor que contribuía a que los resultados fueran tan decepcionantes era que en un principio la orden que se dio a los capitanes era que centraran sus ataques contra los buques de guerra japoneses. La doctrina oficial estadounidense en materia de submarinos promulgada en 1939 decía que «la misión primordial del submarino es atacar a los buques pesados enemigos [...], un acorazado, un crucero de combate o un portaaviones». Es fácil imaginar lo que habría hecho Dönitz con semejante directiva. El almirante sabía que librar una guerra submarina contra una potencia insular implicaba atacar a sus buques cargueros, y sobre todo a sus petroleros. Eso era particularmente válido en el Pacífico, porque, para empezar, lo que había convencido a los japoneses de que debían iniciar una guerra era la desesperada necesidad de petróleo de su país. Sin embargo, durante muchos meses los submarinos estadounidenses estuvieron persiguiendo a los grandes buques de guerra en vez de a los más prosaicos *marus* (barcos mercantes) y petroleros. Además, los estadounidenses utilizaban muchos de sus contados submarinos para realizar lo que Dönitz habría considerado misiones auxiliares, o incluso frívolas: el desembarco o recogida de pelotones de asalto, o el transporte de suministros. Al final aquellas prioridades se modificaron, pero durante el primer año de la guerra del Pacífico mermaron la eficacia de la flota de submarinos de Estados Unidos.37

En el Pacífico hubo pocas batallas a gran escala por los convoyes como las que caracterizaron la batalla del Atlántico. Para empezar, los mercantes japoneses no viajaban en grandes convoyes protegidos. Aunque los barcos de transporte de tropas sí iban

fuertemente escoltados, normalmente los mercantes japoneses navegaban de forma independiente, o en grupos de dos o tres buques, a menudo escoltados por un único destructor, aunque un petrolero podía llevar dos o, incluso, tres buques de escolta. Y tampoco existían las manadas de lobos en la flota estadounidense, porque los submarinos norteamericanos eran depredadores solitarios. «Te asignaban una zona geográfica determinada», recordaba un capitán, «y tú podías hundir cualquier barco que pasara por ahí». Aunque en un momento posterior de la guerra, a medida que aumentaba el número de submarinos, dos o tres de ellos podían cooperar en grupos denominados «manadas de lobos», como imitación deliberada de los alemanes, a lo largo de 1942 y buena parte de 1943 la mayoría de los submarinos operaba de forma independiente.38

En teoría todos los oficiales y tripulantes de los submarinos estadounidenses eran voluntarios, aunque muchos de ellos se habían presentado voluntarios a la manera tradicional de la Armada. Un veterano de submarinos recordaba que cuando se presentó para la instrucción básica en la guerra, «un oficial nos preguntó si queríamos ir a la Escuela de Torpedos. Nadie quería presentarse voluntario. Nos dijo que lo lamentaba. "Vayan preparando sus petates porque a las seis de la mañana salen ustedes para Keyport, Washington"». [5] Posteriormente el arma de submarinos adoptó unos estándares más rigurosos. Vivir dentro de un submarino sesenta días seguidos no solo resultaba físicamente agotador, sino que además sometía a una gran tensión la dinámica interna de la tripulación. «No había demasiado espacio», recordaba David B. Bell, el capitán del *Cuttlefish* . «Era como vivir dentro de un reloj suizo». Teniendo en cuenta la ausencia de privacidad durante las largas patrullas, era esencial que los tripulantes tuvieran un temperamento equilibrado y no fueran propensos al pánico. «Si mostrabas el mínimo indicio de nerviosismo», contaba un tripulante, como dar golpecitos con los dedos en la mesa, «te daban de baja automáticamente. Tenías que mostrarte muy sosegado».39

Cuando salían de patrulla, los submarinos estadounidenses maniobraban en la superficie, con vigías a proa y a popa en la

reducida falsa torre situada en medio del barco. Los vigías, equipados con prismáticos Bausch and Lomb, oteaban constantemente el horizonte. Para asegurarse de poder bajar rápidamente en caso de que el submarino tuviera que sumergirse, a veces no enganchaban sus cabos de seguridad. Eso resultaba peligroso en una falsa torre situada a casi 5 metros por encima de un mar picado. Cuando operaban en territorio enemigo, y específicamente siempre que se encontraban a menos de 800 km de una base enemiga, normalmente los submarinos permanecían sumergidos durante el día (como hicieron los submarinos alemanes frente al cabo Hatteras), y emergían por la noche para recargar sus baterías e ir en busca de presas. Durante los periodos prolongados de inmersión, que a veces llegaban a ser de veinte horas, el barco adquiría lo que un veterano describía como «el olor peculiar de un submarino, una mezcla de gasoil, humo de tabaco, olor a comida, a pintura y aromas humanos». Cuando por fin el barco emergía al anochecer, «¡ay, pero qué bien olía aquel aire fresco!». A menudo ese era el momento en que se servía la cena. «Por la noche, cuando emergíamos, nos daban una gran cazuela de gachas de avena o de algo parecido», recordaba un tripulante. «Eso se debía a que estábamos ahorrando baterías. Por la mañana, cuando nos sumergíamos, nos daban un almuerzo completo, y esa era nuestra única gran comida del día».40

Las condiciones eran espartanas. Había pocas letrinas y no había duchas. Incluso en los barcos nuevos, que sí tenían duchas, a menudo estaban clausuradas durante el periodo de patrulla para ahorrar agua dulce. Cuando podían, los tripulantes se daban un baño en un cubo de 10 litros. Las literas, coloquialmente denominadas «estantes», se colocaban entre los torpedos, o se apilaban en grupos de seis a lo largo de los mamparos con una separación de 20 cm entre ellas. Las literas de arriba eran las más deseadas. Cuando a un veterano le tocaba irse de permiso y llegaba a bordo un nuevo marinero, cada tripulante subía a la litera inmediatamente superior y el nuevo se quedaba con la de abajo. A bordo había menos literas que tripulantes, y por consiguiente todo el mundo, salvo los oficiales, dormía en «cama caliente»: el marinero

que salía de guardia se acostaba en la litera del que acababa de levantarse para entrar de guardia. Cuando los marineros se acostaban, normalmente lo hacían con la ropa que habían llevado puesta todo el día. «Lo único que te quitabas eran los zapatos», recordaba un tripulante. En los submarinos de clase S, más pequeños, ni siquiera había una mesa de comedor. Cada tripulante pasaba por la cocina para que el cocinero le diera el almuerzo, y después se sentaba a comer en algún rincón. Al igual que a bordo de los submarinos alemanes, el protocolo militar se cumplía... de aquella manera. Los oficiales podían deambular en paños menores y camiseta entre los marineros. «No estaban tan obsesionados por toda esa formalidad militar», recordaba un veterano. «Saludábamos, y todas esas cosas, pero si alguna vez uno no saludaba no le castigaban».41

Al igual que los *U-Booten* en el Atlántico, los estadounidenses no hacían serios esfuerzos por rescatar, ni tampoco por aprovisionar, a los supervivientes de los barcos que hundían. «Sentías pena por ellos», recordaba posteriormente un capitán, «pero de ahí no pasaba». Y no siempre intentaban liquidar a los supervivientes en el agua, a pesar de la profunda animadversión racial que sentían por los japoneses, aunque hubo excepciones. Una de las más tristemente célebres tuvo lugar en enero de 1943.42

El 26 de enero, en su décimo día al mando del submarino *Wahoo* , el capitán de navío Dudley («Mush») Morton, con gran audacia, logró colarse en el puerto de Wewak, en la costa septentrional de Nueva Guinea, y hundió un destructor japonés con un disparo a bocajarro que le alcanzó de frente cuando el destructor intentaba embestir al submarino. Morton logró sacar al *Wahoo* de Wewak, y al día siguiente se topó con un convoy japonés de cuatro barcos. Hundió los cuatro, entre los que se encontraba el *Buyo Maru* , un barco de transporte de tropas repleto de soldados. Morton abandonó la escena, pero después de que los cuatro barcos se fueran a pique, regresó y se encontró la zona abarrotada con aproximadamente veinte botes salvavidas llenos de supervivientes. Con un tono grave, Morton ordenó: «A sus puestos de combate, ambos cañones». Su segundo de a bordo, Richard H. O'Kane, le lanzó una mirada

inquisitiva que dio lugar a la siguiente explicación: «Dick, el Ejército bombardea áreas estratégicas, y la Fuerza Aérea utiliza el bombardeo por zonas. [...] Ambos causan víctimas civiles. Ahora que no va a haber víctimas de ningún otro tipo, voy a impedir que estos soldados vuelvan a tierra, porque cada uno que lo consiga puede costarle la vida a un estadounidense». Morton ordenó a los artilleros del cañón de 100 mm del submarino que disparara contra los botes salvavidas más grandes, y cuando los japoneses empezaron a su vez a disparar, Morton ordenó abrir fuego a discreción. Durante casi una hora las ametralladoras del *Wahoo* estuvieron barriendo la zona, «como mangueras contra incendios limpiando una calle», en palabras de O'Kane. Cuando todos los botes salvavidas quedaron hechos pedazos, Morton ordenó alto el fuego. Lo que no sabía era que, además de 600 soldados japoneses, el *Buyo Maru* también transportaba 500 prisioneros de guerra británicos e indios, de los que 195 también resultaron muertos. Sin embargo, en vez de llevarse una reprimenda, Morton y el *Wahoo* recibieron un «bien hecho» de parte de Nimitz y las «felicitaciones» de Halsey por el éxito de su patrulla. Morton fue condecorado con la Cruz de la Armada por su valentía, y el *Wahoo* consiguió una Citación Presidencial de la Unidad por «destruir un barco de transporte de tropas *y a sus ocupantes* ».43 [6]

Al cabo de entre 40 y 60 días, dependiendo del tiempo que les llevara agotar sus torpedos, los submarinos estadounidenses regresaban a sus bases e informaban de los resultados de su patrulla. A menudo, sobre todo durante los primeros meses, había pocas cosas de las que informar. Algunos afirmaban haber hundido uno o dos barcos, a menudo pequeños *marus* con un desplazamiento medio de tan solo 4.000 toneladas aproximadamente. Aun así, las posteriores investigaciones a menudo revelaban que las estimaciones de aquellos informes eran demasiado elevadas. Si bien algunos capitanes cosecharon éxitos en sus patrullas, y en particular Morton con el *Wahoo* , el capitán de fragata Frank W. Fenno con el *Trout* , y el capitán de fragata Charles C. Kirkpatrick con el *Triton* , en conjunto el historial de los submarinos estadounidenses en 1942 fue decepcionante. Durante los primeros

seis meses de aquel año, los submarinos estadounidenses tan solo hundieron 56 buques, muchos de ellos pequeños dragaminas, con un desplazamiento total de 216.150 toneladas, una media de tan solo 36.000 toneladas al mes, apenas una décima parte de lo que estaban logrando los *U-Booten* de Dönitz en el Atlántico. Las cifras mejoraron ligeramente durante la segunda mitad del año, a consecuencia de la experiencia adquirida por los oficiales y sus tripulaciones. Entre julio y diciembre de 1942, los submarinos estadounidenses hundieron 105 barcos, con un desplazamiento de 397.700 toneladas (66.000 toneladas al mes), aunque de los diez submarinos de la flota que zarparon de Pearl Harbor en octubre de 1942, ocho regresaron sin haber hundido ni un solo barco. Gracias a la construcción de nuevos barcos, las pérdidas netas de la flota mercante japonesa durante aquel año fueron de tan solo 89.000 toneladas. Como ha señalado el historiador Clay Blair, se trataba de «una cifra tan minúscula que resultaba insignificante».44

No obstante, a principios de 1943, la guerra de los estadounidenses contra el comercio japonés llegó a su propio punto de inflexión. Uno de los factores condicionantes de aquel cambio fue la llegada de Charles Lockwood como nuevo comandante de Submarinos del Pacífico Sur (COMSUBPAC). Inicialmente, los submarinos estadounidenses del Pacífico habían estado bajo el mando del contraalmirante Robert H. English, que falleció en un accidente aéreo en enero de 1943, y a raíz de su muerte Lockwood asumió el mando. Lockwood, un jefe popular, al que las tripulaciones de los submarinos llamaban Tío Charlie, se tomó muy en serio las quejas sobre las prestaciones de los torpedos. (El título del primer capítulo de sus memorias, que escribió después de la guerra, era «Malditos torpedos»). Lockwood supervisó personalmente una nueva serie de pruebas con los torpedos y se aseguró de que los resultados fueran objeto de la debida atención de los «gerifaltes de los despachos de Washington», como los definía un capitán de submarinos. Aun así hubo cierta resistencia por parte de los expertos técnicos, pero al final Nimitz (que en sus tiempos había sido tripulante de submarinos) ordenó a los capitanes que desactivaran

los detonadores magnéticos de proximidad y utilizaran exclusivamente los de contacto.45

Por desgracia también había un problema con los detonadores de contacto. Cuando un torpedo Mark XIV alcanzaba de lleno el costado de un barco, a menudo el impacto aplastaba el percutor, de modo que la carga no explotaba. En un caso extremo, en julio de 1943, el capitán de navío Dan Daspit, a bordo del submarino *Tinosa* , alcanzó once veces a un buque factoría ballenero japonés: once impactos y ni una sola explosión. Posteriormente Lockwood relataba que cuando Daspit regresó a Pearl Harbor: «Dan estaba tan furioso que casi no podía hablar». Lockwood ordenó que se realizaran más pruebas y descubrió que los percutores daban mejores resultados cuando impactaban contra el blanco con un ángulo de menos de 45º. Hasta que pudiera diseñarse e instalarse un nuevo tipo de percutor, Lockwood aconsejó a sus capitanes que dispararan sus torpedos desde un ángulo agudo respecto al blanco.46

Otra de las razones de la mejora de las prestaciones de los submarinos en 1943 fue que se incorporaron a la flota nuevos barcos, más modernos. En febrero de aquel año los estadounidenses tan solo tenían 47 submarinos activos en el servicio de patrulla, pero tres meses después, en mayo, ya disponían de 107. Muchos de ellos eran de la nueva clase *Gato* , que, a diferencia de los barcos alemanes de menor tamaño, disponían de climatización y de frigoríficos para almacenar los víveres, lo que los hacía mucho más cómodos para su tripulación de ochenta hombres, sobre todo en las patrullas largas. El resultado de todas aquellas mejoras quedó de manifiesto de inmediato. Los 24 submarinos que se hicieron a la mar en abril de 1943 hundieron un total de 26 barcos japoneses, con un desplazamiento de 121.800 toneladas, un aumento sustancial respecto a los meses anteriores.47

Aquella revitalización de la fuerza submarina estadounidense se producía al mismo tiempo que el deterioro de la eficacia de los submarinos alemanes en el Atlántico. En abril y mayo de 1943, Dönitz perdió nada menos que 58 *U-Booten* en todo el mundo, 53

de ellos en el Atlántico. La pérdida de tantos submarinos, y su persistente falta de éxitos contra los convoyes aliados, obligaban a Dönitz a admitir que con los *U-Booten* «no era posible lograr la victoria sobre las dos grandes potencias marítimas». Incluso consideró la posibilidad de renunciar totalmente a la guerra submarina. «Tuve que tomar la decisión», escribía años más tarde, «de si retirar los submarinos de todas las zonas y suspender la guerra submarina, o dejar que prosiguieran con las operaciones modificando adecuadamente su forma de actuar». Al final, Dönitz decidió que no había otra alternativa que seguir adelante hasta el final, por inútil que pareciera. Tras el fracaso de los ataques contra el ONS-5 y el SC-130 en mayo, Dönitz le dijo a Hitler que: «Es preciso seguir adelante con la guerra submarina aunque ya no sea posible alcanzar nuestros objetivos, porque las fuerzas enemigas que consume son extraordinariamente grandes». Hitler estaba de acuerdo: «No nos planteamos en absoluto la posibilidad de abandonar la guerra submarina», dictaminaba, ya que eso era «mejor que tener mi primera línea de defensa en las costas de Europa». Se trataba de un cálculo totalmente viciado: las tripulaciones de los *U-Booten* , muy jóvenes y en su mayoría poco experimentadas, tuvieron que seguir haciéndose a la mar, en muchos casos para no volver, y había que seguir atacando y hundiendo barcos de transporte, pero no porque ello pudiera afectar al desenlace de la guerra, ni siquiera a su trayectoria, sino porque mantenía ocupados al transporte marítimo, a las escoltas y a la aviación de los Aliados. Por supuesto, teniendo en cuenta el aluvión de barcos y aviones recién construidos que salían de los astilleros y de las fábricas de Estados Unidos, en cualquier caso no era probable que aquel esfuerzo implicara la mínima diferencia estratégica.48

Durante la primavera de 1943, al tiempo que la guerra de Dönitz contra el comercio de los Aliados iniciaba su lento pero inexorable declive, la guerra de Estados Unidos contra el comercio de Japón iniciaba su ascenso, igualmente inexorable. La campaña submarina estadounidense todavía no se había convertido en una marejada, aunque eso estaba por llegar, y al final acabaría constituyendo un tsunami.

[1] Después de la guerra, esa orden del 17 de septiembre de 1942 se convirtió en una prueba crucial contra Dönitz en los juicios de Núremberg. Aunque el tribunal le declaró culpable de «librar una guerra de agresión», no le consideró culpable de «crímenes contra la humanidad», en gran medida gracias al testimonio por escrito de Chester Nimitz, donde afirmaba que los capitanes de los submarinos estadounidenses también se habían negado a rescatar a los pasajeros o a los tripulantes de los buques que habían hundido.

[2] Dönitz logró disuadir a Hitler de su idea de retirar del servicio todos los grandes buques, aunque no se construyó ninguno más, y las nuevas prioridades de construcción naval se centraron casi exclusivamente en los submarinos. Véase el capítulo 20.

[3] Se trata del icono cultural que figura en el famoso cartel de una obrera de perfil con un pañuelo en la cabeza, remangándose una camisa azul, y que también es protagonista de la canción homónima compuesta por R. Evans y J. Loeb en 1942 *(N. del T.).*

[4] Los submarinos de clase S tenían aproximadamente el mismo tamaño y la misma configuración que los *U-Booten* alemanes de Tipo VIIc, y al igual que ellos tan solo se identificaban mediante un número (por ejemplo, S-37, S-38), mientras que los submarinos de flota más grande tenían nombres individuales, que en su mayoría reflejaban su carácter marino (por ejemplo, *Archerfish* , *Sealion* , *Albacore*) [pez arquero, león marino, atún blanco]. A pesar de su reducido tamaño, prestaban un buen servicio. Uno de ellos, el S-44, hundió el crucero japonés *Kako* cuando regresaba de la batalla de la isla de Savo, el 8 de agosto de 1942.

[5] Sede de la Escuela de Torpedos *(N. del T.).*

[6] Aunque en su momento fue oficialmente elogiada, la decisión de Morton de ametrallar a los supervivientes en el agua siguió siendo muy polémica dentro de la Armada, y es muy probable que ese fuera el motivo de que a Morton no le concedieran la Medalla de Honor. Después de la guerra, el *Kapitänleutnant* Heinz-Wilhelm Eck, comandante de un submarino alemán, fue juzgado, condenado y ejecutado por destruir las balsas y los botes salvavidas de un barco que acababa de hundir, a fin de ocultar el lugar del ataque. Morton no tuvo que afrontar una investigación después de la guerra, pues murió en octubre de 1943, cuando el *Wahoo* fue hundido en el mar de Japón.

CUARTA PARTE.

Contraataque aliado

A principios de 1943 los Aliados tomaron la iniciativa. Los últimos soldados japoneses evacuaban Guadalcanal en febrero; ese mismo mes, los famélicos remanentes del 6º Ejército alemán se rendían en Stalingrado; y la campaña del norte de África concluía en mayo, cuando 250.000 soldados italianos y alemanes capitulaban en Túnez. Ya en aquel momento, el almirante Andrew Browne Cunningham cavilaba: «Probablemente los historiadores escogerán los meses de abril y mayo de 1943 como el momento en que cambiaron las tornas». En conjunto, aquellos acontecimientos modificaron el carácter de la guerra y permitieron que los Aliados empezaran a considerar —y a discutir— lo que había que hacer a continuación.

Desde un principio, los tres principales socios aliados estaban de acuerdo en que Alemania era el enemigo principal. Para los rusos eso no estaba en tela de juicio, puesto que la propia supervivencia de su país pendía de un hilo desde el comienzo de la invasión alemana en junio de 1941. Forzosamente habían centrado todos sus esfuerzos y energías en esa lucha, al tiempo que se mantenían neutrales en la guerra contra Japón. Pero para los británicos y los estadounidenses, que seguían manteniendo el principio de «Alemania primero», pero que se enfrentaban a una guerra mundial en múltiples frentes, se trataba de una cuestión más problemática.

Por añadidura, los Aliados occidentales seguían careciendo de los recursos humanos cualificados, del armamento y, sobre todo, de la capacidad de transporte marítimo necesarios para llevar a cabo una ofensiva directa contra la Wehrmacht en Europa, y ese era el motivo de que en cambio hubieran desembarcado en el norte de África. Después de los desembarcos de la Operación Torch, el Mediterráneo —al igual que Guadalcanal— se había convertido en un agujero negro logístico, que absorbía personal y recursos con una voracidad tal que muy pronto quedó claro que una invasión de Europa en 1943 resultaba igualmente imposible. Mientras tanto, los estadounidenses proseguían con su avance contra los japoneses en el Pacífico Sur, ya sin fingir que sus movimientos eran de carácter defensivo.

Al mismo tiempo, la guerra en Europa alcanzaba nuevas cotas —o abismos— de violencia. En julio, el Ejército alemán intentaba recuperar la iniciativa en el Frente Oriental con un gigantesco movimiento de pinza (la Operación Ciudadela) en la que participaron 800.000 hombres y 3.000 carros de combate. Los soviéticos contraatacaron en agosto con 2.000.000 de hombres y 8.000 carros de combate. Por su parte, los Aliados de habla inglesa intensificaban la campaña de bombardeos con la Operación Gomorra, un ataque aéreo masivo contra la ciudad de Hamburgo. Durante una semana entera (del 24 al 31 de julio), los bombarderos de largo alcance de Gran Bretaña y Estados Unidos lanzaron 9.000 toneladas de bombas, dejando tras de sí más de 42.000 muertos y arrasando gran parte de la ciudad, incluidos los astilleros Blohm + Voss, donde se había construido el *Bismarck* . Y nunca debemos olvidar que al mismo tiempo que ocurría todo aquello, cientos de miles de hombres, mujeres y niños estaban siendo asesinados de forma sistemática en los campos de la muerte nazis.

En el mar, las fuerzas anglo-estadounidenses pasaron a la ofensiva tanto en el Mediterráneo como en el Pacífico Sur. La geografía de ambos teatros de operaciones obligaba a los Aliados a realizar numerosas ofensivas anfibias: cruzar el Mediterráneo de Túnez a Sicilia con la Operación Husky y subir la escalera de las Islas Salomón en la Operación Cartwheel. En todos aquellos esfuerzos, un

denominador común, y un cuello de botella logístico, fue la incesante demanda de embarcaciones anfibias.

18. AVIONES Y CONVOYES

Al principio de la guerra del Pacífico, la destrucción del HMS *Prince of Wales* en el golfo de Siam a manos de la aviación japonesa con base en tierra vino a demostrar la mortífera eficacia de los aviones contra los buques de guerra de superficie que maniobraban sin cobertura aérea. Aquella lección tuvo su confirmación durante la prolongada campaña de Guadalcanal, cuando el Aeródromo Henderson, en manos estadounidenses, y la presencia de la Cactus Air Force resultaron cruciales para frustrar el Tokio Exprés. La superioridad aérea volvió a resultar fundamental durante la primavera de 1943, cuando, tras la evacuación japonesa de Guadalcanal, la campaña en el Pacífico Sur entró en una nueva fase.

Desde el mismo día de su ataque contra Pearl Harbor, los japoneses sabían que los estadounidenses acabarían por lanzar una contraofensiva, y su plan para derrotarla consistía en desgastar a los atacantes por el procedimiento de obligarles a intentar conquistar numerosos puntos fuertes de su red de bases insulares diseminadas por todo el Pacífico Sur. Los japoneses asumían la posibilidad de que los estadounidenses lograran algunas victorias tácticas en una campaña como aquella, pero también estaban convencidos de que tarde o temprano los indolentes yanquis se cansarían de perder batallas y accederían a un final negociado de la contienda. Por consiguiente, tras la pérdida de Guadalcanal, los japoneses procuraron reforzar muchas de aquellas bases avanzadas, de las que una era Lae, la ciudad portuaria del norte de Nueva Guinea, que ya sufría la presión de una fuerza australiana con base en Wau, situada a tan solo 80 km tierra adentro. En enero de 1943, los japoneses enviaron 4.000 soldados desde Rabaul a Lae, a bordo de un convoy de tres barcos de transporte acompañados de una fuerte escolta, y en febrero el almirante Yamamoto aprobaba el envío de otro convoy aún mayor. En aquella ocasión, ocho barcos de transporte con 6.000 soldados a bordo iban a ser escoltados por ocho destructores a las

órdenes del contraalmirante Masatomi Kimura, cuyo abundante bigote a lo morsa le confería un extraño parecido con sir Herbert Kitchener, el oficial del Ejército británico cuyo rostro asomaba con aire desafiante desde los miles de carteles que invitaban a los jóvenes a alistarse durante la Primera Guerra Mundial. El convoy iba a llevar una importante cobertura aérea de cazas Zero, pero Kimura también esperaba que la meteorología inestable que anunciaban los pronósticos para el mar de Bismarck ofreciera su propia cobertura a la flotilla, aunque indudablemente ello contribuyera a aumentar la incomodidad de los soldados, que viajaban hacinados como sardinas en lata en los barcos de transporte.1

Sin embargo, el mal tiempo no era ningún impedimento para los desencriptadores estadounidenses. Para entonces, la Estación Hypo había crecido exponencialmente, y muy pronto iba a ser rebautizada como Centro de Inteligencia Conjunta de la Zona del Océano Pacífico (JICPOA, en el inevitable acrónimo), con más de un millar de trabajadores. Y ello incrementó de forma espectacular el número de mensajes que eran capaces de interceptar los estadounidenses, así como la velocidad a la que se podían descifrar dichos mensajes. En febrero de 1943, los desencriptadores consiguieron leer una parte suficiente del tráfico de mensajes japoneses como para enviar una alerta sobre el refuerzo de Lae al general de división estadounidense George Kenney, que estaba al mando de las fuerzas aéreas de MacArthur en la bahía de Milne, en la punta oriental de Nueva Guinea. Kenney ordenó que los bombarderos estadounidenses y australianos interceptaran aquel convoy. El 1 de marzo, la densa capa de nubes con la que había contado Kimura ocultó el convoy a los aviones de reconocimiento aliados, pero estos dieron con él al día siguiente, y uno de ellos acertó con una bomba en el *Kyokusei Maru* , un barco de transporte de tropas cargado con 1.200 soldados y 2.000 m3 de munición. La bomba provocó la detonación de la munición y la explosión envió al *Kyokusei Maru* al fondo del mar. Dos de los destructores de la escolta japonesa recogieron a 875 supervivientes, y aceleraron por delante del convoy para depositarlos en Lae. Tal y como se desarrollaron los acontecimientos, aquellos soldados fueron los más afortunados.2

Al día siguiente, 3 de marzo, Kenney envió más de cien bombarderos para que liquidaran el convoy, y la batalla principal empezó sobre las 10 de la mañana entre cielos parcialmente despejados. Para entonces los buques japoneses habían entrado en el golfo de Huon, y se encontraban a tan solo pocas docenas de millas de su meta. Aunque los casi 5.000 soldados que viajaban a bordo de los barcos de transporte ya podían ver la costa de Nueva Guinea en el horizonte, al sur, ninguno de ellos llegaría a poner el pie en ella.

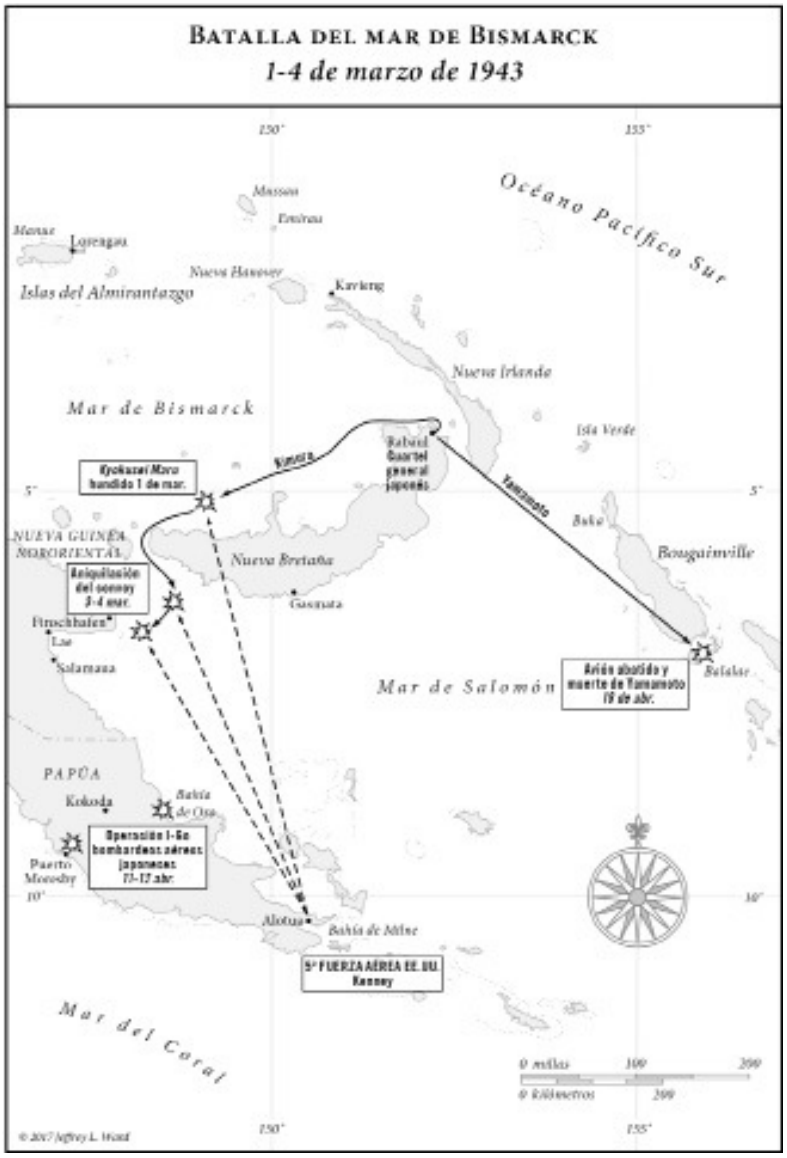
En aquella ofensiva aérea, los Aliados utilizaron una nueva táctica conocida como *skip bombing* («bombardeo de rebote»). Los bombarderos Mitchell B-25C, especialmente modificados, se aproximaban a su objetivo volando a poca altura por encima de las olas y lanzaban unas bombas dotadas de un detonador con un retardo de 5 segundos, para que, al igual que una piedra que se lanza a través de un lago en calma, fueran rebotando por encima de la superficie hasta impactar con el costado del barco. Utilizando aquel protocolo, de las 37 bombas que lanzaron, los pilotos se apuntaron 17 impactos. A bordo de uno de los barcos de escolta, un horrorizado marinero japonés asistía a la desintegración de los barcos de transporte mientras los aviones aliados se ensañaban con ellos. «Sus mástiles se venían abajo, sus puentes volaban en pedazos, la munición que llevaban recibía el impacto de las bombas y los barcos enteros saltaban por los aires».3

Mientras tanto, los aviones B-17 Flying Fortress, más grandes y que volaban a gran altura, lanzaban sus bombas desde 20.000 pies. Aunque no era frecuente alcanzar a un barco desde tanta altura, dos bombas impactaron en el *Aiyo Maru* , una de las cuales penetró hasta sus calderas y explotó. El destructor *Arashio* se detuvo a recoger a los supervivientes y muy pronto su cubierta quedó atestada con más de 500 náufragos. Sin embargo, el alivio de los soldados fue solo momentáneo. Los bombarderos Mitchell estadounidenses habían sido equipados con ocho ametralladoras de calibre .050 de fuego frontal con las que realizaron reiterados ametrallamientos contra el *Arashio* . Reiji Masuda recordaba la ofensiva: «Los fragmentos de bala y la metralla hacían que pareciera

una colmena. Todos los tubos de vapor reventaron. El barco parecía estar hirviendo». El timón del *Arashio* se atascó, y, al no poder virar, chocó contra otro destructor. Los soldados japoneses que acababan de ser rescatados del *Aiyo Maru* abandonaron el barco por segunda vez. Mientras intentaban subirse a los botes salvavidas y a las lanchas, los bombarderos estadounidenses también les ametrallaron. Masada recordaba: «Intentábamos abandonar el barco, pero los aviones, que volaban casi tan bajo como los mástiles, nos acribillaban con sus ametralladoras». La justificación que dio posteriormente Kenny para disparar contra los supervivientes en el agua fue que, con la costa de Nueva Guinea tan cerca, cabía la posibilidad de que los botes salvavidas aún fueran capaces de llevar a los supervivientes hasta su destino, donde podrían combatir y matar a los soldados estadounidenses o australianos. A pesar de todo, ametrallar a los supervivientes en el agua, igual que cuando Mush Morton ordenó destruir los botes salvavidas dos meses atrás, era otro ejemplo de cómo la violencia de la guerra desdibujaba los límites de la conducta humanitaria.4

Y la cosa no acabó ahí. Cuando los cazas Zero que daban cobertura al convoy derribaron el B-17 del teniente del Ejército Woodrow Wilson Moore, él y los otros once tripulantes saltaron en paracaídas. Mientras descendían hacia el mar, fueron ametrallados en el aire por tres Zeros. Por alguna razón, para los indignados estadounidenses aquello era peor que atacar a los supervivientes de los botes salvavidas, y la noticia del ametrallamiento de los aviadores se difundió rápidamente por el escuadrón. Al día siguiente, en la reunión matinal para dar instrucciones, se animó a los pilotos estadounidenses a disparar contra cualquier cosa que flotara. El 4 de marzo, cuando los bombarderos estadounidenses sobrevolaron a baja altura un mar ya plagado de soldados que se aferraban a las lanchas y a los restos de los buques, abrieron fuego y mataron a varios cientos de náufragos. Algunos de los pilotos simplemente estaban furiosos. «Yo quería [...] matar a todos los japoneses hijos de perra que encontrara», afirmaba uno. A otros les parecía «desagradable», pero lo hacían por sentido del deber. El propio Kenney se limitó a comentar: «Los japoneses no piden cuartel y

tampoco lo esperan». Tras la partida de los aviones, llegó un escuadrón de lanchas patrulleras torpederas para terminar lo que Samuel Eliot Morison definió como «la escalofriante tarea de matar a los supervivientes de los botes, las balsas o entre los restos del naufragio». No hubo ninguna investigación sobre aquellos hechos, ni entonces ni después; así era como se libraba la guerra en aquellos momentos.5



Al anochecer del 4 de marzo, los ocho barcos de transporte japoneses habían sido hundidos, así como cuatro de los ocho destructores. Tan solo aquellos 875 supervivientes del *Kyokusei Maru*

lograron llegar a Lae; otros 1.400 fueron llevados de vuelta a Rabaul por los destructores supervivientes; y los submarinos japoneses rescataron a algunos centenares más. Un puñado de soldados japoneses lograron llegar a nado a las islas cercanas, pero las patrullas australianas les dieron caza y los mataron a todos. El resto, más de 3.000, murieron en el mar. Por su parte, los estadounidenses perdieron 6 aviones y 13 hombres, entre ellos la tripulación del B-17 de Wilson. Los estadounidenses bautizaron aquella destrucción de un convoy de tropas como la batalla del mar de Bismarck. Aunque difícilmente podría considerarse una batalla en el sentido convencional, el suceso vino a demostrar una vez más que los buques de superficie que navegaban sin una cobertura aérea sustancial constituían un blanco vulnerable, incluso indefenso.6

Fue una lección para ambos bandos, y después de aquellos acontecimientos Yamamoto decidió utilizar el poder aéreo japonés para debilitar la temida ofensiva estadounidense. Desde su cuartel general, a bordo del nuevo superacorazado *Musashi* , fondeado en Truk, en las Islas Carolinas, Yamamoto autorizó la Operación I-Go, un ataque aéreo masivo contra las posiciones avanzadas de los Aliados en el Pacífico Sur. El almirante japonés no estaba muy convencido de que los bombarderos Nell y Betty, con base en tierra, fueran capaces de asestar por sí solos un golpe estratégicamente significativo. Su jefe de Estado Mayor, Matome Ugaki, sin duda reflejaba el escepticismo de su superior cuando anotaba en su diario: «No podemos esperar gran cosa de la fuerza aérea con base en tierra, en parte debido al ambiente de pasividad que impera entre ellos». Justamente para revertir aquel «ambiente de pasividad», Yamamoto insistió en añadir los grupos aéreos de los portaaviones a la fuerza de ataque. El comandante japonés de la flota de portaaviones, Jisaburō Ozawa, era reacio a privar a los portaaviones de sus aviones para una misión como aquella, pero Yamamoto insistió en que la medida era imprescindible para que dicha misión pudiera tener un impacto significativo sobre los estadounidenses. Para supervisar la ofensiva aérea, Yamamoto y Ozawa volaron hasta

Rabaul el 3 de abril. Aunque exteriormente se mostraba esperanzado, Yamamoto también era realista. En la anotación que Ugaki hacía aquel día en su diario había algo más que un atisbo de fatalismo: «En caso de que este intento no logre alcanzar un resultado satisfactorio, ya no quedará ninguna esperanza de un futuro éxito en esta zona».7

Para llevar a cabo los ataques, Yamamoto contaba con un total de 350 aviones. Se trababa de una fuerza sustancialmente mayor de la que había utilizado Kenney para destruir el convoy con destino a Lae, pero había varias diferencias importantes entre las fuerzas aéreas de ambos bandos. Una era que debido a las cuantiosas bajas entre los pilotos japoneses más experimentados a lo largo de la campaña hasta ese momento, los aviadores de aquel nuevo ataque iban a ser en su mayoría novatos. Ugaki señalaba que, de los 60 pilotos de un grupo de cazas, 44 carecían de experiencia en el manejo del tipo de avión que se les había asignado. Otra diferencia era que muchos pilotos japoneses se encontraban en un deficiente estado de salud, pues padecían dengue, diarrea y, sobre todo, malaria. El historiador Bruce Gamble calculaba que «nada menos que el 95 por ciento de los soldados, marineros y aviadores de Rabaul sufrieron por lo menos un brote de malaria durante su despliegue». Y a pesar de ello, Yamamoto no disponía de muchas otras alternativas.8

La Operación I-Go arrancó antes del amanecer del 7 de abril, cuando 177 aviones despegaron de los aeródromos de Rabaul —67 bombarderos escoltados por 110 Zeros— para atacar a los 31 buques aliados, de cuya presencia en aguas de Guadalcanal habían informado los aviones de reconocimiento japoneses. Se trataba del mayor ataque aéreo japonés desde Pearl Harbor. Los estadounidenses, alertados por los desencriptadores y por el radar, estaban preparados para su llegada. Gracias a los Batallones de Construcción, en Guadalcanal ahora había tres aeródromos, desde los que despegaron 76 cazas estadounidenses para interceptar a los atacantes. Los aviones estadounidenses derribaron 12 Zeros y 9 Vals. El piloto de un Wildcat, el teniente de Infantería de Marina James E. Swett, abatió personalmente 7 Vals, una hazaña por la que

posteriormente fue condecorado con la Medalla de Honor. A pesar de una resistencia tan decidida, los pilotos japoneses se abrieron paso a través de la barrera aérea y atacaron a los buques fondeados en Tulagi y en Guadalcanal. A su regreso a Rabaul, los pilotos informaron del hundimiento de diez barcos de transporte, un crucero y un destructor.9

Para entonces, los comandantes de los teatros de operaciones ya sabían que los informes de daños de los pilotos no debían tomarse ni mucho menos al pie de la letra, y las pérdidas reales de los Aliados fueron significativamente menores: dos barcos de transporte, un destructor estadounidense y una corbeta de la Armada de Nueva Zelanda. A pesar de todo, Yamamoto redobló su estrategia, y el 11 de abril envió 94 aviones contra la bahía de Oro, en la costa septentrional de Nueva Guinea; al día siguiente, 12 de abril, 174 aviones contra Puerto Moresby; y el 14 de abril otros 188 aviones contra la bahía de Milne. Resulta curioso que Yamamoto, uno de los primeros defensores de la importancia estratégica de los portaaviones, decidiera emplear a los pilotos embarcados, con una formación especializada, y cada vez más escasos, para atacar bases estáticas, en vez de guardarlos para una futura batalla entre portaaviones. El historiador británico Stephen Roskill llega a la conclusión de que se trataba de «un buen ejemplo del mal uso del poder aéreo».10

A pesar de sus exiguos resultados, Yamamoto calificó oficialmente la Operación I-Go como un éxito. Aunque personalmente era escéptico respecto a los exagerados informes de daños que presentaron los pilotos, Yamamoto los envió a Tokio sin hacer ningún comentario, los periódicos informaron de otro triunfo de las Fuerzas Armadas japonesas y el emperador expresó su satisfacción. Sin embargo, Yamamoto sabía que los bombardeos no habían logrado infligir el daño suficiente como para retrasar significativamente, o incluso postergar, la inminente ofensiva estadounidense. Ya no quedaba otra alternativa que recurrir a la estrategia defendida por el Ejército japonés, que consistía en proteger tan encarnizadamente todos y cada uno de los puestos avanzados del Imperio que, aunque fueran cayendo uno tras otro,

las pérdidas que tendrían que sufrir los estadounidenses para conquistarlos acabarían por erosionar su voluntad de seguir adelante con la guerra. Para potenciar la moral de los hombres, abocados a morir, que iban a tener que ejecutar aquella estrategia por el procedimiento de vender caro su pellejo, Yamamoto decidió visitar personalmente aquellas bases avanzadas para asegurar a sus tropas que no se habían olvidado de ellas. La primera etapa de su gira le llevó hasta Balalae, una pequeña isla que albergaba una base aérea japonesa frente la punta suroriental de Bougainville. [1]

El miércoles 14 de abril, el teniente coronel de la Infantería de Marina de Estados Unidos Alva Lasswell se encontraba trabajando en el sótano de la unidad de radio de la flota en Pearl Harbor cuando, de repente, se levantó desde su silla de un salto y gritó: «¡Nos ha tocado la lotería!». Tenía en sus manos un mensaje parcialmente descifrado que parecía ser el itinerario del viaje del comandante en jefe de la Armada japonesa. Después de las manifestaciones de júbilo de Lasswell, otros miembros del equipo de criptoanálisis acudieron a toda prisa para ayudarle a descifrar el resto del mensaje, y a medida que iban encajando las piezas, se enteraron de que Yamamoto iba a salir de Rabaul a las 6 de la mañana del 18 de abril en un avión de ataque mediano, probablemente un Betty, escoltado por seis cazas Zero. Estaba previsto que llegara a Balalae a las 8 de la mañana, que hiciera una breve visita por las instalaciones, visitara a los enfermos y los heridos, y volviera a despegar a las 11.00 con rumbo a la siguiente etapa de su viaje. Al leer el mensaje, uno de los criptoanalistas estadounidenses masculló: «Espero que consigamos coger a ese h. de p.».11

El capitán de navío Edwin Layton llevó inmediatamente el mensaje descifrado al almirante Nimitz. Según Layton, Nimitz lo leyó, levantó la mirada y dijo: «¿Intentamos liquidarle o no?». Había argumentos en contra. Para empezar, la distancia desde el Aeródromo Henderson hasta Bougainville era de casi 640 km, más allá del radio de acción incluso del caza estadounidense de mayor alcance. El único avión que podría intentarlo era el P-38 Lightning

del Ejército, reconocible al instante por su exclusivo fuselaje doble, y tan solo podía hacer aquel vuelo si se le equipaba con depósitos de combustible extra. Y aún más problemática era la posibilidad de que la repentina aparición de un escuadrón de cazas estadounidenses tan lejos de su base, y justo en el lugar donde estaba previsto que apareciera el comandante en jefe de la Armada japonesa, llevara a los japoneses a sospechar que los estadounidenses habían descifrado su código operativo. En ese caso, los japoneses modificarían el código, y los Aliados se quedarían sin una valiosa fuente de información de inteligencia. ¿Tan importante era matar a Yamamoto? Y por último, estaba la cuestión moral. Todos los días morían hombres en combate, pero atacar así a un individuo específico parecía más un asesinato. ¿De verdad quería Estados Unidos hacer algo así?12

Nimitz decidió que matar a Yamamoto era una operación militar legítima, y que los beneficios compensaban los riesgos. [2] Al margen del factor venganza (los estadounidenses sabían que Yamamoto había sido el arquitecto del ataque contra Pearl Harbor), cabía la posibilidad de que la muerte de Yamamoto fuese un duro golpe tanto para la moral como para la eficacia operativa de los japoneses.

Nimitz le envió la orden a Halsey, quien se la trasladó a Marc Mitscher, que a la sazón estaba al mando de la antigua Cactus Air Force, ahora dotada de un nombre más oficial, el Mando Aéreo de las Salomón (AirSols). El 17 de abril, Mitscher se reunió con una veintena de pilotos de aviones P-38 del Ejército de Estados Unidos destinados en Guadalcanal. Los pilotos querían saber más sobre la exactitud de la predicción de que Yamamoto iba a llegar a Balalae precisamente a las 8 de la mañana. Se preguntaban si, en caso de que efectivamente Yamamoto llegara a esa hora, lo mejor era derribar su avión a su llegada o, por el contrario, tenderle una emboscada en tierra después de que aterrizara. Al final, se decidió abatir su avión y esperar que muriera en el siniestro. Aquella noche, 18 cazas P-38, bajo el mando del comandante John W. Mitchell, despegaron de los aeródromos de Guadalcanal, y tras volar durante

toda la noche, a las 7.25 de la mañana siguiente se encontraban en su posición en las inmediaciones de Bougainville.13

Yamamoto llegó puntual. Al divisar la formación de aviones japoneses, los pilotos de los P-38 soltaron sus depósitos de combustible externos y se dividieron en dos grupos. Mitchell se llevó a todos los aviones menos a cuatro hasta una altitud mayor, para enfrentarse a los Zeros que todo el mundo esperaba que llegaran en cualquier momento desde la cercana base japonesa de Kahili, mientras que el capitán Thomas G. Lanphier se ponía al frente de los otros cuatro y se lanzaba sobre los dos bombarderos, que se separaron inmediatamente: uno puso rumbo a tierra, sobrevolando Bougainville, y el otro se dirigió mar adentro. Lanphier y su piloto de flanco, el teniente Rex T. Barber, persiguieron al que se dirigía hacia tierra. Lanphier repelió a los Zeros de la escolta mientras Barber iba a por el bombardero. Disparó contra su sección de cola, y Barber vio cómo se desprendían «el timón y buena parte de su estabilizador vertical». A continuación el Betty entró en barrena, cayó en medio de la selva y explotó.14

A continuación Barber dio media vuelta y se dirigió a toda velocidad hacia el otro bombardero. Al fin y al cabo, no había forma de saber en cuál de los dos aviones viajaba Yamamoto. Los pilotos de los P-38, incluido Barber, dieron caza al segundo Betty por encima del mar, donde volaba tan bajo que sus hélices levantaban olas sobre la superficie. Varios pilotos estadounidenses se concentraron en los Zeros que iban persiguiéndoles, y de nuevo fue Barber, junto con el teniente Besby Holmes, quien logró tener a tiro al bombardero. Ambos pilotos abrieron fuego con sus ametralladoras del calibre .50 y con sus cañones de 20 mm. Holmes podía ver y oír cómo los proyectiles impactaban en el fuselaje, pero el Betty se negaba a caer. «¡Revienta ya, maldita sea!», gritaba. «¿Pero qué tengo que hacer contigo?». Finalmente, de la carcasa del motor salió una enorme bola de humo, seguida de una llamarada de color naranja, y el Betty se estrelló en el mar. Mitchell, que lo había visto todo desde arriba, transmitió por radio: «Misión cumplida. Todo el mundo, moved el culo y para casa».15

Después, los estadounidenses tuvieron el detalle de anunciar que un puesto de observación costera australiano había informado de que un grupo de aviones japoneses volaba a lo largo de Bougainville, y que aquel parte había provocado la decisión de enviar a un escuadrón de cazas para atacarlo. La explicación de tapadera dio resultado, y los japoneses no modificaron su código.

Se daba la circunstancia de que Yamamoto iba en el primer bombardero, el que se estrelló en la selva, y es casi seguro que ya estaba muerto cuando cayó el avión, porque cuando los japoneses recuperaron su cuerpo, tenía una herida de ametralladora calibre .50 en la cabeza. Ugaki iba en el segundo avión que se estrelló en el mar, y a pesar de sus graves heridas, sobrevivió, aunque nunca se perdonó haberlo hecho y que su querido comandante hubiera muerto. Los japoneses mantuvieron en secreto la noticia de la muerte de Yamamoto durante más de un mes. Cuando finalmente se hizo pública, el 22 de mayo, el Gobierno informó de que habían encontrado su cuerpo sentado y erguido, con la mano enguantada sobre la empuñadura de su sable. Sus cenizas fueron trasladadas de vuelta a Tokio, y el 5 de junio el Gobierno puso en escena un elaborado funeral de Estado, donde se le condecoró a título póstumo con las más altas distinciones de los Gobiernos japonés y alemán. Un indicador de las diferencias culturales entre ambos países fue que la condecoración japonesa era la Orden del Crisantemo, mientras que la medalla alemana se denominaba Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble y Espadas.16

El sustituto de Yamamoto al frente de la Flota Combinada fue el almirante Mineichi Koga, un anodino comandante de acorazados que había pasado gran parte de su carrera en puestos administrativos y en el Estado Mayor de la Armada. Voló hasta Truk y ocupó el camarote que había sido el de Yamamoto a bordo del *Musashi* . En un primer momento Koga acarició la idea de buscar otro gran enfrentamiento entre las dos flotas, pero muy pronto la necesidad le obligó a adoptar una estrategia más realista, la de conservar sus recursos navales con la esperanza de infligirle una importante derrota a los estadounidenses cuando se aproximaran a Filipinas. No es probable que Yamamoto, de haber sobrevivido, hubiera podido

hacer mucho más, ya que las cuantiosas pérdidas de buques, aviones y, sobre todo, pilotos, que sufrieron los japoneses durante los prolongados combates por el control de Guadalcanal, ya habían modificado el rumbo de la guerra en el Pacífico Sur. Sin embargo, el funeral de Yamamoto, un año y un día después de la batalla de Midway, fue un hito simbólico, que venía a subrayar que la iniciativa en el Pacífico había pasado absoluta e irrevocablemente a manos de los estadounidenses.

La superioridad aérea de los Aliados también fue un factor crucial para el desenlace de la campaña en el norte de África. Allí, el mando de Rommel tenía un nuevo título: ahora se llamaba Grupo de Ejército Afrika, formado por el 5.º Ejército Pánzer alemán y el 1.er Ejército italiano. A pesar de aquel nombre tan rimbombante, Rommel y su ejército se encontraban en un aprieto. El 8.º Ejército británico de Montgomery avanzaba desde el este, mientras que los estadounidenses se aproximaban desde el oeste. Como señalábamos en el capítulo 16, Rommel pretendió recuperar la iniciativa con un ataque contra los estadounidenses en el paso de Kasserine en febrero de 1943, a pesar de que carecía del apoyo logístico necesario para dar continuidad a su éxito inicial. Y así decidió dar media vuelta para enfrentarse al 8.º Ejército británico, con la esperanza de anticiparse a un ataque desde ese flanco. Su ofensiva preventiva fue infructuosa, y a partir del mes de marzo Rommel quedó encerrado en un enclave más angosto entre las ciudades de Túnez y Bizerta, donde cada vez le resultaba más difícil mantener abastecidas a sus tropas, en inferioridad numérica.

El refuerzo inicial de los alemanes como respuesta a los desembarcos de la Operación Torch se había basado predominantemente en el transporte aéreo, pero, aunque por esa vía era posible llevar tropas, resultaba imposible transportar los suministros necesarios para mantenerlas. Eso solo podía hacerse en barco. De las 144.000 toneladas de munición y suministros que el Eje envió al norte de África en enero y febrero de 1943, menos del 6 por ciento (8.000 toneladas) llegaron en avión, y el resto tuvo que

enviarse en barco, cruzando el Mediterráneo por el punto más estrecho; el flujo de aquellos suministros fue reduciéndose espectacularmente a medida que los Aliados atacaban sin descanso los convoyes del Eje por mar y por aire. La capacidad de transporte marítimo del Eje se encontraba al límite de sus posibilidades porque no solo tenía que abastecer a las tropas de Rommel en el norte de África, sino también a las fuerzas alemanas en Albania, en Grecia, en las islas griegas, e incluso en Crimea, a través del mar Negro. El Eje sencillamente no tenía barcos suficientes para hacerlo todo. El jefe de Intendencia y transporte del Ejército alemán estimaba que harían falta 140.000 toneladas de suministros al mes para sostener a las fuerzas del Eje en África, mientras que en el mes de febrero los suministros que llegaron ascendían a menos de la mitad: tan solo 64.000 toneladas; en marzo fueron 43.000 toneladas, y en abril, 29.000. Los alemanes seguían enviando más y más tropas a Túnez, ya que en marzo añadieron otros 30.000 soldados, pero no podían ni darles de comer ni repostar sus vehículos.17

De hecho, si los barcos de abastecimiento del Eje se hacían a la mar, era únicamente por su cuenta y riesgo. El 7 de marzo, al día siguiente del frustrado contraataque de Rommel contra Montgomery (y tres días después de que los bombarderos de Kenney destruyeran el convoy de tropas en el mar de Bismarck), un escuadrón de bombarderos Mitchell B-25 estadounidenses, escoltado por 14 cazas, localizó un convoy italiano al noreste del cabo Bon y hundió los tres cargueros que lo formaban, así como un buque de escolta. Cinco días después, un escuadrón de cazas Beaufort británicos provocaron graves daños en el petrolero *Sterope* , que transportaba 4.000 toneladas de valiosísimo fueloil. El petrolero se mantuvo a flote, pero tuvo que volver con grandes dificultades al puerto de Palermo, en la costa septentrional de Sicilia, y nunca consiguió llegar a Túnez. Los submarinos y los buques de superficie de la Royal Navy que operaban desde Malta barrían lo que se le escapaba a la aviación. De los 36 buques que perdió el Eje en el Mediterráneo durante el mes de marzo, los aviones aliados liquidaron a 18, y los submarinos se encargaron de otros 16. El almirante Cunningham manifestaba su

asombro ante el hecho de que «los marineros italianos siguieran operando sus buques a pesar de los peligros que les acechaban».18

Al mismo tiempo, los bombarderos pesados aliados machacaban los puertos donde se cargaban y descargaban los buques. De vez en cuando, un barco que había sobrevivido a la peligrosa travesía desde Nápoles o Palermo era destruido por los bombarderos aliados cuando intentaba descargar en Túnez o en Bizerta. A finales de marzo, la marina mercante italiana había quedado totalmente destruida, y los escasos barcos que quedaban a menudo tenían que posponer su partida debido a la escasez de combustible. Al carecer de barcos de transporte, los italianos (al igual que los japoneses en Guadalcanal) utilizaban sus destructores y destructores de escolta para llevar tropas y suministros de Italia a África: por lo menos dos destructores realizaron 13 viajes de ida y vuelta consecutivos entre Nápoles y Túnez. Pero el precio era elevado: los italianos perdieron 13 destructores mientras realizaban esas tareas. La magnitud de la desesperación del Eje saltaba a la vista durante una conversación que mantuvo Dönitz con el almirante Riccardi durante una visita a Roma a mediados de mayo. Dönitz propuso que «si no hay suficientes barcos pequeños [para el transporte de suministros], habrá que utilizar submarinos». Para tratarse de alguien que durante mucho tiempo había insistido en que los submarinos no debían emplearse para ningún otro cometido que no fuera hundir barcos de carga aliados, se trataba de una afirmación desconcertante, y Riccardi no podía creer lo que oía. «¿Para transportar suministros?», le preguntó. «Sí», le respondió Dönitz, y añadió que «también los cruceros deben realizar a menudo trayectos rápidos con suministros».19

Y así lo hicieron, pero no era suficiente. En marzo, los soldados italianos en el norte de África empezaron a suplicar comida a sus aliados alemanes, y a partir de abril también los alemanes sobrevivían precariamente. Y lo que era casi peor, sus vehículos tan solo tenían combustible suficiente para recorrer unos 70 km, lo que casi los tenía inmovilizados. El Afrika Korps de Rommel, antiguamente tan temido, a todos los efectos había quedado reducido a la impotencia.

Rommel, consciente de que su posición en el norte de África era insostenible, voló a Berlín el 9 de marzo para convencer a Hitler de que cambiara de estrategia. Hitler se mantuvo en sus trece, como era típico en él, e insistía en que las fuerzas del norte de África debían luchar hasta el último hombre y la última bala. Sin embargo, en vez de enviar de vuelta a Rommel para que supervisara aquel desenlace, Hitler le ordenó que se quedara en Berlín, y le encomendó al general Hans-Jürgen von Arnim la ingrata tarea de ponerse al mando de unas fuerzas ya sentenciadas en el norte de África.

Von Arnim intentó compensar la falta de transporte marítimo con un aumento del transporte aéreo. En abril, los alemanes enviaban 200 aviones diarios desde la península italiana y Sicilia hasta Túnez. Von Arnim utilizó 21 aviones de carga gigantes Me-323 de seis motores como petroleros voladores, llenándolos con 10 toneladas de combustible. En el primer vuelo de ese tipo, el 22 de abril, los aviones de carga fueron atacados por un enjambre de cazas británicos y estadounidenses que abatieron dieciséis Me-323. Debido al tipo de carga que llevaban, los aviones explotaban espectacularmente y caían al mar ardiendo como antorchas. No obstante, aunque aquel puente aéreo hubiera dado resultado, no habría bastado para resolver el problema de combustible de Von Arnim.20

Los Aliados, que desconocían que Hitler había dado la orden de que los soldados del ejército de Von Arnim murieran en sus puestos, presuponían que los alemanes intentarían escapar para seguir combatiendo. Para asegurarse de que eso no ocurriera, Cunningham ordenó la Operación Retribution (represalia), y estacionó una flota de destructores en la ruta de escape entre Túnez y Sicilia, con órdenes de «hundir, quemar y destruir. No dejen pasar a nadie». Y así fue. El 13 de mayo, Von Arnim aceptó lo inevitable y se rindió con todo su contingente, formado por 250.000 soldados alemanes e italianos. Arnim pasó el resto de la guerra en el remoto Campamento Clinton, en el estado de Misisipí. En una reunión que mantuvo el 12 de mayo con Riccardi, Dönitz afirmó sin rodeos que «hemos sido derrotados porque falló nuestro sistema de abastecimiento».21

A los estadounidenses les había llevado seis meses expulsar de Guadalcanal a los japoneses, y a las fuerzas anglo-estadounidenses (junto con el recién constituido Ejército de la Francia Libre) también les había llevado seis meses expulsar de África al Eje. Por supuesto, en los combates del norte de África participaron ejércitos más grandes y se produjeron más bajas —en Guadalcanal cayeron 20.000 estadounidenses, mientras que en el Norte de África cayeron más de 70.000 soldados aliados—. [3] No obstante, un factor común fue que ambas campañas dependieron enormemente del transporte marítimo, y en ambos teatros fue la superioridad de los Aliados en ese aspecto crucial de la producción de guerra lo que les había llevado a la victoria.22

Los éxitos estadounidenses en Guadalcanal y en el norte de África modificaron el impulso de la guerra a favor de los Aliados en ambos teatros. Además, la victoria en el norte de África volvía a abrir la crucial línea de comunicación marítima desde Gibraltar hasta Suez. El 17 de mayo, un convoy aliado zarpó de Gibraltar y llegó a Alejandría nueve días después sin contratiempos. Una vez resueltas aquellas dos campañas, para los Aliados la cuestión más apremiante era qué había que hacer a continuación.

Para debatir esa cuestión los Aliados de habla inglesa se reunieron en enero, cuando la campaña del norte de África aún no había concluido. Roosevelt, Churchill y sus asesores se reunieron en un pequeño hotel próximo a Casablanca, en Marruecos, y consiguieron varios éxitos. Uno de ellos fue el entendimiento forzoso que impusieron a los dos líderes enfrentados del movimiento de la Francia Libre, Henri Giraud y Charles de Gaulle. Junto con el fallecimiento del almirante Darlan el mes anterior, el «matrimonio forzoso» entre Giraud y De Gaulle allanó el camino para que las fuerzas francesas se unieran a las británicas y estadounidenses para el resto de la campaña del norte de África. A partir de junio, incluso el escuadrón naval del almirante Godfroy en Alejandría, que a todos los efectos llevaba inmovilizado desde hacía casi un año, se puso en marcha y se unió a la causa aliada. En Casablanca fue también

donde Roosevelt anunció públicamente que los Aliados no iban a aceptar nada que no fuera la rendición incondicional de las potencias del Eje. Su declaración provocó controversia tanto en su momento como después, ya que sus críticos apuntaban a que una exigencia como aquella podía socavar los esfuerzos en el seno del imperio nazi por derrocar a sus dirigentes y buscar una paz negociada. Fuera cual fuera el valor de aquellas críticas, una decisión que tuvo consecuencias más inmediatas fue la que tomaron los planificadores aliados de proseguir con la ofensiva en el Mediterráneo mediante un gran ataque anfibio contra la isla de Sicilia: la Operación Husky.23

Aquello venía a desmentir el presupuesto de que, una vez pacificado el norte de África, los Aliados iban a poder dedicarse a concentrar sus fuerzas en Gran Bretaña para una invasión de la Francia ocupada a través del canal de la Mancha. Ya había quedado de manifiesto que resultaba imposible invadir Francia en 1943, y por consiguiente los estadounidenses dieron su beneplácito a la opinión de los británicos de que resultaba más práctico utilizar los 500.000 soldados aliados que ya se encontraban en el norte de África para invadir Sicilia, en vez de intentar reunir los miles de buques necesarios para llevarlos hasta Inglaterra. A pesar de todo, aquello fue una decepción para los estadounidenses, y sin duda iba a provocar la ira de Iósif Stalin. Mientras el Ejército Rojo seguía soportando el grueso de los combates contra el Ejército alemán, las fuerzas anglo-estadounidenses decidían atacar una isla italiana en el Mediterráneo. A Churchill le gustaba hablar del sur de Europa como «el bajo vientre vulnerable» del imperio del Eje, pero al invadir Sicilia los Aliados estaban, en palabras de Harry Butcher, asesor naval de Eisenhower, «tan solo mordisqueando el ombligo de la parte vulnerable».24

En un primer momento los británicos habían propugnado la invasión de Cerdeña, que habría podido ser un peldaño en el camino al sur de Francia, pero Sicilia estaba más cerca y era menos probable que se convirtiera en otro pozo sin fondo de recursos para los Aliados. A pesar de todo, Cerdeña sí desempeñó un curioso papel en el plan de invasión de los Aliados. El capitán de fragata británico Ewen Montagu ideó una estratagema para engañar a las fuerzas del

Eje y hacerles creer que el paso siguiente en la lista de objetivos de los Aliados iba a ser Cerdeña, Grecia, o ambas. Para lograrlo, su equipo preparó los documentos de identificación para un oficial ficticio llamado William Martin, que supuestamente era un comandante de la Infantería de Marina británica. A continuación se hicieron con el cadáver de un galés recientemente fallecido, le pusieron un uniforme, le colocaron en el bolsillo los documentos de identificación, y con unas esposas le ataron a la muñeca un portafolios precintado. El portafolios contenía correspondencia falsa, pero con aspecto oficial, que hacía referencias indirectas a una inminente invasión aliada contra Cerdeña. A continuación el cuerpo fue lanzado al mar frente a la costa de Cádiz, en España, donde recientemente se había estrellado un avión PBY Catalina. El cuerpo fue arrastrado por la marea hasta la costa española, donde las autoridades extrajeron cuidadosamente los papeles del portafolios, los copiaron, enviaron las copias a los alemanes, y después volvieron a depositar los originales en el portafolios y le entregaron el cuerpo a la embajada británica. Las copias acabaron llegando a manos de Hitler, que estaba convencido de su autenticidad. Aunque un estudio de la Supermarina italiana afirmaba inequívocamente que «el siguiente objetivo aliado será conquistar Sicilia», Hitler insistía en que el enemigo iba a desembarcar en Cerdeña y Grecia. Al final, el Eje repartió sus refuerzos entre Cerdeña, el Peloponeso y Córcega.25

Roosevelt y Churchill volvieron a reunirse en mayo, tan solo unos días después de que von Arnim se rindiera con todo su ejército. En aquella reunión, que se celebró en Washington y que vino en llamarse la Conferencia Trident (o Tercera Conferencia de Washington), Churchill intentó ampliar el triunfo diplomático que había logrado en Casablanca y argumentó que, tras la ocupación de Sicilia, las fuerzas anglo-estadounidenses debían proseguir con la campaña en el Mediterráneo e invadir el resto de Italia para dejarla fuera de combate. En aquella ocasión, Roosevelt y los estadounidenses se negaron en redondo. Marshall, un hombre habitualmente ecuánime, contestó sin rodeos que en vez de dejar fuera de combate a Italia debían centrarse en «dejar fuera de

combate a Alemania». King manifestó su preocupación por la posibilidad de que un avance por Italia creara «un vacío que podría succionar a nuestras fuerzas», como ya había ocurrido en el norte de África, aunque habría podido señalar que Guadalcanal también acabó siendo justamente un vacío de ese tipo. Esta vez los estadounidenses exigieron un compromiso explícito de Churchill con una invasión a través del canal de la Mancha en la primavera de 1944. El hecho de que para entonces los estadounidenses estuvieran produciendo la parte del león del material de guerra para todas las potencias aliadas le brindaba a Roosevelt y a Marshall una gran influencia en las conversaciones, y al final Churchill no tuvo más remedio que prometer su apoyo a una invasión anglo-estadounidense en el norte de Francia a partir del 1 de mayo de 1944.26

En cuanto a Italia, ambos dirigentes decidieron que, teniendo en cuenta que casi todo dependía del mayor o menor éxito de la Operación Husky, lo mejor era dejar la decisión de invadir la península italiana en manos de Dwight D. Eisenhower, comandante aliado en el teatro de operaciones.27

[1] Balalae fue el escenario de otra atrocidad de guerra. Tras la caída de Singapur, los japoneses trasladaron a la isla más de 500 prisioneros de guerra británicos para que construyeran el aeródromo. Una vez terminado, los japoneses pusieron en fila a los quinientos prisioneros y los ejecutaron a todos.

[2] Después de la guerra circuló el rumor de que Nimitz había preguntado a Washington por las implicaciones jurídicas y morales de un ataque específico contra Yamamoto, y de que el ministro de Marina, Frank Knox, se reunió con el presidente Roosevelt a medianoche para debatirlo. Según ese relato, fue el propio Roosevelt quien decidió matar a Yamamoto. De ser así, no hay ningún registro creíble de ello: no hay constancia de la consulta de Nimitz, ni de una reunión entre Knox y Roosevelt, ni de ninguna orden desde Washington. Por supuesto, cabe la posibilidad de que todos esos documentos se destruyeran, pero la conclusión más verosímil es que Nimitz tomó aquella decisión por su cuenta y riesgo.

[3] El liderazgo que asumieron las fuerzas británicas en aquella campaña se reflejaba en las cifras de bajas. Los británicos sufrieron 38.000 bajas entre muertos, heridos y desaparecidos en combate, mientras que los franceses y los estadounidenses sufrieron un número casi idéntico de bajas, aproximadamente 19.500 cada uno.

19. HUSKY

Sicilia es la isla más grande del mar Mediterráneo. Tiene forma de triángulo, o más bien se parece a una pirámide peligrosamente inclinada a la derecha, y su importancia estratégica deriva de su posición, dominando el canal de Sicilia. Su extremo suroccidental está a menos de 160 km del cabo Bon, en el norte de África, y su vértice septentrional está situado frente a la punta de la bota que forma la península italiana, a menos de dos millas de distancia en la otra orilla del estrecho de Mesina. Los Aliados habrían podido intentar desembarcar cerca de la punta de la pirámide a fin de aislar de la península a los defensores del Eje y apresarlos a todos. Esa habría sido la opción más audaz, pero los planificadores aliados no se sentían especialmente audaces después de la prolongada campaña en el norte de África. Por el contrario, el plan elaborado por lo que vino en llamarse el Grupo de Trabajo 141 (el número de la habitación del Hotel St. Georges de Argel donde se reunía el equipo) contemplaba llevar a cabo numerosos desembarcos distintos a gran distancia entre ellos a ambos lados de la pirámide: los británicos en las inmediaciones de Catania, al este, y los estadounidenses cerca de Palermo, al oeste. Los planificadores se decidieron por aquella opción en parte porque Mesina quedaba fuera del alcance de los cazas aliados procedentes del norte de África.

Dwight Eisenhower todavía estaba centrado en la campaña para conquistar Túnez, y prácticamente no desempeñó ningún papel en el proceso de planificación, de modo que casi se limitaba a dar el visto bueno del trabajo que iba realizando su equipo. El gran punto fuerte de Ike como comandante aliado era su habilidad para organizar a la gente. Era un árbitro y un negociador capaz de resolver —o por lo menos de minimizar— las disputas nacionalistas y aplacar las pendencias personales de los comandantes más susceptibles del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Y menos mal, porque el plan

que presentó el Grupo de Trabajo 141 no complació a todo el mundo.1

A Andrew Browne Cunningham, que había regresado recientemente al Mediterráneo para sustituir a Harry Harwood como comandante naval supremo, le gustaba el plan, sobre todo porque contemplaba la toma inmediata de los aeródromos del Eje y porque incluía la conquista de Palermo, que tenía un puerto muy útil. Sin embargo, a los comandantes del Ejército el plan les parecía engorroso, e incluso peligroso, dado que colocaba a las fuerzas terrestres aliadas en puntos opuestos de la isla, separadas por más de 150 km de terreno abrupto. Montgomery se mostraba especialmente crítico, y calificaba el plan de «chapuza». El general británico insistía en una ofensiva más concentrada contra el vértice suroriental de la pirámide, con un desembarco británico, en la costa oriental, cerca de Avola, y un desembarco estadounidense en el golfo de Gela, en la costa sur. Una división canadiense debía atacar las playas situadas entre ambos puntos, en los alrededores de Pachino. El plan de Montgomery descartaba totalmente la toma de Palermo.

Aunque Montgomery estaba subordinado al general Harold Alexander, el comandante de las fuerzas terrestres aliadas, así como a Eisenhower, no sintió el mínimo empacho en presentarles lo que venía a ser un ultimátum. Montgomery les dijo que su plan «es la única forma posible» de llevar a cabo la invasión. «Si adoptamos el plan existente», afirmaba, «fracasará, mientras que el plan que he presentado yo tendrá éxito». A juicio de Montgomery los desembarcos estadounidense y canadiense suponían un escudo que protegía el flanco izquierdo del 8.º Ejército británico, y de esa forma, él y sus tropas podrían ser la punta de lanza del avance hacia el norte, hasta Mesina. Aunque el Ejército estadounidense había mejorado de manera impresionante desde su humillación en el paso de Kasserine en febrero, muchos británicos —entre ellos Montgomery— seguían considerando que los soldados estadounidenses resultaban útiles sobre todo en las tareas de apoyo, pero que a la hora de luchar en serio contra las unidades alemanas tan solo se podía contar con los soldados británicos. Montgomery se

impuso en aquel debate, pero con ello se granjeó muy pocos amigos. Cunningham se quejaba ante Pound: «Me temo que Montgomery es un poco pesado; parece que está convencido de que basta con que él diga lo que hay que hacer para que todo el mundo se ponga a bailar al son de su música». Harto de discutir acaloradamente durante una reunión, Cunningham dijo: «Si el Ejército no puede ponerse de acuerdo, que monten el espectáculo por su cuenta».2



La pulla de Cunningham venía a subrayar el hecho obvio de que el Ejército —o, más exactamente, los Ejércitos— no podían «montar el espectáculo por su cuenta». Como aprendió Hitler cuando primero planeó y después desechó la Operación León Marino en 1940, las fuerzas navales eran el elemento crucial en cualquier operación anfibia. Como había demostrado la lenta asfixia del Afrika Korps en Túnez, ningún ejército, por espléndido que fuera o por buenos que fueran sus jefes, podía durar mucho sin apoyo logístico desde el mar. Para la invasión de Sicilia el primer paso consistía en llevar los pertrechos de la guerra desde Gran Bretaña y Estados Unidos hasta los numerosos puertos de embarque del norte de África a través de

un auténtico «pasillo de baquetas» [1] de submarinos y aviones del Eje. La amenaza aérea resultaba especialmente peligrosa. Aunque para entonces la Regia Aeronautica era prácticamente inofensiva, los alemanes habían acumulado casi mil aviones de combate en Cerdeña, Córcega y Sicilia, y era seguro que todos ellos iban a atacar a los convoyes aliados con destino a los puertos de embarque.3

En la ofensiva aliada contra Sicilia —la Operación Husky—, participaban siete divisiones aliadas: 160.000 hombres, 14.000 vehículos, 600 carros de combate y 1.800 piezas de artillería, además de sus respectivos víveres, combustible y munición. Para poder transportar semejante expedición hasta una costa hostil y mantenerla allí, la fuerza naval aliada que se reunió dejaba pequeñas todas las invasiones anteriores, incluidos los desembarcos aliados en el norte de África. En total iban a participar aproximadamente 2.590 buques, más cientos de lanchas de desembarco de menor tamaño. La mayoría de los buques eran estadounidenses y británicos, aunque en la armada también había barcos de Bélgica, Países Bajos, Grecia, Noruega y Polonia. Se trataba de la mayor fuerza naval que se había reunido hasta entonces.4

Cunningham era el máximo responsable de toda aquella fuerza. En enero se le había concedido una quinta estrella, y ahora era almirante de la Flota (el mismo rango que tenían Dudley Pound y el rey Jorge VI). Eso suponía que Cunningham tenía una estrella más que Eisenhower, aunque aceptaba plenamente el mando y la autoridad de Ike. Como él mismo había dicho durante la campaña del norte de África: «Consideramos un privilegio estar bajo su mando». Por supuesto, Cunningham no podía «comandar» su amplia fuerza naval de la misma forma que habían ejercido el mando, por ejemplo, el almirante lord Nelson en la batalla de Trafalgar en 1805, o sir John Jellicoe, almirante de la Flota, en Jutlandia en 1916. Al igual que Eisenhower, la tarea de Cunningham consistía en coordinar los cientos de componentes, y en un principio lo hacía desde su habitación en el Hotel St. Georges de Argel. (El comandante de la Armada estadounidense, H. Kent Hewitt, que para entonces había

ascendido a vicealmirante, ocupaba la habitación contigua). Durante la invasión propiamente dicha, tanto Cunningham como Eisenhower se trasladaron a Malta y ocuparon un cuartel general a prueba de bombas en un túnel por debajo del puerto, que estaba infestado de pulgas de arena. Para un viejo lobo de mar como Cunningham, era un lugar claustrofóbico.5

El 1 de julio, nueve días antes de la invasión, Cunningham envió hacia el este una flota de cobertura (denominada Fuerza H) formada por cuatro acorazados y dos portaaviones, en parte como maniobra de distracción, y en parte con la esperanza de atraer a lo que quedaba de la flota de combate italiana. Esta no sintió esa tentación. Al margen de la persistente escasez de combustible, el 5 de junio, una incursión aérea aliada contra la base naval italiana de La Spezia, a 400 km al norte de Roma, había provocado daños en tres de los contados acorazados que le quedaban a Italia, y la Regia Marina tan solo disponía de otros tres acorazados más pequeños y de cinco cruceros plenamente operativos. Por añadidura, al haber utilizado (y perdido) tantos destructores en su intento de abastecer a las fuerzas del Eje en Túnez, a los italianos tan solo les quedaban diez destructores en buen estado para escoltar a sus grandes buques. Y para colmo, algunos elementos del alto mando italiano ya contemplaban la posibilidad de unas negociaciones de paz con los Aliados, y querían conservar la mayor parte posible de su flota para tener mayor capacidad de negociación.

En el Mediterráneo quedaban un puñado de submarinos italianos y media docena de *U-Booten* alemanes, que hicieron todo lo que pudieron para entorpecer la concentración de la armada aliada. El 22 de junio, el U-593 hundió dos buques cargueros estadounidenses, y una semana después el U-375 hundió tres barcos de transporte de la Fuerza V del almirante Philip Vian cuando navegaba de Gibraltar a Malta con la 1.ª División Canadiense. Aunque las pérdidas humanas fueron mínimas, los canadienses perdieron gran parte de su artillería. Los Aliados contraatacaron, y a lo largo de las semanas siguientes los buques de escolta británicos y estadounidenses hundieron un total de 13 submarinos del Eje —nueve italianos y

cuatro alemanes—, con lo que se redujo enormemente la amenaza submarina.6

Mientras Cunningham coordinaba desde Malta, el mando operativo de los buques de la fuerza de invasión se dividía en dos: Bertram Ramsay, el héroe de Dunkerque, asumió el mando del grupo de combate oriental (británico), que transportaba al 8.º Ejército de Montgomery, mientras que Hewitt, que había orquestado los desembarcos en Marruecos, se ponía al frente de grupo de combate del oeste (estadounidense), que transportaba al 7. º Ejército de Patton. Al igual que Cunningham, a Hewitt le preocupaban los cambios en el plan de invasión. Sin la conquista inmediata de Palermo, Hewitt iba a tener que apoyar y abastecer a las tres divisiones de Patton a través de la playa. Eso significaba desembarcar los suministros, los víveres, el combustible y la munición para 75.000 hombres en una playa, sin acceso a ningún tipo embarcadero ni grúas pesadas. Se trataba de una perspectiva inquietante, y el hecho de que resultara posible se debía sobre todo a un tipo de embarcación totalmente nuevo, cuya existencia misma suponía una revolución en el diseño naval y en la guerra anfibia.

Ocho meses atrás, en el norte de África, los Aliados utilizaron cualquier tipo de embarcación que pudieron reunir, como por ejemplo transbordadores de automóviles y transatlánticos de pasajeros, para los desembarcos de la Operación Torch. Los resultados fueron aleccionadores. Como señaló Lucian Truscott, general de división estadounidense, aquellos desembarcos fueron «una operación a cara o cruz, que pudo haber desembocado en un desastre contra un enemigo bien armado y decidido a resistir». Por caótico que resultara desembarcar a los soldados, un problema aún más grave fue la descarga de los *jeeps* , los camiones y, sobre todo, los carros de combate. Como aprendieron los británicos en Dieppe, el desembarco de los carros de combate en una playa hostil resultaba extremadamente difícil. Aquellas experiencias habían llevado a los diseñadores navales británicos y estadounidenses a crear buques que pudieran desempeñar esa función. El resultado fue

la aparición de toda una familia de embarcaciones anfibias especializadas, cada una de las cuales se identificaba sistemáticamente con un acrónimo.7

El mayor y más importante era el «buque de desembarco para carros de combate» (LST). Grandes, lentos y torpes, los LST fueron diseñados específicamente para resolver el problema de desembarcar un gran número de carros de combate pesados en una playa enemiga. Antes, esa tarea estaba encomendada a un buque mucho más pequeño denominado «lancha de desembarco mecanizada» (LCM), o lancha Mike, también denominada a menudo *tank lighter* [«lancha portacarros»]. Mientras que un LCM podía transportar un carro de combate Sherman de 33 toneladas, era evidente que depositando los carros de combate de uno en uno en una playa defendida no era posible arrollar a un enemigo decidido. En cambio, un LST podía alojar veinte carros de combate Sherman, o 30 camiones de dos toneladas y media (los famosos «dos y medio») en su espaciosa bodega, más otros treinta o cuarenta *jeeps* o piezas de artillería en cubierta. Además, pese a su gran tamaño, los LST tenían el fondo plano (como señalaba un veterano, tenían «forma de bañera»), y eran capaces de llegar hasta la misma arena de la playa de la invasión. Allí abrían sus enormes compuertas de proa, desplegaban una rampa corta y, a continuación, los carros de combate y los camiones podían descender por sí solos hasta la playa. Una vez entregado su cargamento, los LST cerraban sus compuertas de proa y se retiraban de la playa por medio de un potente cabrestante que llevaban en la popa y que tiraba del buque mediante un cable amarrado a un ancla que previamente se había largado a cierta distancia de la orilla. Como señalaba el propio Churchill, el LST «se convirtió en el fundamento de todas nuestras futuras operaciones anfibias».8

Antes de que terminara la guerra, Estados Unidos iba a construir más de mil LST, pero en abril y mayo de 1943, cuando los Aliados elaboraron el plan para la invasión de Sicilia, existían menos de doscientos, y muchos de ellos todavía se encontraban en periodo de prueba de navegación. Por consiguiente, los grupos de invasión de la Operación Husky intentaron aprovechar cada uno de los LST hasta

su máxima capacidad. Durante unas maniobras previas a la invasión, los planificadores aliados cargaron un LST con 450 hombres, todo su equipo, y nada menos que 94 vehículos para ver si aún podía operar. Sí podía.9

Otro nuevo tipo de buque anfibio era un barco de transporte más pequeño para carros de combate, denominado «lancha de desembarco de carros de combate» (TLC para los británicos y LCT para los estadounidenses). [2] Un LCT tenía la mitad de eslora, tan solo desplazaba un tercio del tonelaje de un LST, y podía transportar hasta cinco carros de combate o cinco camiones en su bodega descubierta. Aquellos robustos barcos anfibios resultaban especialmente útiles a la hora de llevar los tanques a tierra durante las primeras oleadas, cuando resultaba demasiado peligroso exponer los LST, más grandes, escasos y caros, al fuego de la artillería con base en tierra.

Para llevar a los soldados hasta la orilla, los Aliados volvían a confiar en las pequeñas lanchas de desembarco, oficialmente denominadas LCA (por los británicos) o LCVP (por los estadounidenses), y más a menudo (y en estas páginas) lanchas Higgins. Las versiones más recientes disponían de una proa blindada abatible, de modo que los soldados no tenían que saltar por la borda para bajar a la playa. Las lanchas Higgins, pequeñas, baratas y casi literalmente de usar y tirar, eran ideales para las primeras oleadas de una ofensiva, aunque para poder incrementar rápidamente el número de soldados durante las oleadas posteriores los Aliados también disponían de una embarcación de transporte de tropas más grande, denominada «lancha de desembarco de infantería» (LCI), a la que sus tripulaciones llamaban afectuosamente LC, es decir, «Elsie». [3] El tipo más corriente era la LCI(L), donde la segunda L significaba «grande». Una LCI(L), que era considerablemente más grande que una lancha Higgins, podía transportar hasta doscientos soldados de una vez. No llevaba a bordo ningún tipo de vehículo, ya que carecía de compuertas de proa. Después de avanzar hasta la playa, las LCI(L) desplegaban dos estrechas rampas a ambos lados de la proa, y los soldados bajaban a paso ligero hasta la playa. Una LCI tan solo iba armada con cuatro cañones de 20 mm, y

prácticamente carecía de blindaje, por lo que estaba casi indefensa frente al fuego enemigo desde tierra, pero resultaba indispensable para el desembarco de una gran cantidad de tropas de infantería.10

El más creativo de todos los nuevos tipos de embarcaciones anfibias era un vehículo designado con el poco elegante acrónimo de DUKW, al que prácticamente todo el mundo denominaba duck («pato»). Se trataba básicamente de un camión anfibio, de 9,5 m de largo y 6 toneladas de peso, que podía cargarse de suministros —a menudo munición— y que podía bajar por la rampa de un LST desde varias millas mar adentro, autopropulsarse hasta la playa a una velocidad de seis nudos, y después, como un verdadero anfibio, trepar por la arena y seguir adelante.11

En conjunto aquellos nuevos tipos de embarcación supusieron un cambio decisivo. Tan solo unos años atrás, atacar desde el mar significaba que los soldados tenían que subir a una lancha ballenera o a otro tipo de embarcación pequeña, navegar a través de la rompiente hasta la playa, saltar a tierra desde las bancadas y cargar contra los defensores armados con sus fusiles. El desarrollo de esos nuevos tipos especializados de buques y lanchas de desembarco redefinió las características de la guerra anfibia.

El proceso de embarcar a los soldados, los vehículos y el equipo en todos aquellos barcos diferentes era complejo. Las siete divisiones (tres británicas, tres estadounidenses y una canadiense) que participaron en la ofensiva inicial contra Sicilia zarparon de seis puertos distintos del Mediterráneo, y una de las fuerzas de ataque (la Fuerza V de Vian, con la 1.ª División Canadiense) llegó desde Escocia. Era preciso repartir los suministros y el equipo con sumo cuidado, no solo entre las distintas flotas, sino también entre los distintos barcos, para asegurarse que no hubiera un buque en concreto que fuera indispensable. Además, cada barco tenía que cargarse conforme al orden de combate; los artículos que con certeza iban a ser necesarios de inmediato (las armas y la munición) se cargaban en último lugar para que pudieran descargarse primero. Después, los propios barcos debían incorporarse a un convoy

específico, y a continuación se trazaba su itinerario y se calculaba cuidadosamente su velocidad exacta para que, en palabras de Cunningham, «llegaran a su destino final en el momento adecuado y en el orden correcto». Llevar a todas las tropas y el material a sus correspondientes puertos de carga, estibarlo todo a bordo y organizar los barcos en flotillas para atacar veintiséis playas de desembarco diferentes desde seis puertos distintos era un rompecabezas administrativo extraordinariamente complicado. Como decía Cunningham en sus memorias, «las complicaciones eran infinitas».12

Dado que se trataba de una operación conjunta y al mismo tiempo combinada, era esencial una buena comunicación entre los distintos Ejércitos. Resultaba muy útil que la Royal Navy fuera la principal responsable de transportar a las tropas y el equipo británicos, mientras que la U.S. Navy transportaba a los estadounidenses, aunque había excepciones. El mando de Hewitt incluía 37 buques de la Royal Navy, y el mando de Ramsay contaba con 25 Barcos de la Libertad estadounidenses. Aunque todo el mundo hablaba el mismo idioma (más o menos), los malentendidos y los desacuerdos —entre la Armada y el Ejército, entre el Ejército y la Fuerza Aérea y entre la Armada y la Fuerza Aérea— eran el pan nuestro de cada día. Una dificultad habitual era que los generales no cesaban de añadir nuevos elementos al manifiesto de los barcos. En un momento dado, el contraalmirante Alan Kirk, que estaba al mando de uno de los grupos de combate navales estadounidenses, le explicaba a su homólogo en el Ejército, el general de división Troy Middleton: «No debe usted olvidar que estos buques no tienen los costados de goma. No se pueden estirar más allá de un punto dado».13

Un ejemplo del tipo de malentendidos que surgían se produjo en el seno del grupo de combate que tenía asignado el traslado de los 27.000 estadounidenses de la 3.ª División del general de división Lucian Truscott hasta la playa de Licata, en la costa meridional de Sicilia. Los buques estaban bajo el mando del contraalmirante Richard L. Conolly, y en general Conolly y Truscott se llevaban bastante bien, pero hubo un pequeño problema durante el proceso

de carga. Truscott advirtió en el mapa que el terreno que había detrás de la playa de la invasión era montañoso, con pocas carreteras, y decidió que resultaría útil llevar algunas acémilas para que ayudaran a transportar el equipo de su división a través de aquel terreno tan abrupto. Por consiguiente, Truscott ordenó que se cargaran ocho o diez burros en cada una de las LCI de la flotilla de Conolly.14

Cuando Conolly se enteró, le pareció un escándalo. Como buen licenciado en la Academia Naval de Estados Unidos de Annapolis, le resultaba difícil creer que Truscott estuviera proponiendo en serio que él transportara acémilas del Ejército en sus buques de la Armada. Anteriormente Conolly había estado a las órdenes de Halsey en el Pacífico, y más recientemente había prestado servicio en el Estado Mayor de King en Washington, y teniendo en cuenta que había ocupado ese tipo de cargos en lo más alto del escalafón, no es de extrañar que reaccionara inmediata y directamente. Llamó a Truscott por la línea telefónica segura y le leyó la cartilla. «Usted ha cargado a bordo de mis barcos un puñado de malditas mulas», tronaba por teléfono. «¡Y lo ha hecho sin decirme una palabra!». Truscott intentó apaciguarle: «Si no se lo he mencionado a usted, ha sido simplemente un descuido que lamento profundamente». Pero Conolly seguía en sus trece. «Voy a ser el hazmerreír de la Armada», dijo, «y eso no lo voy a tolerar». Truscott accedió a sacar los burros, pero también protestó: «Usted no los quiere a bordo de sus barcos. Voy a ordenar que los saquen. Pero ahora me pregunto qué haré mañana si usted se niega a transportar morteros de infantería, o carros de combate, o cualquier otra pieza de equipo que la Armada no suele transportar». Según Truscott, al recordar el incidente *a posteriori* , se produjo por lo menos un minuto de silencio al otro lado del teléfono hasta que Conolly volvió a hablar. «Maldita sea, general», dijo, «tiene usted razón. Llevaremos las dichosas mulas y cualquier otra cosa que usted quiera que llevemos». Al final, los burros fueron útiles en el difícil terreno de las montañas sicilianas. Haciendo honor a ambos oficiales, aquel fue el único motivo de desacuerdo entre los dos, y posteriormente Truscott escribía en sus

memorias: «Ningún comandante del Ejército ha tenido nunca un homólogo de la Armada más capaz que el almirante Conolly».15

La cooperación con las Fuerzas Aéreas fue menos armoniosa. Sir Arthur Tedder, general de división del Aire británico, que en febrero asumió el cargo de comandante del Aire en el Mediterráneo, obró un pequeño milagro al integrar la Royal Air Force y las Fuerzas Aéreas del Ejército de Tierra de Estados Unidos en un único mando durante toda la campaña. Además, los Aliados iban a tener una superioridad aérea aplastante, con más de 4.000 aviones de todo tipo en el teatro de operaciones. Por otra parte, tanto Tedder como su homólogo estadounidense, Carl («Tooey») Spaatz, estaban empeñados en conservar su independencia administrativa. No estaban dispuestos a convertirse en meros adjuntos al Ejército o a la Armada, e insistían en que no era necesario que se coordinaran con ninguno de los dos, ya que su tarea consistía en despejar los cielos de aviones enemigos; una vez conseguido ese objetivo, las fuerzas aliadas podrían seguir adelante tranquilamente con sus misiones. Hewitt se quejaba de que hubiera que presentar las solicitudes de apoyo aéreo al cuartel general de la fuerza aérea para que les dieran el visto bueno, y de que ni aun así existiera la mínima garantía de que se cumplieran. Deploraba el hecho de que «el tinglado del aire se gestione de forma totalmente independiente». Kirk deseaba que «tuviéramos nuestra propia fuerza aérea bajo nuestro control», y el contraalmirante John Lesslie Hall Jr., que estaba al mando de la fuerza de desembarco de Gela, era aún más categórico: «A mi juicio, cualquier sistema que no permita que los responsables de ganar la batalla, ya sea en tierra o en el mar, tengan la aviación bajo su mando, es igual que si un hombre intenta pelear sin su mano derecha». Patton, que era el comandante supremo de la fuerza de invasión estadounidense, le suplicó a Hewitt que añadiera por lo menos un portaaviones a la armada de la ofensiva estadounidense. «Se puede conseguir lo que se quiera de los aviones de la Armada», le escribía Patton a Hewitt, «¡pero de la Fuerza Aérea no se puede conseguir nada de nada!».16 Al final, el único «portaaviones» estadounidense de la fuerza de invasión fue un LST modificado sobre el que la tripulación montó un sucedáneo de cubierta de vuelo

para que dos minúsculos Piper Cubs monoplaza pudieran realizar vuelos de reconocimiento.

Poco antes de la invasión, los Aliados se apoderaron de las dos pequeñas islas italianas de Pantellería y Lampedusa, situadas justo en medio de la ruta prevista para la operación. Tras ser bombardeados durante 19 días consecutivos, los 7.000 desmoralizados soldados italianos destinados en aquellas islas se rindieron antes de que desembarcaran las primeras tropas aliadas. Con eso quedaba despejado el camino para que los convoyes de la invasión se congregaran al oeste de Malta el 9 de julio. Otra medida preliminar fue el lanzamiento de paracaidistas y el aterrizaje de tropas a bordo de planeadores por detrás de las playas. En gran parte debido a los fuertes vientos y a la mala visibilidad, la mayoría de los planeadores no llegaron hasta sus zonas de aterrizaje, y la mitad de ellos aterrizaron en el mar. [4] El piloto de uno de los planeadores, totalmente confundido, aterrizó en tierra firme, en lo que él creía que era Sicilia, pero a continuación descubrió que había aterrizado en Malta, a 80 km al sur.17

También los buques tuvieron que sufrir lo que Hewitt calificaba de «condiciones meteorológicas extremadamente adversas». Con unas olas de casi cuatro metros, el agua verdosa caía en cascada sobre la proa de muchas lanchas de desembarco, sobre todo de las LCT y las LCI, las más pequeñas. En semejantes condiciones, algunos de los barcos tan solo lograban alcanzar una velocidad de 2,5 nudos, lo que retrasaba toda la operación. A bordo, los soldados lo pasaban muy mal. Truscott recordaba que «todas las lanchas iban repletas de soldados mareados, agotados por la travesía y empapados de pies a cabeza». Muchos oficiales y soldados recordaban la triste suerte de la Armada Invencible en 1588, cuya perdición fue obra no tanto del enemigo como de las tormentas del canal de la Mancha. Eisenhower, angustiado, pensó en posponer la operación, pero después de que le aseguraran que ese tipo de tormentas a menudo se disipaban rápidamente, y preocupado por la posibilidad de que un aplazamiento tan solo incrementaría la confusión, decidió atenerse al

plan. Los barcos siguieron adelante con dificultades hasta el punto de encuentro y llegaron frente a las playas que tenían asignadas unos minutos después de la medianoche entre el 9 y el 10 de julio.18

Cada uno de los tres grupos de combate estadounidenses (cuyos nombres en clave eran Joss, Dime y Cent) transportaba una división reforzada del Ejército, y su objetivo eran distintos puntos del golfo de Gela, en la costa meridional de Sicilia, mientras que los grupos de combate de la Royal Navy (denominados Acid y Bark) transportaban sendas divisiones británicas hasta las playas de la costa oriental de la isla. [5] La Fuerza V, a las órdenes de Vian, llevó la 1.ª División Canadiense directamente desde el estuario del Clyde, en Escocia, hasta una playa próxima al cabo Passero, en el vértice suroriental del triángulo siciliano.

Dos de los seis desembarcos fueron operaciones de orilla a orilla, donde los medios de desembarco, con toda su carga, navegaron directamente desde el puerto de embarque hasta la playa de desembarco. El Grupo de Combate Joss, a las órdenes de Conolly, que tenía como destino las playas próximas al pequeño pueblo de Licata, era uno de ellos. Las tropas de Truscott y sus vehículos (con sus burros y todo) subieron a bordo de 38 LST, 24 LCI, y 80 LCT en Bizerta y cruzaron el Mediterráneo en dos convoyes escoltados por cruceros y destructores, acompañados de dragaminas y lanchas patrulleras —276 barcos en total.19

Sin embargo, la mayoría de los desembarcos fueron operaciones de buque a orilla, donde las tropas y el equipo se trasladaban a través del punto más estrecho del Mediterráneo a bordo de grandes barcos de transporte, y después se trasbordaban a las lanchas Higgins para recorrer el último trayecto hasta la orilla. En algunos buques, los soldados abordaban las lanchas de desembarco aún izadas junto al costado del barco, y posteriormente eran arriadas hasta el agua. En aquel mar tan agitado, las lanchas de desembarco, con toda su carga, se balanceaban inquietantemente de un lado a otro durante su descenso. Un oficial británico de la 51.ª División de las Highlands recordaba la experiencia: «Íbamos bajando poco a poco, hacia las olas que se arremolinaban; de vez en cuando nuestra

lancha de desembarco de acero, que pesaba unas 14 toneladas, chocaba pesadamente contra el casco del barco. Después caíamos ruidosamente al agua, subiendo y bajando de una forma alarmante». En uno de los LST estadounidenses se rompió el pescante mientras los soldados estaban subiendo a bordo, y toda su carga cayó al mar. Murieron nueve hombres.20

Sin embargo, en la mayoría de los buques de transporte y de los LTS, las lanchas de desembarco se arriaban vacías y los soldados bajaban hasta ellas por redes de cuerda. Aquello también resultaba complicado, sobre todo con un mar agitado, en total oscuridad, y teniendo en cuenta que cada soldado portaba dos cantimploras de agua, una máscara antigás, víveres en conserva para varios días, munición extra, además de su fusil. Las pequeñas lanchas, abarloadas a los grandes barcos, subían y bajaban desaforadamente mientras los soldados buscaban a tientas la forma de bajar por las resbaladizas escalas de cuerda en la oscuridad. Dar demasiado pronto el salto final podía tener —y tuvo— como consecuencia una magulladura, o en algunos casos una pierna rota. A bordo del *Jefferson* , un barco de transporte estadounidense, se rompieron algunas de las escalas de cáñamo, no una vez sino varias, provocando la caída de varios hombres al agua, o dejándoles colgados de una red desgarrada.21

El mal tiempo ya había causado estragos en el programa, y ahora se producía otra larga espera, mientras los soldados que habían transbordado primero tenían que dar vueltas, a veces durante horas, hasta que todas las lanchas estuvieran llenas y organizadas en las distintas oleadas de la ofensiva. Jack Belden, un periodista de guerra que desembarcó con la segunda oleada, recordaba: «Estuvimos navegando en círculo, dando vueltas y vueltas a la sombra de nuestra flota, hasta que, tras asegurarnos de que no faltaba ninguna lancha, rompimos la formación en círculo y avanzamos en fila» hacia la playa. Para describir aquel trayecto, Belden (probablemente sirviéndose de un buen diccionario) escribía que la lancha «cabeceaba, se bamboleaba, corcoveaba de un lado a otro, se zarandeaba arriba y abajo, ondulaba, se escoraba, daba sacudidas y bailaba demencialmente sobre un mar vibrante, pulsante, sibilante».

Cuando pasó la Hora H, los almirantes empezaron a ponerse nerviosos. Vian, impaciente, transmitió un mensaje: «¿Pero cuándo va a empezar vuestra ofensiva?».22

Finalmente, sobre las 4.30 de la madrugada, con más o menos una hora de retraso, llegaban a la playa los primeros soldados. Para entonces ya se había puesto la luna, en fase de cuarto, y aún faltaba media hora para el amanecer. La línea de la costa apenas era perceptible como una sombra ligeramente más oscura sobre el fondo de un mar oscuro. La única luz provenía de las balas trazadoras rojas de las ametralladoras que disparaban desde las colinas situadas detrás de la playa. Aquel fuego poco sistemático se cobró escasas víctimas, aunque en Licata la LCI-1 quedó inutilizada, perdió la arrancada y acabó encallando de popa sobre la arena. Sin arredrarse, los soldados que iban a bordo saltaron a la playa por la popa mientras desde la lancha los artilleros de la Armada respondían al fuego de las ametralladoras. En conjunto, la resistencia fue escasa y los desembarcos fueron en su mayoría rutinarios; es decir, todo lo rutinarios que pueden ser los desembarcos anfibios bajo fuego enemigo en una costa desconocida y en total oscuridad.23

A algo más de treinta kilómetros al oeste, en Gela, el Grupo de Combate Dime, a las órdenes del contraalmirante Hall, desembarcaba a las tropas de la 1.ª División de Infantería estadounidense, ya conocida por ser la «First in Fighting » (primera en combatir), o por el apodo de «Big Red One» (el gran uno rojo), por el vivo color de la insignia de la unidad. Los Aliados contaban con utilizar el embarcadero de Gela para bajar a tierra, pero los italianos ya lo habían volado, lo que provocó que todas las tropas y el equipo tuvieran que desembarcar en las playas. A varios kilómetros de allí, el Grupo de Combate Cent, a las órdenes del contraalmirante Kirk, desembarcaba las tropas de la 45.ª División del general de división Middleton en las inmediaciones de Scoglitti. Allí, numerosas lanchas de desembarco encallaron en unos bancos de arena que no figuraban en el mapa cuando todavía estaban a cien metros o más de la playa, lo que obligó a los soldados a saltar por la borda de sus lanchas Higgins y vadear con dificultad el resto del trayecto por aguas de una profundidad de entre un metro y un

metro y medio. A pesar de aquel contratiempo, los estadounidenses sufrían más por la confusión y la incertidumbre que por el fuego enemigo. Un soldado recordaba que un pelotón de italianos que ocupaban un nido de ametralladoras a tan solo 140 metros de la playa «sencillamente se negaron a dispararnos y dejaron que les hiciéramos prisioneros».24

Las playas de los británicos, en la costa oriental de la isla, estaban a sotavento de la península de Pachino, donde el tiempo era menos desagradable, aunque también allí los ocupantes de varias LCT tuvieron que achicar agua casi sin parar para poder mantener a flote sus embarcaciones. Al igual que en las playas de los estadounidenses, la confusión era un impedimento mayor que los defensores. Algunos buques de transporte de tropas habían fondeado a 9 km mar adentro más lejos de lo planeado, lo que provocó que el largo trayecto a bordo de las lanchas Higgins se alargara todavía más. En medio de la oscuridad, muchas de aquellas pequeñas lanchas de desembarco se extraviaban y se dirigían a una playa equivocada. Las unidades empezaron a entremezclarse y los esfuerzos por poner orden a menudo lo único que lograban era aumentar la confusión.

El contraalmirante británico Rhoderick McGrigor estaba al mando de los buques desde los que desembarcaron a la 5.ª y la 50.ª Divisiones a las órdenes del teniente general Miles Dempsey en distintas playas a lo largo de un tramo de 16 km entre Siracusa y Avola, mientras que Thomas Troubridge, que había supervisado los desembarcos en Orán en el mes de noviembre del año anterior, comandaba la Fuerza Bark, desde la que desembarcó la 51.ª División de las Highlands, más al sur, cerca de Pachino. Los cruceros y los destructores apoyaban todos aquellos desembarcos, y los canadienses, que llegaron al promontorio por el lado contrario a Pachino, recibieron ayuda adicional de un navío de aspecto extraño que los británicos denominaban «monitor». El HMS *Roberts* era básicamente un crucero ligero que llevaba en su cubierta de proa una torreta gigantesca de cañones de 380 mm que parecía fuera de lugar. El *Roberts* disparó sus enormes proyectiles contra el

aeródromo de Pachino, que era el objetivo de la división canadiense para la primera jornada de la ofensiva.25

Una vez que las lanchas Higgins y las LCI dejaron a las tropas en tierra, las LCT empezaron a desembarcar los primeros carros de combate. Unos cuantos barcos de transporte de carros de combate se quedaron rezagados por culpa de los bancos de arena, y los LST, las embarcaciones más grandes, tuvieron más problemas todavía. Algunas embarrancaron muy lejos de la playa —demasiado lejos para los tanques pesados—. Anticipándose al problema, algunos LST llevaban a bordo pontones de acero que podían enlazarse para formar una pasarela flotante. Aunque era una solución eficaz, también era lenta y tediosa, de modo que los carros de combate y las piezas de artillería autopropulsada sufrieron un mayor retraso. Si hubieran tenido que enfrentarse a una resistencia más seria, el percance habría podido tener consecuencias desastrosas.26

En aquella primera fase de la batalla, el mayor peligro provenía de la aviación del Eje, que empezó a atacar a la flota de invasión cuando todavía era de noche, y siguió haciéndolo a lo largo de toda la mañana. Los artilleros de los barcos disparaban a ciegas contra un cielo negro y «apuntaban» sus cañones guiándose por el sonido de las hélices. Como les habían prometido un enérgico apoyo aéreo aliado, muchos de los artilleros acompañaban su fuego antiaéreo con airadas palabrotas a propósito de la incomparecencia de sus propias fuerzas aéreas, que en su mayoría estaban ocupadas bombardeando los aeródromos del Eje. El destructor estadounidense *Maddox* fue una de las primeras víctimas, cuando, poco después del amanecer, un bombardero en picado Stuka acertó al barco en la popa con una bomba que penetró hasta la santabárbara, donde explotó; el *Maddox* se fue a pique en menos de dos minutos. Los alemanes también hundieron el *Tambula* frente a Siracusa, aunque el buque hospital británico estaba claramente identificado, y a última hora de la tarde un Me-109 que atacó desde la dirección del sol poniente lanzó una bomba contra el LST-313, cargado hasta los topes, justo en el momento en que estaba embarrancando en la playa, y lo convirtió en «un infierno embravecido y en una trampa mortal». Al día siguiente, por la tarde, un Junkers 88 lanzó una bomba contra el

Barco de la Libertad *Robert Rowan* , que transportaba un cargamento de munición, provocando una explosión espectacular. No obstante, ninguno de aquellos ataques logró detener el proceso de desembarco.27

Hubo otros problemas que sí ralentizaron los desembarcos. Uno eran las minas terrestres de las playas, que inutilizaron varias excavadoras que intentaban abrir un camino hacia el interior. En otros puntos, la arena de la playa era tan blanda que muchos de los vehículos con ruedas no alcanzaban a hacer tracción. Para solucionar ese problema, los Aliados habían llevado consigo largas bobinas de malla metálica con el fin de crear senderos para los camiones y los *jeeps* , aunque eso también provocó un cuello de botella para la descarga. Por último, si bien la mayoría de los soldados y los vehículos llegaron sanos y salvos a tierra, no necesariamente lo habían hecho en la playa que tenían asignada. Los jefes de operaciones de la Armada en las distintas playas hacían todo lo posible por dirigir a los buques hacia sus lugares de desembarco, los oficiales del Ejército supervisaban la descarga, y otros oficiales dirigían el tráfico en la playa —a veces cada uno haciendo la guerra por su cuenta—. Por la tarde, las playas ya estaban tan abarrotadas que algunas lanchas de las últimas oleadas que buscaban un sitio donde desembarcar lo dieron por imposible y regresaron a los buques de transporte. Un periodista de guerra que llegó a una playa en las inmediaciones de Gela vio «camiones abandonados, *jeeps* volcados y lanchas destrozadas, y sobre la arena había coches reventados, un carro de combate sin una de sus orugas, montones de colchonetas y de equipaje con los soldados sentados encima, esperando a los medios de transporte, mecánicos esforzándose por reparar los vehículos averiados y tropas de Intendencia recogiendo víveres de algunos cajones rotos y abiertos». Parecía un panorama confuso, y lo era. Sin embargo, de alguna manera todo se solucionó, y a partir de mediodía las tropas, los carros de combate y los camiones avanzaban hacia el interior.28

Había seis divisiones del Eje en Sicilia —dos alemanas y cuatro italianas— con un total de 250.000 hombres, aunque tan solo una de las divisiones italianas estaba en orden de combate. En vez de defender la isla en el litoral, el plan del Eje consistía en esperar hasta que estuviera claro exactamente dónde iban a realizar los Aliados su ofensiva principal, y después lanzar un contraataque combinado para obligarles a retroceder hasta el mar. Ese ataque comenzó a las 8 de la mañana siguiente, cuando la División Hermann Göring lanzó una ofensiva de tres puntas contra la playa de desembarco estadounidense al este de Gela. El ataque, encabezado por los carros de combate pesados Tiger, suponía una seria amenaza, en parte debido a que los carros de combate estadounidenses se habían retrasado, y porque muchos de los cañones anticarro de los Aliados habían sido destruidos en la explosión del LST-313. La crisis se produjo en torno a las 11, cuando los carros de combate alemanes llegaron a la carretera costera, a menos de 3 km de la playa, y amenazaron con partir en dos la avanzadilla estadounidense. Un informe de la línea del frente al cuartel general de la 1.ª División explicaba sucintamente la cuestión: «Situación crítica. Los carros de combate nos están arrollando».29

Lo que salvó la situación aquel día para los Aliados fue el fuego de artillería de la Armada. Cuatro destructores estadounidenses —el *Beatty* , el *Cowie* , el *Laub* y el *Tillman* — se acercaron a la playa y abrieron fuego, disparando 1.176 proyectiles de 127 mm contra los tanques alemanes con sus cañones de fuego rápido. El crucero ligero USS *Boise* también se unió a la refriega. Tras el vapuleo que sufrió en la batalla del cabo Esperance en octubre del año anterior, el *Boise* había logrado llegar a trancas y barrancas hasta Filadelfia para un reacondicionamiento que duró cinco meses. Zarpó de allí el 8 de junio, y ahora, tan solo un mes después, se encontraba frente a la playa de Gela, al otro lado del mundo respecto a Guadalcanal, disparando proyectiles de fragmentación de 152 mm contra las formaciones de la infantería alemana. Los buques aliados tuvieron que suspender el fuego momentáneamente cuando las fuerzas combatientes en tierra se entremezclaron hasta tal punto que los artilleros de la Armada no eran capaces de distinguir a los suyos de

los enemigos. A primera hora de la tarde se incorporaron a la refriega los carros de combate aliados recién llegados, que en algunos casos acudieron a la batalla directamente desde sus buques de desembarco. A las 14 horas los alemanes empezaron a retirarse, y la ofensiva se fue apagando. Posteriormente, un coronel de la División Hermann Göring informaba de que «el fuego de la artillería naval nos obligó a replegarnos».30

Además del fuego directo (es decir, disparar contra blancos que estaban a la vista), la Armada también se dedicó al fuego indirecto (contra blancos que no se podían ver). Había dos factores que lo hacían posible ya en el verano de 1943. Uno era el desarrollo de sistemas de radar más eficaces, que posibilitaban que los buques hicieran un seguimiento constante y preciso de su posición. El otro era la confección de mapas y cartas reticuladas que permitían que los observadores de artillería en tierra comunicaran a los artilleros navales en alta mar dónde estaban exactamente los blancos enemigos. A bordo de los cruceros y los destructores, los datos sobre la demora y la distancia al blanco se introducían en una computadora mecánica, que combinaba dichos datos con la velocidad y el rumbo del barco para mantener la dirección de control de fuego siempre apuntando al blanco. Hasta entonces, los comandantes del Ejército se habían mostrado escépticos acerca de la utilidad del fuego de la artillería naval una vez que los soldados abandonaran la playa. Antes de la invasión, los planificadores del Ejército le habían dicho a Hewitt que «el fuego de la artillería naval no está diseñado para el bombardeo en tierra». Los acontecimientos del 11 de julio de 1943 desacreditaron totalmente aquella suposición.31

El segundo contraataque del Eje, esta vez al oeste de Gela, corrió a cargo de la División Livorno italiana, y también iba encabezada por los carros de combate. Patton, que acababa de bajar a tierra desde el *Monrovia* , el buque de mando de Hewitt, vio una columna de carros de combate italianos avanzando hacia él desde un alto que había detrás de la playa. Se dirigió a su ayudante naval y le dijo al joven alférez: «Si puede usted ponerse en contacto con su condenada Armada, dígales que por lo que más quieran disparen un

poco de fuego de artillería contra la carretera». El alférez transmitió por radio las coordenadas a los cruceros y los destructores, y al cabo de unos minutos empezaron a llover proyectiles de 127 y 152 mm entre los carros de combate. Los proyectiles procedían de dos destructores —el *Shubrick* y el *Jeffers* —, así como de los cruceros ligeros *Savannah* y, de nuevo, el *Boise* . Con sus cinco torretas de tres cañones cada una, los cruceros ligeros eran capaces de disparar 15 proyectiles cada seis segundos. Eso supuso un vendaval de más de 1.000 proyectiles de 152 mm en menos de cinco minutos que prácticamente aniquiló la columna italiana. Posteriormente, los dibujantes del *Boise* añadieron las siluetas de los carros de combate italianos a las de los buques y aviones japoneses que habían pintado en su superestructura. Incluso Patton quedó impresionado y anotó en su diario de guerra: «El apoyo del fuego de la artillería naval [...] ha sido extraordinario».32

De hecho, fue decisivo. Hewitt afirmaba que «realmente los cruceros salvaron la situación», aunque fue Eisenhower quien ofreció el análisis más completo: «El fuego de la artillería naval fue tan devastador en su eficacia que finalmente ha acabado con cualquier tipo de duda sobre si los cañones de la Armada son adecuados para los bombardeos contra la costa». El propio Eisenhower, antiguo comandante de carros de combate, llegó al extremo de afirmar: «La potencia de fuego de los navíos destinados al apoyo con fuego de artillería superó al poderío de la artillería que desembarcó en las ofensivas, y [...] permitió una concentración de fuego mayor de la que habría logrado la artillería en las primeras fases».33

Una vez aseguradas las playas, los Aliados empezaron a avanzar hacia el interior. Los británicos se dirigieron al norte para enfrentarse a la fuerza principal de defensores alemanes, que muy pronto se reforzó con las unidades adicionales que llegaron apresuradamente desde la península. En Catania, el acorazado *Warspite* y el crucero ligero *Euryalus* apoyaban el ataque terrestre británico, pero en vez de aprovechar al máximo ese recurso, Montgomery intentó desbordar por el flanco a los defensores alemanes, ejecutando una

maniobra a través del abrupto interior de Sicilia. En el norte de África, el «gancho de izquierda» que llevó a cabo Montgomery a través del desierto había resultado decisivo, pero su jugada similar en Sicilia ralentizó drásticamente su avance.

Por su parte, los estadounidenses se dirigían hacia el oeste, y tomaron la antigua ciudad de Agrigento y su vecino Porto Empedocle. Patton, ansioso por perseguir al enemigo y por ampliar el papel de su 7.º Ejército, voló de vuelta al norte de África para pedirle permiso al comandante en jefe de las fuerzas de tierra aliadas, el general Harold Alexander, para ampliar su misión inicial. A Alexander, un oficial benévolo y caballeroso de la vieja escuela, le desagradaban los enfrentamientos y cedió de inmediato a la impetuosa petición de Patton. Este y sus tropas estadounidenses, ya sin ningún tipo de impedimentos, avanzaron hasta doblar el vértice occidental del triángulo siciliano y se dirigieron por la costa occidental hasta Palermo, que cayó el 22 de julio. Para entonces, la mayoría de los italianos estaban absolutamente hastiados de la guerra, y mientras Patton recorría la ciudad, la gente le daba la bienvenida con gritos de «¡Abajo Mussolini!» y «¡Viva Estados Unidos!». Las bombas aliadas y los alemanes en retirada habían inutilizado la mayor parte de las instalaciones portuarias de Palermo; la explosión de un barco de municiones en el puerto había provocado un pequeño maremoto que levantó del agua dos cargueros oceánicos y los depositó sobre el muelle. A pesar de todo, los Aliados consiguieron que el puerto volviera a entrar en funcionamiento al cabo de una semana.34

Mientras tanto Patton, que concebía la campaña de Sicilia como una competición con los británicos, avanzaba a toda velocidad hacia Mesina. Para rodear los bastiones enemigos, en vez de avanzar por el flanco interior, como intentaba hacer Montgomery, él utilizó los desembarcos anfibios para pasar por el flanco del mar, y los LST estadounidenses desembarcaron una fuerza de carros de combate por detrás de la línea defensiva enemiga al norte de Palermo. Las fuerzas alemanas lanzaron un contraataque, y una vez más el fuego de la artillería naval resultó decisivo para derrotarlas. En el lugar de los combates, un periodista estadounidense tomaba nota de las

palabras de agradecimiento de un soldado de infantería por el apoyo. «La buena y vieja Armada», decía. «Dios mío, no hay nada como los cañones de la Armada». Cunningham estaba de acuerdo, y calificaba el empleo de las tácticas anfibias por parte de Patton como «un llamativo ejemplo un buen uso del poderío marítimo».35

El papel crucial que desempeñaron las fuerzas navales aliadas en la conquista de Sicilia quedó un tanto empañada por el hecho de que la mayor parte de las tropas alemanas lograron escapar a través del estrecho de Mesina antes de que pudieran ser capturadas. Aunque 100.000 italianos fueron hechos prisioneros, unos italianos que en su mayoría estaban encantados de estar ya fuera de la guerra, más de 60.000 italianos y 55.000 alemanes, más 9.789 vehículos y 51 carros de combate lograron cruzar el angosto estrecho hasta la península. El *Kapitän zur See* Gustav von Liebenstein empleó un sucedáneo de flota de transbordadores y barcos de transporte en una maniobra a plena luz del día tan audaz y dramática como la evacuación de Creta por los británicos o la evacuación de Guadalcanal por los japoneses. Las lanchas torpederas británicas y las fuerzas aéreas aliadas realizaron un tímido intento de poner coto a aquel tráfico, pero con escaso éxito. A pesar de todo, Sicilia ya estaba en manos de los Aliados, y eso tuvo unas repercusiones estratégicas y políticas inmediatas y drásticas. El 24 de julio, en Roma, el Gran Consejo Fascista retiraba su confianza a Mussolini, y al día siguiente el rey Víctor Manuel III le destituía, poniéndole bajo arresto a todos los efectos y nombrando a Pietro Badoglio como su sucesor.36

[1] *Run the gauntlet* , en el original, véase nota de la página 125, en el cap. 5 (*N. del T.*).

[2] Oficialmente, cualquier embarcación con más de 200 toneladas de desplazamiento era un «buque», mientras que las naves con menos de 200 toneladas de desplazamiento eran «lanchas». Sin embargo, esa regla general no se aplicaba de forma universal, ya que tanto las LCT como las LCI desplazaban más de 500 toneladas, pero seguían denominándose lanchas.

[3] El acrónimo LC (*landing craft*), por homofonía, da lugar al nombre «Elsie» *(N. del T.).*

[4] La escasa disposición de las fuerzas aéreas aliadas a integrarse plenamente con el Ejército o con la Armada acarreó trágicas consecuencias. Aunque un elemento crucial de la campaña era el despliegue de paracaidistas y planeadores por detrás de las playas, el Estado Mayor del Aire no proporcionó a los comandantes de la Armada una información a tiempo y detallada de las sendas de vuelo que iban a utilizar los aviones. Cunningham advirtió de que sin esa información sus aviones podrían abrir fuego contra los aviones de transporte, que iban desarmados. La noche del 11 de julio, los nerviosos artilleros a bordo de los buques aliados abrieron fuego y derribaron 23 aviones de transporte, matando a 60 aviadores y a 81 paracaidistas, entre los que figuraba el general de brigada Charles L. Keerans Jr. El historiador Carlo D'Este ha calificado el incidente como «uno de los peores ejemplos de la falta de cooperación entre los Ejércitos de toda la guerra».

[5] No está claro el origen de estos nombres en clave en particular. Más tarde Hewitt escribía: «Nunca he averiguado el origen de los extraños nombres en clave JOSS, DIME y CENT, que escogieron los planificadores del Estado Mayor supremo».

20. EL OCASO DE DOS ARMADAS

Casi desde el mismo día que declaró la guerra, Benito Mussolini tenía planeado utilizar una flota italiana casi intacta como palanca en las negociaciones que imaginaba que iban a producirse tras la caída de Francia. Por el contrario, el conflicto degeneró en una guerra de desgaste —y agotamiento— que a Mussolini le costó una parte sustancial de aquella flota, así como la totalidad las colonias italianas en África, la mayor parte de su marina mercante, y ahora también Sicilia. Para entonces el propio Mussolini ya era historia, pues había sido sustituido por Pietro Badoglio, exjefe de Estado Mayor del Ejército, que (al igual que Mussolini) seguía vistiendo uniforme en su desempeño del cargo de presidente del Gobierno. Aunque Badoglio anunció en público que Italia iba a mantenerse fiel a la alianza del Eje, casi de inmediato procuró abrir un canal de comunicación con los Aliados para hablar de un posible armisticio. Badoglio no quería rendirse; quería cambiar de bando. Sin embargo, iba a tener que manejar a la perfección los tiempos de su plan: no estaba dispuesto a pasar de repente al bando aliado hasta que los ejércitos anglo-estadounidenses estuvieran en condiciones de proteger a su país de las represalias de Alemania. Aquella maniobra exigía una gran delicadeza, y, como posteriormente demostraron los acontecimientos, Badoglio no tenía precisamente la habilidad política ni la capacidad de influencia necesarias para llevarla a cabo con éxito.

También era historia Arturo Riccardi, el almirante que había estado al mando de la Regia Marina desde diciembre de 1940 y que estaba demasiado vinculado al régimen de Mussolini como para conservar el cargo. Su sustituto fue el almirante Raffaele de Courten, exsubjefe de Estado Mayor, que no estaba tan vinculado con Mussolini, aunque tenía ascendencia alemana por parte de madre y hablaba un alemán perfecto. Tal vez por ese motivo, o simplemente

para ocultar bien sus bazas, Badoglio no informó a De Courten de sus esfuerzos clandestinos por cambiar de bando.

Al principio Badoglio esperaba que el Vaticano pudiera actuar como intermediario en sus negociaciones con los Aliados. Sin embargo, esa iniciativa no había avanzado demasiado cuando quedó en evidencia que las fuerzas anglo-estadounidenses estaban preparando activamente una invasión de la península italiana.

Ya desde la Tercera Conferencia de Washington (o Conferencia Trident) celebrada en el mes de mayo, Churchill había defendido enérgicamente esa jugada, aunque en aquel momento los participantes de la conferencia habían decidido posponer una decisión al respecto. Una vez conquistada Sicilia, decidieron dar luz verde a la invasión, cuyo nombre en clave era Operación Avalancha. Aquello intensificó la sensación de urgencia de los esfuerzos de Badoglio y provocó que el general de brigada Giuseppe Castellano tomara cartas en el asunto.1

A Castellano le molestaba la condescendencia con la que los alemanes le trataban a él y a los demás oficiales italianos. Había desempeñado un papel menor en el derrocamiento de Mussolini, y ahora Castellano contaba con la autorización de Badoglio para interpelar directamente a los Aliados. Viajó de incógnito hasta Madrid, se presentó en la embajada británica, y allí dio a entender que Italia estaba dispuesta a unirse a los Aliados. La noticia de aquella propuesta fue enviada rápidamente a Londres y a Washington, donde en un primer momento hubo cierto escepticismo. Roosevelt consideraba que la mejor opción era tratar la aproximación de los italianos como una oferta de rendición y dejar que Eisenhower se encargara de ello. Inicialmente Churchill era reacio a delegar las negociaciones en «el general al mando sobre el terreno», aunque al final accedió a que Eisenhower tratara «con cualquier autoridad italiana que nos dé lo que queremos».2

Eisenhower envió a su segundo, el teniente general Walter Bedell («Beetle») Smith, disfrazado de hombre de negocios británico, para que se reuniera con Castellano en Lisboa, con orden de no hacer ningún tipo de promesas y de decirle a los italianos que su única opción era la rendición incondicional y, en palabras de Eisenhower,

«confiar en la decencia y en el sentido de la justicia de los Gobiernos aliados».3

En Lisboa, Smith le dejó claro a Castellano que él estaba allí en calidad de militar con la misión de aceptar una rendición de Italia, no para negociar. Por otra parte, sí tenía numerosas exigencias específicas, una de las cuales era que «el Gobierno italiano debe, en el momento del Armisticio, ordenar a la Armada italiana y a la mayor cantidad posible de su flota mercante que se hagan a la mar con rumbo a los puertos de los Aliados», y en particular que «no se permita que ningún buque de guerra caiga en manos de Alemania». Castellano protestó tímidamente, señalando que los términos «implicaban la *rendición* de la flota», mientras que su cometido no era tanto capitular como unirse a los Aliados en la guerra contra la Alemania nazi. Smith se mantuvo firme, e insistió en que «el asunto que se debate aquí debe considerarse una capitulación militar y no ningún tipo de acuerdo para la participación de Italia en la guerra en nuestro bando». Además, Castellano le manifestó a Smith su preocupación por la exigencia de que los buques de guerra italianos se trasladaran a un puerto aliado, teniendo en cuenta la posibilidad de que por lo menos algunos barcos no tuvieran combustible suficiente para llegar.4

De Courten, que estaba al mando de la Armada en cuestión, no estaba al corriente de todo aquello. Él y sus oficiales seguían haciendo planes para que la Squadra Navale, la principal flota italiana, con base en La Spezia, a orillas del mar de Liguria, cerca de Génova, hiciera frente a la armada aliada de invasión que se estaba concentrando en varios puertos del norte de África, así como en Palermo, en Sicilia. De Courten era consciente de que cuando la flota zarpara para aquella misión, iba a ser el último estertor de la Regia Marina, porque los italianos no solo iban a estar en una absoluta inferioridad de fuerzas, sino porque también había que contar con el hecho ineludible de que los buques tan solo tenían combustible para una última acción de la flota.5

De Courten no era el único al que se le estaban ocultando aquellas conversaciones. Por razones obvias, Badoglio también ocultaba a los alemanes el acuerdo en ciernes, aunque estos ya

habían empezado a sospechar de su fidelidad. Ya desde antes de que Castellano viajara a Madrid, Hitler le dijo a Dönitz que los italianos estaban bajando los brazos y «esperando al momento oportuno para llegar a un acuerdo con los anglosajones antes de una ruptura declarada». Aunque no había tenido el mínimo reparo en invadir la Unión Soviética cuando todavía era aliada de Alemania, Hitler decía estar «asqueado» por el hecho de que «el Gobierno italiano nos esté traicionando». Dönitz sugirió que, dadas las circunstancias, era preciso poner a la Armada italiana «bajo el liderazgo de Alemania» lo antes posible. Propuso sustituir a los dirigentes de la Regia Marina por «un nuevo mando con un buen Estado Mayor alemán», e incluso mencionó los nombres de algunos almirantes italianos más jóvenes a los que se podría convencer para que cooperaran. Hitler accedió, y ordenó dos iniciativas. Una era una misión para rescatar a Mussolini, que estaba retenido como prisionero del Gobierno de Badoglio, y la otra, denominada Operación Achse (Eje), era un plan para que las fuerzas de Rommel rodearan y desarmaran a las unidades militares italianas y se apoderaran de los buques de guerra de La Spezia en el plazo de cuarenta y ocho horas.6

De Courten, desconocedor de que su Armada era objeto de conspiraciones secretas por ambos bandos, seguía organizando una última incursión a la desesperada contra la flota de invasión aliada. El 6 de agosto le notificó a Dönitz su intención de enfrentarse a los invasores aliados con una flota de tres acorazados, otros tantos cruceros ligeros y ocho destructores. Dönitz le creyó, y le dijo a Hitler que la Armada italiana «probablemente no está informada de ningún tipo de intrigas políticas, y está colaborando con nosotros de buena fe». Hitler se mantenía escéptico, y le dijo a Dönitz que su «intuición» le decía que los italianos estaban maquinando una «traición».7

Tenía razón, aunque en Roma Badoglio exigía más garantías de los Aliados antes de firmar el acuerdo. Quería que estos ordenaran el desembarco de una fuerza sustancial en la península antes de que Italia se pasara a su bando. En particular, quería que una gran fuerza aliada protegiera Roma de las represalias alemanas. Dio

órdenes a Castellano de que insistiera en ambas cosas cuando volviera a reunirse con Beetle Smith en Palermo el 31 de agosto.

Smith se negó a comprometerse a nada. Le dijo a Castellano que los Aliados ya habían hecho sus planes y que no estaban dispuestos a modificarlos a instancias del Gobierno italiano. Y Smith tampoco podía revelarle cuáles eran esos planes. Entonces Castellano preguntó si era posible que, en vez de navegar hasta un puerto aliado, la flota italiana podía concentrarse en La Maddalena, una base de la Armada italiana en la costa septentrional de Cerdeña. De nuevo la respuesta fue negativa. A todos los efectos, Smith le estaba diciendo a su interlocutor: este es el trato, lo toma o lo deja. Castellano llamó a Badoglio por una línea telefónica segura para preguntárselo. Badoglio, aterrado ante la posibilidad de una represalia alemana, deseaba alcanzar un trato a toda costa y autorizó a Castellano a firmar el acuerdo.8 [1]

La situación llegó a su punto crítico durante la primera semana de septiembre. El 3 de septiembre —cuarto aniversario de la declaración de guerra de Gran Bretaña— a las 4.00 de la madrugada, las fuerzas británicas cruzaban el estrecho de Mesina y desembarcaban en la punta de la península sin encontrar una resistencia sustancial. Esa misma tarde, Badoglio convocaba en su despacho a De Courten para comunicarle que «Su Majestad ha decidido negociar un armisticio». No era una declaración del todo sincera, por supuesto, dado que ya se había firmado un acuerdo, donde había una cláusula que exigía que «los barcos de guerra italianos de todo tipo, auxiliares y buques de transporte» debían «concentrarse tal y como se les ordene en los puertos que especifique el comandante en jefe aliado» y que «todos los barcos mercantes italianos» debían ser entregados a los Aliados en buen estado. Badoglio no solo le había ocultado esa información al comandante de su Armada, sino que le ordenó que no le dijera a nadie, ni siquiera a su propio jefe de Estado Mayor, el almirante Luigi Sansonetti, que se estaba contemplando la posibilidad de una negociación.9

Tres días después, Badoglio volvió a citar a De Courten en su despacho, esta vez para decirle que se había firmado el acuerdo y que se iba a anunciar un armisticio en algún momento entre el 10 y el 15 de ese mes. Le entregó a De Courten un ejemplar del «*Promemoria n.º 1* » donde se esbozaban sus órdenes en caso de un intento de golpe de mano alemán. Esas órdenes autorizaban a la Regia Marina a defenderse de las fuerzas navales alemanas, pero también especificaban que De Courten no debía compartir esa información con ninguno de sus oficiales, que en aquel momento estaban preparando su incursión contra la armada aliada de invasión, que ya se había hecho a la mar.10

Como es comprensible, De Courten estaba furioso por el hecho de que el Gobierno hubiera vendido su flota a precio de saldo sin consultarle, sin informarle siquiera, por lo que envió una dura protesta formal al general Vittorio Ambrosio, jefe del *Comando Supremo* , la Junta de Jefes de Estado Mayor italiana. En un esfuerzo por aplacar a De Courten, Ambrosio le sugirió que todavía estaba a tiempo de enviar la flota a La Maddalena, en Cerdeña, aunque Smith había rechazado explícitamente esa alternativa. De Courten estaba lleno de amargura, pero era un profesional que estaba convencido de que, en palabras de un oficial colega suyo, «la Armada [...] tan solo podía cumplir las decisiones que se han tomado».11

No obstante, el cumplimiento iba a tener que esperar hasta que se hiciera pública la noticia, ya que hasta entonces De Courten estaba obligado a mantener el secreto. Badoglio le había dicho que el anuncio público iba a ser el 11 de septiembre, la noche anterior de la invasión de los Aliados, prevista para el día 12. Esa era la fecha que había presupuesto Castellano, basándose en las escasas pistas que había dejado caer Smith, y él se la había comunicado a Badoglio como un hecho. Por consiguiente, el 8 de septiembre, por la tarde, a todo el mundo le pilló por sorpresa que, en una emisión por radio desde el norte de África, Eisenhower anunciara el armisticio. «El Gobierno italiano», leyó Eisenhower con su inexpresivo acento del medio oeste de Estados Unidos, «ha rendido incondicionalmente sus Fuerzas Armadas. [...] Las hostilidades entre las Fuerzas Armadas de

las Naciones Unidas y las de Italia quedan suspendidas de inmediato».12

El anuncio fue un bombazo incluso para los pocos que ya se lo esperaban. Badoglio pensaba que tenía de plazo hasta el día 12 para preparar a su Gobierno. También estaba convencido de que una división aliada iba a desembarcar en Roma para defender la ciudad de las represalias alemanas, antes del anuncio o bien inmediatamente después. De hecho, los Aliados habían planificado un desembarco como ese, a cargo de la 82.ª División Aerotransportada, pero lo cancelaron en el último momento, cuando el general de brigada estadounidense Maxwell Taylor, enviado a Roma en misión secreta, transmitió por radio al cuartel general que a su juicio las unidades italianas no iban a ser capaces de asegurar los aeródromos donde estaba previsto que desembarcaran los estadounidenses, y que en cualquier caso una sola división estadounidense no podía defender Roma contra las fuerzas alemanas acuarteladas en las inmediaciones de la capital.13

Según el acuerdo, estaba previsto que Badoglio confirmara el armisticio con su propio anuncio por radio inmediatamente después del de Eisenhower. Sin embargo, ahora que había llegado el momento, Badoglio vacilaba. Sentía que los Aliados no habían sido francos con él al negarse a revelarle la fecha o el lugar de la invasión, y porque no se había producido el desembarco para defender Roma. Y para colmo, durante la semana anterior, la llegada de decenas de miles de soldados alemanes a las órdenes de Rommel evidenciaba que en caso de que él confirmara el armisticio, las fuerzas de Rommel asumirían a todos los efectos el poder en Italia, o por lo menos en sus dos tercios septentrionales. En semejantes circunstancias, Badoglio perdió los nervios. Le envió un cablegrama a Eisenhower donde afirmaba que la disposición y la entidad de las fuerzas alemanas que rodeaban Roma hacían imposible «aceptar un armisticio inmediato».14

La respuesta de Eisenhower fue inmediata e inequívoca. «No acepto su mensaje», le contestó. «En este momento, el incumplimiento por su parte de todas las obligaciones del acuerdo firmado tendrá las más graves consecuencias para su país». Ahora

parecía posible que una revocación del armisticio podía poner el guerra a Italia tanto con Alemania *como* con los Aliados. Al final, quien decidió fue el rey Víctor Manuel: dijo que ya era demasiado tarde para volver a cambiar de bando y le ordenó a Badoglio que hiciera el anuncio, cosa que hizo a las 19.45 —con una hora de retraso—. Las únicas órdenes que se cursaron a las Fuerzas Armadas italianas fueron vagas instrucciones para que se defendieran en caso de que los alemanes atacaran. Acto seguido, Badoglio y el rey abandonaron Roma y viajaron hasta Bríndisi, una ciudad portuaria situada en el tacón de la bota italiana, cerca de Tarento. A falta de un claro liderazgo desde arriba y escaso de combustible, de munición, en algunos casos incluso de calzado, el Ejército italiano, que habría podido brindar una ayuda sustancial a los invasores aliados, permaneció pasivo e inerte. Muchos soldados dieron por sentado que la guerra se había terminado, depusieron sus armas y se fueron a casa.15

El anuncio de Badoglio pilló desprevenido a todo el personal uniformado de Italia. En el cuartel general de la Regia Marina, el jefe de operaciones de De Courten no salía de su asombro. «¡No me lo creo!», gritaba. «¿Es posible que nosotros no sepamos nada justo en el momento que nuestros buques de guerra se están preparando para zarpar hacia Salerno?». Mientras decía eso, sonó el teléfono. Era Sansonetti, que le llamaba para decirle que era verdad. La flota debía hacerse a la mar, como estaba planeado, pero no para combatir, por el contrario debía dirigirse al norte de África para su inmovilización, y debía zarpar de inmediato, antes de que los alemanes tuvieran la oportunidad de apoderarse de los buques.16

Los oficiales de la Armada italiana tan solo dispusieron de unos momentos para decidir qué rumbo tomar. Según los términos del armisticio, tenían que hacerse a la mar de inmediato: los buques con base en La Spezia debían dirigirse hacia un punto de encuentro con la flota aliada en las inmediaciones de Bône (Annaba), en la costa del norte de África, y los barcos con base en Tarento debían poner rumbo a Malta. Algunos oficiales italianos se negaron a cumplir aquellas órdenes y anunciaron que, antes de entregar sus buques a los británicos, preferían hundirlos, como habían hecho los franceses.

En La Spezia, el almirante Carlo Bergamini, que había relevado a Iachino al frente de la Squadra Navale, convocó a sus oficiales para disuadirles. «Esto no es lo que imaginábamos», les dijo, «pero es el rumbo al que debemos virar ahora [...], porque lo que cuenta en la historia de un pueblo no son los sueños ni las esperanzas [...], sino la conciencia del deber cumplido hasta sus últimas consecuencias». Bergamini ordenó que los barcos se prepararan para hacerse a la mar, y se impuso la disciplina. Tres acorazados, incluido el buque insignia de Bergamini, el recién estrenado *Roma* , de 46.000 toneladas, junto con seis cruceros ligeros y ocho destructores, dieron presión a sus calderas. En el momento que zarpaban, en torno a la medianoche, los soldados de Rommel entraban en el extrarradio de la ciudad. Cuando llegaron al puerto, descubrieron que su presa había levantado el vuelo.17

Al amanecer, la flotilla de Bergamini, a la que se habían sumado otros tres cruceros procedentes de Génova, se dirigían al sur a lo largo de la costa occidental de Córcega. Su rumbo sugería que Bergamini seguía pensando en dirigirse a La Maddalena, pero aunque así fuera, esa opción desapareció cuando se enteró de que las fuerzas alemanas habían ocupado la ciudad y su puerto como respuesta al anuncio por radio de Badoglio. Ya no le quedaba otra opción que seguir navegando para reunirse con los británicos frente a la costa del norte de África.

Aunque la flota de Bergamini era poderosa, carecía de cobertura aérea. La Regia Aeronautica literalmente había dejado de funcionar, y las fuerzas aéreas aliadas estaban ocupadas cubriendo las playas de la invasión al sur de Salerno. Sobre las 11 de la mañana, cuando los bombarderos alemanes empezaron a sobrevolar la flota de Bergamini, en un primer momento los italianos lograron repelerlos. Los aviones regresaron por la tarde y esta vez portaban un arma nueva y hasta entonces secreta: la bomba teledirigida FX-1400, popularmente conocida como la Fritz X. Ese tipo de bomba volante, que se lanzaba desde varios kilómetros de distancia, fuera del alcance del fuego de la artillería antiaérea de un buque, portaba una carga explosiva de 270 kg y podía dirigirse hasta el blanco a través de las órdenes por radio que enviaba un operador del bombardero. A

todos los efectos, se trataba de misiles teledirigidos lanzados desde el aire. Uno de ellos alcanzó al *Roma* muy cerca de su santabárbara de proa y provocó un gran incendio a bordo. Al cabo de veinte minutos, el incendio llegó a la santabárbara. Un testigo que iba a bordo del crucero *Attilio Regolo* recordaba la explosión de una forma tan vívida que la describía en presente. «Estallan unas terribles llamaradas amarillas y rojas y envuelven toda la parte de proa del hermoso buque, mientras una gigantesca columna de humo asciende por el aire hasta una altura de varios cientos de metros, y miles de fragmentos de hierro que habían saltado por los aires siguen cayendo al mar». El *Roma* , recién botado, que nunca había entrado en combate y que ni siquiera había disparado sus cañones en caliente, se fue a pique rápidamente. Bergamini, que cumplió su deber «hasta las últimas consecuencias», tal y como había prometido, fue una de las 1.300 víctimas mortales. También resultaron tocados el *Italia* y otros dos cruceros, aunque no mortalmente, y pudieron proseguir con el resto de la flotilla hacia el lugar de encuentro frente a la costa del norte de África, donde un escuadrón británico los escoltó hasta el puerto de Bizerta. En una alusión a la obra histórica *Decadencia y caída del Imperio romano* , el nombre en clave de la misión de recepción y escolta de la flota italiana tras su rendición fue Operación Gibbon.18

El escuadrón con base en Tarento, a las órdenes del almirante Alberto Da Zara, formado por los acorazados *Andrea Doria* y *Caio Duilio* , junto con dos cruceros y un destructor, también zarpó aquella noche, con rumbo a Malta. Hubo un momento tenso al salir del puerto, cuando el escuadrón italiano se cruzó con un grupo de combate británico formado por dos acorazados y varios cruceros que transportaba a la 1.ª División Aerotransportada británica para ocupar Tarento. En palabras de Samuel Eliot Morison: «Un artillero de gatillo fácil de cualquiera de los dos bandos habría podido desatar una pequeña batalla de Jutlandia». Afortunadamente, las dos flotas se cruzaron sin incidentes: una rumbo a la conquista, la otra para entregarse.19

Varios buques de guerra italianos de menor tamaño pusieron rumbo a los puertos aliados por su cuenta; un puñado logró llegar a

Freetown, Sierra Leona. Sin embargo, no todos lograron ponerse a salvo, ya que muchos carecían de combustible para hacerse a la mar, y otros simplemente se negaron a zarpar. La mayoría de ellos fueron hundidos por sus tripulaciones para evitar que cayeran en manos de los alemanes. Estos estaban furiosos, tanto por la huida de la flota principal como por la «traición», a su juicio, de quienes hundían sus barcos. Arrestaron a los capitanes de todos los buques que habían sido saboteados y los fusilaron sumariamente.20

Aquello no fue exactamente el fin de la guerra para los buques de la Regia Marina, o por lo menos para uno que tuvo una curiosa historia posterior. A los oficiales y la marinería del *Giulio Cesare* les ofendía tener que entregar el buque a los británicos, y durante el trayecto llevaron a cabo lo que a todos los efectos era un motín, haciéndose con el control del barco con intención de hundirlo en alta mar. Tan solo depusieron su actitud después de que el capitán jurara solemnemente que no iba a permitir bajo ninguna circunstancia que los británicos tomaran posesión del buque. Y logró cumplir su promesa, aunque por los pelos. En el marco de sus esfuerzos para aplacar a Stalin, los Aliados le habían prometido a los soviéticos un acorazado, un crucero y ocho destructores como su parte del botín de guerra. Churchill se sentía en la obligación de complacer a Stalin en ese sentido si podía, pero también era reacio a traicionar a su más reciente aliado. Por consiguiente, le ofreció a Stalin la entrega de un acorazado británico, el *Royal Sovereign* , y Roosevelt se comprometió a cederle un crucero estadounidense. Churchill le dijo a Stalin que los ocho destructores se los enviaría después de los desembarcos del Día D. Stalin accedió a aquel cambio, y el *Giulio Cesare* permaneció bajo pabellón italiano. (La historia no termina ahí. En 1949, los rusos le devolvieron a Gran Bretaña el *Royal Sovereign* cedido en préstamo y exigieron la entrega del *Giulio Cesare* . Esta vez lo consiguieron, y el barco prestó servicio en la Armada soviética con el nombre de *Novorossiysk* . En plena noche del 28 al 29 de 1955, el acorazado explotó y volcó en Sebastopol, probablemente por culpa de una mina alemana que no había sido eliminada. Su hundimiento dio pie a la leyenda, nunca desmentida,

de que un comando de hombres rana italianos lo habían destruido a fin de salvar el honor de la Regia Marina).

La mayoría de los cruceros y destructores italianos, que seguían a las órdenes de sus oficiales italianos y bajo el pabellón de Italia, se sumaron a la flota aliada del Mediterráneo, donde prestaron servicio hasta el final de la guerra junto con los buques de Bélgica, Francia, Grecia, Holanda, Noruega y Polonia, además de los de Estados Unidos y Gran Bretaña. Los alemanes lograron apoderarse de unos cuantos buques de guerra italianos que nunca llegaron a salir de sus respectivos puertos, entre ellos los cruceros pesados *Bolzano* y *Gorizia* . (Un año después, la noche del 21 de junio de 1944, un comando de hombres rana británicos e italianos penetraron audazmente en el puerto de La Spezia y hundieron ambos buques). Un beneficio adicional para los Aliados fue la toma sin derramamiento de sangre de dos de los mejores puertos de Italia, los de Tarento y Bríndisi, ciudad esta última que para entonces era la capital *de facto* del Gobierno de Badoglio. El 12 de septiembre, De Courten fue a reunirse con el rey y con Badoglio en esta última.

Ese mismo día, las fuerzas especiales alemanas llevaron a cabo un espectacular rescate de Mussolini en un recóndito hotel para esquiadores en un pico de los Apeninos. Hitler reinstauró al antiguo Duce como presidente de lo que vino en llamarse la República Social Italiana en la ciudad de Salò, a orillas del lago de Garda, en el norte de Italia. Por consiguiente, ahora había dos Gobiernos italianos: uno en Bríndisi, encabezado por el rey Víctor Manuel y respaldado por las armas de los Aliados, y otro en Salò, encabezado por Mussolini y apoyado por el Ejército alemán.21

El epílogo de aquel drama tuvo lugar el 29 de septiembre en el puerto de La Valletta, en Malta. Allí, sobre la cubierta del acorazado HMS *Nelson* , y rodeados por los escombros de la ciudad que había sido bombardeada tanto por los alemanes como por los italianos durante casi tres años, Badoglio y Eisenhower, ambos de uniforme, firmaban oficialmente el Instrumento de Rendición, aunque la totalidad de sus términos se mantuvo en secreto hasta después de la guerra en señal de respeto a las sensibilidades de los italianos. Entre los asistentes a la ceremonia figuraban tanto De Courten como

Cunningham, pero no Castellano, que tanto había contribuido a hacer realidad aquel momento. Dos semanas después, el 13 de octubre, en Bríndisi, el Gobierno de Badoglio declaraba formalmente la guerra a Alemania.

Para entonces los Aliados ya habían asegurado su punto de apoyo en la península italiana, aunque no había resultado fácil. En Washington, la Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor era reacia a crear otro pozo sin fondo de personal y material en el Mediterráneo, y limitó deliberadamente los recursos asignados a la Operación Avalancha de Eisenhower. Este iba a disponer de un total de 27 divisiones, pero solo a condición de que tras el desembarco, y en un plazo no superior a dos meses, debía enviar a siete de ellas a Inglaterra como parte de la concentración de fuerzas para la invasión del norte de Francia, prevista para la primavera siguiente. En materia de fuerzas navales, Eisenhower solo podía contar con los buques que ya se encontraban en el Mediterráneo. Eso no era un problema en lo referente a los buques de guerra, ya que, una vez neutralizada la Regia Marina, los Aliados tenían una supremacía incontestada en el mar. El problema eran los buques y las lanchas de desembarco. La pérdida de un número tan elevado de ese tipo de barcos durante la invasión de Sicilia le dejaba a Eisenhower un estrechísimo margen de error para la invasión de la península italiana. En Quebec, la Junta Combinada reconocía que «los buques y las lanchas de desembarco van a ser [...] el cuello de botella que va a limitar el máximo alcance de la ofensiva en las operaciones ya aprobadas».22

Al igual que la Operación Husky, la Operación Avalancha era una operación anglo-estadounidense, que contemplaba que los británicos se apoderaran de una playa al sur de Salerno y los estadounidenses de otra playa, 25 km más al sur, cerca de la antigua ciudad griega de Paestum. Hewitt estaba al mando de los 627 barcos de transporte y buques anfibios, y sir Algernon Willis, vicealmirante de la Royal Navy, comandaba la flota de cobertura, formada por cuatro acorazados, dos portaaviones y veinte destructores. Durante el trayecto a las

playas de desembarco, todos los soldados que iban a bordo de los buques escucharon por megafonía el anuncio de Eisenhower donde informaba de que los italianos se habían rendido «incondicionalmente». Por toda la flota se desataron los vítores y las celebraciones, y a Hewitt le preocupaba que aquello «tuviera un efecto psicológico negativo en una parte de las tropas, que tal vez imaginaban que iban a poder desembarcar sin oposición». El almirante Hall, que estaba al mando de la flota de cobertura para las playas de desembarco de los estadounidenses, recordaba haber visto a algunos soldados desprendiéndose de sus cinturones portagranadas, convencidos de que ya no iban a necesitarlos. Sus oficiales sabían que no era así. La consecuencia práctica del acuerdo de armisticio fue que, en vez de con las desanimadas tropas italianas, los invasores ahora iban a tener que vérselas con las tropas alemanas, curtidas en combate.23

Rommel puso en marcha la Operación Achse —que básicamente consistía en que Alemania se apoderara de todos los recursos militares italianos— inmediatamente después del anuncio de Badoglio por la radio, y que a todos los efectos convertía a Rommel en el comandante militar del norte de Italia. El general de la Luftwaffe Albert Kesselring consolidó el control efectivo del sur del país. Aunque inicialmente Hitler no planeaba defender la mitad meridional de la península italiana, Kesselring estaba convencido de que podía lograrse, o como mínimo aspiraba a mantener abiertas las carreteras al sur de Salerno y Nápoles para que la 26.ª División Pánzer pudiera evacuar la región de Calabria, la «punta de la bota» italiana. Hitler accedió, y Kesselring le encomendó la tarea de defender Salerno al recién constituido 10.º Ejército, a las órdenes del general Heinrich von Vietinghoff, un veterano del frente ruso, que como homenaje al Führer lucía un bigotito muy parecido al suyo.24

La playa de Salerno, a poco más de 30 km al sur de Nápoles, es una media luna de arena y guijarros de 50 km de largo. Los planificadores aliados habían considerado la posibilidad de desembarcar más al norte, más cerca de Roma, pero, al igual que en Sicilia, no querían ir más allá del radio de acción de los cazas aliados

con base en tierra. El general estadounidense Mark Clark ejercía como comandante supremo, y a pesar de las reiteradas súplicas de Hewitt, Clark optó por no realizar un bombardeo aéreo o naval preliminar, con la esperanza de pillar por sorpresa al enemigo. Fue un error, porque los alemanes no se vieron sorprendidos, y la falta de un bombardeo previo significaba que las tropas de Vietinghoff estaban preparadas y a la espera. En un momento dado, el 9 de septiembre, cuando una lancha de desembarco se aproximaba a la playa, un altavoz anunció desde la playa, en perfecto inglés: «Desembarquen y ríndanse. Les tenemos cubiertos».25

No era una fanfarronada. Cuando la primera oleada de tropas estadounidenses arribó a la playa, se encontraron con el fuego de los carros de combate pesados, las ametralladoras y las piezas de 88 mm de artillería móvil. Estas últimas resultaban particularmente peligrosas, y, al igual que en Gela, los destructores y los cruceros ligeros aliados se acercaron a la orilla para silenciarlas. Frente a la playa de Paestum, los cruceros ligeros *Philadelphia* y *Savannah* estuvieron especialmente activos. El *Philadelphia* desbarató el contraataque de 35 carros de combate alemanes y destruyó 7 de ellos, mientras el resto huía de vuelta a las colinas; el *Savannah* disparó 645 proyectiles de 152 mm como respuesta a 11 peticiones distintas de apoyo de fuego directo. El barco monitor *Abercrombie* de la Royal Navy estuvo disparando sus proyectiles de 380 mm contra la artillería alemana de las colinas hasta que chocó contra una mina y tuvo que retirarse. A pesar de todo, los combates en tierra eran encarnizados y el avance aliado muy lento. Alguien oyó a un soldado estadounidense mascullar: «Casi habría sido mejor que lucháramos sin un armisticio».26

La artillería de 88 mm también era un problema en la playa del norte, y el comodoro de la Royal Navy Geoffrey Oliver, al que Cunningham definía como un hombre «tranquilo, imperturbable y completamente optimista», envió los destructores *Laforey* , *Loyal* , *Tartar* y *Nubian* hacia la costa para liquidarla. El *Nubian* repelió un ataque de los carros de combate casi sin ayuda. También se unieron a la refriega varios destructores de la clase Hunt, más pequeños, e incluso el almirante Conolly se incorporó a la acción. En calidad de

contraalmirante, Conolly tenía un rango superior a Olivier, pero había accedido a servir a sus órdenes durante el desembarco. Al advertir una posición de artillería particularmente activa, y no poder alertar por radio a los destructores, Conolly ordenó a su buque de mando, el USS *Biscayne* , que tenía dos cañones de 127 mm, que se acercara a la playa y la bombardeara. Eso le valió el apodo de Close-in Conolly («Conolly-desde-muy-cerca»), un mote que le acompañó durante el esto de su vida.27

Una vez más, el apoyo aéreo fue más problemático. Se había elegido Salerno porque estaba dentro del alcance de los cazas aliados con base en tierra, pero debido al largo trayecto desde Sicilia, Tedder dijo que tan solo podía garantizar la presencia constante de nueve cazas de largo alcance sobre la cabeza de playa. Por esa razón Cunningham había solicitado que se añadieran varios portaaviones de escolta pequeños, fabricados en Estados Unidos, que habían sido transferidos a la Royal Navy en virtud del Programa de Préstamo y Arriendo. Pound autorizó el envío de cuatro de esos portaviones, todos ellos con nombres relacionados con la caza: *Stalker* , *Hunter* , *Attacker* y *Battler* , a las órdenes de Philip Vian, junto al buque taller de aviación *Unicorn* . Cada uno de ellos portaba 18 cazas Seafire, la versión de la Armada del mucho más famoso Spitfire. [2] Durante los tres primeros días de la invasión, los Seafire realizaron un total de 713 misiones sobre la playa, y aunque la mitad de ellos fueron abatidos, aportaron el grueso del apoyo aéreo para las tropas hasta que los Aliados lograron apoderarse de algunos aeródromos en tierra.28

En las playas, los combates fueron, como informaba Eisenhower a Marshall, «muy reñidos». Una unidad combinada de los Rangers (tropas de asalto) a las órdenes del teniente coronel estadounidense William O. Darby tomó la abrupta península de Sorrento, al norte de Salerno, pero las tropas alemanas de Vietinghoff defendieron obstinadamente los cerros situados detrás de la playa, y su artillería mantenía inmovilizados a los invasores dentro de ese mortífero anfiteatro. Las playas del doble desembarco estaban demasiado distantes entre sí como para que fuera posible el apoyo mutuo, y en un determinado momento Clark consideró seriamente la posibilidad

de consolidarlas por el procedimiento de evacuar una de las dos, pero los comandantes sobre los que habría recaído la responsabilidad de ejecutar una maniobra tan peligrosa le disuadieron de ello. Hewitt le dijo a Clark que llevar hasta la playa un LST cargado y después vaciarlo era infinitamente más fácil que llevar hasta la playa un LST vacío, cargarlo, y después intentar retirarse. Por el contrario, los barcos de transporte y los LST, al amparo de una densa cortina de humo que lanzaban los destructores aliados, seguían enviando hombres, suministros y munición a ambas playas. Una parte de aquel humo entraba por las tomas de ventilación de los LST y provocaba ataques de tos entre los soldados que iban a bordo.29

Los alemanes atacaban a los buques de transporte y, sobre todo, a los buques de apoyo artillero mediante sus pequeñas y rápidas lanchas E (una de las cuales logró hundir un destructor estadounidense el 10 de septiembre), aunque el mayor peligro seguía proviniendo de los aviones alemanes, muchos de ellos armados con las nuevas bombas con radiocontrol. Una de esas impactó contra el *Savannah* el 11 de septiembre, y le causó tales daños que tuvo que ser remolcado hasta Malta, y finalmente regresó a Estados Unidos para efectuar importantes reparaciones. Otra bomba volante alcanzó al crucero británico *Uganda* , penetró a través de sus siete cubiertas y explotó debajo del casco. El *Uganda* también tuvo que regresar, maltrecho y a remolque, a Malta. Otros buques sufrieron daños por los proyectiles que pasaron rozando. Los alemanes también bombardearon dos barcos hospital, y uno de ellos se fue a pique. Las pérdidas entre los buques de apoyo artillero fueron tan grandes que existía la posibilidad real de que las tropas en tierra no fueran capaces de defender sus posiciones. Hewitt señalaba, en unos términos lacónicos y muy comedidos, que «la situación en tierra y en el mar distaba mucho de ser favorable».30

Alentado por la menor intensidad del fuego desde el mar, el 12 de septiembre Vietinghoff ordenó un ataque terrestre concebido para partir en dos el enclave aliado. Los carros de combate alemanes avanzaron por el valle del río Sele y llegaron a estar a tres kilómetros de la playa, pero fueron repelidos por la artillería en tierra con la

ayuda del fuego artillero desde el mar. En su informe posterior a la acción, Cunningham reclamaba la primacía para los buques y afirmaba: «Ha sido el fuego artillero de la Armada, verdaderamente incesante, lo que ha defendido el perímetro cuando existía el peligro de que el enemigo se abriera paso hasta las playas».31

Preocupado por las pérdidas en el mar, Hewitt le pidió a Cunningham algún acorazado. Este le envió al *Valiant* y al *Warspite* , la «gran señora», cuyos cañones de 380 mm machacaron las posiciones de la artillería alemana en las colinas. Aun así, la invasión aliada habría podido malograrse de no ser por el empeño de Rommel en que el principal esfuerzo defensivo debía realizarse más al norte. Por eso, se negó a enviarle más divisiones a Kesselring, y el 16 de septiembre (al día siguiente de la llegada del *Valiant* y el *Warspite*), los alemanes se retiraron de las colinas, con lo que a todos los efectos renunciaban a luchar para defender las playas. Kesselring informó a Berlín de que había sido necesario replegarse a fin de «eludir el eficaz bombardeo de la artillería de los buques de guerra». Aquel mismo día dos bombas teledirigidas alcanzaban al *Warspite* , que fue remolcado hasta Malta con una escolta de cinco destructores.32

Las fuerzas terrestres aliadas, ya libres de su encierro en el enclave de las playas, avanzaron hacia el norte para conquistar Nápoles, pero como los alemanes habían saboteado a conciencia tanto el puerto de Salerno como el de Nápoles, los refuerzos y los suministros aliados tenían que seguir llegando a través de la playa por medio de las embarcaciones anfibias. Cunningham describía la playa contigua a Salerno como un «hormiguero», con «un aluvión de lanchas y botes de desembarco yendo y viniendo entre los buques y la orilla». A lo largo de las tres semanas siguientes, un ir y venir casi incesantes de LST, LCI y LCT depositó en las playas a 225.000 soldados, 34.000 vehículos y 118.000 toneladas de suministros.33

La resistencia del Eje en Salerno fue más sólida de lo que habían previsto los planificadores aliados, y la clave del triunfo final de los Aliados, allí y en todo el Mediterráneo, fue el control incontestado del mar. Aunque los aviones alemanes dotados de las nuevas bombas teledirigidas FX-1400 causaron graves problemas, los

Aliados lograron mantener la suficiente intensidad de fuego artillero naval desde el mar como para proteger a las tropas en tierra, también la suficiente capacidad de transporte marítimo para mantenerlas abastecidas durante la invasión y a lo largo de los días y las semanas siguientes. Sin embargo, la Luftwaffe no era inofensiva, como quedó de manifiesto el 2 de diciembre, cuando 105 bombarderos alemanes Junkers 88 atacaron a los buques aliados fondeados en Bari, a 100 km al norte de Bríndisi, en la costa del Adriático, y hundieron 27 barcos de transporte y de abastecimiento aliados. Fueron la mayores pérdidas marítimas de los Aliados en toda la guerra. [3]

En Sicilia, el éxito de los desembarcos aliados había dado lugar a una rápida conquista de la isla. Esta vez no iba a ocurrir lo mismo. Los Aliados ya tenían su punto de apoyo, pero la campaña por la conquista de Italia iba a prolongarse durante otro año y medio. Como temía Marshall, la decisión de invadir la península italiana creó otro pozo sin fondo de tropas y recursos aliados, así como de los escasos, valiosos y esenciales buques de desembarco, lo que iba a tener unos drásticos efectos en la planificación aliada durante el resto de la guerra.

Había una diferencia de 30 grados de latitud y de más de 20 grados de temperatura entre las playas de Salerno y los fiordos del norte de Noruega, donde se encontraba amarrada la última concentración de buques capitales del Eje, en el fiordo de Alta, cerca del cabo Norte. Unos meses atrás, en enero, cuando Hitler había aceptado la dimisión de Erich Raeder y había nombrado a Karl Dönitz, el Führer había ordenado el desguace de la flota de superficie, tan querida por Raeder. «Los grandes buques son cosa del pasado», había afirmado, y el *Gneisenau* , el *Hipper* , el *Leipzig* y otros grandes buques de guerra fueron retirados del servicio, sus cañones fueron desmontados y sus tripulaciones fueron asignadas a otras tareas. Sin embargo, a pesar de haber dedicado toda su vida a los submarinos, Dönitz disuadió a Hitler de eliminar del todo la flota de superficie, y en otoño de 1943, tres buques en particular constituían lo que los

estrategas denominaban una «flota de disuasión» en el fiordo de Alta. Eran el acorazado *Tirpitz* (gemelo del *Bismarck*), el enorme crucero de combate *Scharnhorst* y el venerable *Lützow* , cuya construcción, bajo el nombre de *Deutschland* , se remontaba a 1929. Raramente salían del puerto, pero su mera existencia obligaba a la Royal Navy a mantener una fuerza superior en el mar del Norte para no perderlos de vista.34

Entonces, el 6 de septiembre (el mismo día que Badoglio informaba a De Courten de que prácticamente se había concluido un acuerdo con los Aliados), los tres buques, acompañados por diez destructores, zarparon del fiordo de Alta para emprender lo que era la primera incursión importante de la Kriegsmarine desde hacía catorce meses. Su objetivo era Spitsbergen, un puesto avanzado noruego, cubierto de hielo y prácticamente baldío, situado entre el Círculo Polar Ártico y el Polo Norte. Spitsbergen tenía una mina de carbón y una estación meteorológica, pero por lo demás no era un objetivo lo que se dice imponente. Lo más probable era que Dönitz ordenara la incursión simplemente para recordarle a los Aliados que la Kriegsmarine seguía ahí, pero sin tener que poner sus buques en un serio peligro. Los alemanes destruyeron la mina de carbón y la estación meteorológica y regresaron a su base del fiordo de Alta el 10 de septiembre.35

Al día siguiente, seis minisubmarinos británicos, denominados *X-craft* (embarcaciones X) en la Royal Navy, zarpaban de la ría de Cairnbawn, en Escocia, remolcados por submarinos convencionales. Los minisubmarinos, de tan solo 48 pies de eslora y 5,5 pies de manga, llevaban cuatro tripulantes, todos ellos voluntarios. No portaban torpedos; su única arma eran un par de minas de 900 kg que podían desacoplarse y depositarse bajo el casco de un buque enemigo. Los minisubmarinos tardaron diez días en llegar a remolque hasta el fiordo de Alta, y durante el trayecto se hundieron dos de ellos. Para entonces tan solo estaba amarrado uno de los tres buques alemanes. El *Lützow* había sido enviado a Alemania para efectuar reparaciones, y después permaneció en el Báltico como buque escuela durante el resto de la guerra. El hecho de que el *Lützow* lograra viajar desde el cabo Norte hasta el Báltico sin ser

interceptado y destruido provocó un considerable enfado y cruce de acusaciones en Whitehall. Y el *Scharnhorst* tampoco se encontraba en su fondeadero habitual. Su oficial al mando, el capitán de navío Friedrich Hüffmeier, decepcionado por la escasa puntería del buque durante el bombardeo contra Spitsbergen, se lo había llevado para realizar prácticas de artillería. Sin embargo, el *Tirpitz* seguía anclado en el fiordo de Kaa, una pequeña ensenada del fiordo de Alta.36

En plena noche del 22 de septiembre de 1943, los vigías del gran acorazado alemán detectaron «un objeto alargado, negro, con aspecto de submarino» junto al costado del barco. Estaba demasiado cerca como para poder apuntar uno de los cañones del buque contra él, de modo que los alemanes abrieron fuego con armas ligeras y granadas de mano. El «objeto con aspecto de submarino» era el X-6, que se vio obligado a emerger a causa de la ofensiva alemana. Sus cuatro tripulantes fueron hechos prisioneros, no sin que previamente su comandante, el capitán de corbeta Donald Cameron, soltara las minas. Los prisioneros británicos fueron conducidos al interior del barco, donde les ofrecieron café caliente y una copa de aguardiente. Algunos de los tripulantes alemanes que hablaban inglés les felicitaron por su audacia, aunque uno de ellos advirtió que los ingleses parecían estar mirando constantemente sus relojes. Mientras tanto, otro minisubmarino, el X-7, llegó incluso a colisionar con el *Tirpitz* estando sumergido, pero después pasó por debajo y logró colocar sus dos minas bajo el casco del acorazado.37

A las 8.12 de la mañana, dos gigantescas explosiones, con una diferencia de menos de un segundo, sacudían al *Tirpitz* . Según un testigo, «todo el barco se levantó varios pies del agua y volvió a caer ligeramente escorado». A pesar de la gigantesca brecha que tenía en la quilla, el *Tirpitz* no se hundió, sobre todo gracias a que su capitán, Hans Meyer, había ordenado cerrar las compuertas estancas nada más avistar el X-6. Sin embargo, los daños eran sustanciales. Las explosiones arrancaron de sus anclajes una de las enormes torretas de artillería del *Tirpitz* , y cuando volvió a caer estrepitosamente, su mecanismo había quedado inutilizado. Y el motor de turbinas del buque se había salido de su alojamiento. Cuando el X-7, responsable de los daños, intentaba abandonar el

fiordo de Kaa, se quedó enredado en las redes antitorpedos y tuvo que emerger. Su comandante, el capitán de corbeta Basil Place, miró inmediatamente hacia el *Tirpitz* para ver si se había hundido. Cuando vio que seguía a flote, dijo que era «un pesado». Place y su tripulación también fueron hechos prisioneros y conducidos al acorazado alemán, donde sus captores se mostraron sustancialmente menos hospitalarios que antes.38

No era posible reparar completamente el *Tirpitz* en Noruega, donde no había una grúa lo bastante grande como para levantar la torreta averiada. Por otra parte, en caso de que intentara regresar a Alemania, el trayecto resultaría problemático y peligroso, y al hacerlo Alemania entregaría el mar del Norte a los británicos. Por consiguiente, Hitler y Dönitz decidieron dejarlo donde estaba, sobre todo para que los británicos no estuvieran seguros de su navegabilidad. En Londres, al principio no estaba claro lo dañado que había quedado el *Tirpitz* , pero gracias a los mensajes Ultra descifrados, los británicos averiguaron que el acorazado iba a estar fuera de servicio durante al menos seis meses. Eso dejaba al *Scharnhorst* como único buque capital operativo en el mar del Norte.39 [4]

En otoño de aquel año, la Royal Navy asumía una nueva estructura de mando. En el mes de mayo anterior, Churchill había nombrado al almirante sir Bruce Fraser como comandante de la Home Fleet. El primer ministro había perdido la confianza en John Tovey, no solo por lo que él percibía como falta de agresividad (su crítica habitual), sino también porque Tovey había cometido la impertinencia de cuestionar la eficacia de los bombardeos estratégicos, un programa con el que Churchill aún esperaba poder ganar la guerra, obviando la necesidad de invadir Europa continental. Eso llevó a Churchill a tachar a Tovey de «hombre terco y obstinado», y a desterrarle a un nuevo cargo como comandante de la zona del Nore, en la desembocadura del Támesis, encargada de la defensa costera. Unos meses después, Churchill le ofreció a Fraser el cargo supremo de la Armada como primer lord del Mar. Cada vez resultaba más evidente

que el mal estado de salud de Pound no iba a permitirle seguir en el cargo, y el almirante presentó su dimisión en octubre. [5] Fraser no aceptó el nombramiento e instó a Churchill a designar a Andrew Cunningham, que era considerablemente más veterano y un comandante muy querido en toda la Armada. «Yo creo que cuento con la confianza de mi propia flota», le dijo Fraser al primer ministro, «Cunningham tiene la de toda la Armada». Después de comentar que la actitud de Fraser le honraba, Churchill ascendió a Cunningham al puesto de capitán general de la Armada. Curiosamente, quien relevó en el mando a A. B. Cunningham en el Mediterráneo fue otro Cunningham, el almirante sir John Cunningham, sin relación de parentesco con su predecesor.40

En otoño Churchill reanudó los convoyes del cabo Norte. La neutralización del *Tirpitz* había eliminado una grave amenaza de superficie; y con la llegada del invierno los días eran muy cortos y en el océano Ártico la luz del día era muy escasa; incluso a mediodía había tan solo unas pocas horas de una tenue luz crepuscular. Eso limitaba los ataques aéreos enemigos, aunque la Luftwaffe ya no suponía la misma amenaza que antes, porque los alemanes habían retirado de Noruega la mayoría de sus escuadrones para luchar contra los rusos. Además, el terrible mal tiempo del Ártico en invierno era un obstáculo para los submarinos alemanes, pues prácticamente impedía que los pequeños submarinos de 750 toneladas operaran eficazmente en la superficie.

Sin embargo, el motivo más inmediato para la reanudación de los convoyes eran las constantes quejas de Stalin, que últimamente se habían vuelto tan vehementes que rayaban en la grosería y el sarcasmo. Está claro que esa era la forma en que Stalin trataba a sus lacayos, pero no era precisamente la táctica más adecuada para tratar con Churchill. El primer ministro informó al dirigente ruso de que los convoyes de abastecimiento no eran una obligación de los aliados, sino más bien un símbolo de la determinación anglo-estadounidense. La respuesta de Stalin fue tan ofensiva que Churchill se negó a acusar recibo oficial de su mensaje, y se lo devolvió al embajador ruso. A pesar de todo, teniendo en cuenta que el Ejército Rojo seguía cargando con la peor parte de la guerra

terrestre, claramente era una buena estrategia mantenerlo bien abastecido.41

El primer convoy tras la reanudación (el JW-54A) zarpó de la ría de Ewe, en la costa occidental de Escocia, el 15 de noviembre. Estaba formado por 19 barcos de transporte escoltados por nueve destructores, una corbeta y un dragaminas. Además de la escolta de proximidad, Fraser también se hizo a la mar con una parte considerable de la Home Fleet, por si acaso el *Scharnhorst* intentaba entrometerse. No lo hizo y, sin sufrir el mínimo percance, los dos primeros convoyes llegaron sanos y salvos a Múrmansk.42

Una vez más, Hitler montó en cólera. El Führer, cada vez más frustrado por los constantes avances del Ejército Rojo en el este, necesitaba desesperadamente cortarle los suministros. El 20 de diciembre, durante una reunión en Berchtesgaden, Hitler le preguntó a Dönitz qué se podía hacer. Al igual que muchos lugartenientes de Hitler, Dönitz ansiaba poder darle al Führer la noticia de un éxito, sobre todo de un éxito naval. Si el *Scharnhorst* lograba salir rápidamente del fiordo de Alta, destrozar un convoy aliado y volver a puerto sano y salvo, Hitler vería a la Armada con mejores ojos. Pensando en una incursión, Dönitz le prometió a Hitler que «el *Scharnhorst* y los destructores del grupo de combate atacarán el próximo convoy aliado que zarpe de Inglaterra con destino a Rusia por la ruta del norte».43

Dos días después, el 22 de diciembre, un avión de reconocimiento alemán avistó el tercer convoy de invierno de los Aliados (el JW-55B), informó de su posición, y Dönitz ordenó al almirante Erich Bey, comandante de la fuerza del norte, que preparara al *Scharnhorst* para hacerse a la mar. Las órdenes que cursó Dönitz reflejaban sus ansias por apuntarse un éxito contra los convoyes, así como su preocupación por no perder su último buque capital operativo. Le dijo a Bey: «Es preciso aprovechar la oportunidad, y la superioridad del poder de fuego del *Scharnhorst* nos brinda las máximas posibilidades de éxito». Sin embargo, al mismo tiempo, Dönitz hacía hincapié en que no debía ponerse en riesgo al *Scharnhorst* . «Si se encontrara con un enemigo superior», decía en su mensaje, «deberá retirarse».44

Bey interrumpió la comida de Navidad de la tripulación para hacerse a la mar con el *Scharnhorst* y cinco destructores poco antes de las 20.00 del 25 de diciembre. Poco después navegaba hacia el norte a la velocidad de 25 nudos, aunque el estado del mar era tal que sus destructores a duras penas podían seguir al acorazado, pues sus proas se estrellaban contra unas olas descomunales. Con unas temperaturas bajo cero, el rocío del mar se congelaba instantáneamente sobre los cañones y la superestructura de todos los buques, hasta darles el aspecto de fantásticos castillos de hielo.

Mientras navegaba rumbo al norte, Bey no sabía que, además del convoy y su escolta, aquella noche de Navidad también se habían hecho a la mar otras dos flotas de superficie de la Royal Navy. Una de ellas, que se aproximaba desde el este, estaba formada por tres cruceros y varios destructores a las órdenes del vicealmirante Robert Burnett, que iba escoltando el trayecto de vuelta de los buques (vacíos) de los dos primeros convoyes de invierno. La otra, que se aproximaba desde el oeste, era la flota de cobertura de Fraser, que incluía el acorazado *Duke of York* . Sin sospecharlo, Bey se encontraba en el centro de un triángulo de fuerzas enemigas convergentes.45

A medianoche, el mal tiempo obligó a Bey a reducir la velocidad. Sus destructores no solo se estaban quedando irremediablemente rezagados, también corrían el riesgo de quedar inundados, y Bey rompió el silencio de radio para informar de ello. Tal vez lo hiciera con la esperanza de que Dönitz ordenara una retirada. De ser así, se llevó un chasco. Dönitz respondió: «Si los destructores no pueden seguir navegando, debe considerarse [...] la posibilidad de que el *Scharnhorst* cumpla la misión en solitario», y añadió: «La decisión le corresponde al almirante al mando», lo que a Bey no le fue de gran ayuda. Sumadas a la orden anterior de suspender el contacto ante la «aparición de una fuerte flota enemiga», las órdenes de Bey parecían apuntar a que debía seguir forzosamente adelante, en solitario si fuera necesario, pero que no debía poner en riesgo su barco y que la responsabilidad le correspondía enteramente a él.46

Los desencriptadores de Bletchley Park interceptaron el mensaje de Bey a Dönitz, y tan solo tres horas después, poco antes de las 4

de la madrugada, el Almirantazgo estaba en condiciones de informar a Fraser de que el *Scharnhorst* se había hecho a la mar y navegaba rumbo al norte, hacia el convoy. Fraser también decidió romper el silencio de radio para decirle al convoy que virara hacia el norte, para alejarse del *Scharnhorst* , y al mismo tiempo ordenar a su propia flota, que incluía al acorazado *Duke of York* , que aumentara la velocidad de 19 a 24 nudos. Incluso a esa velocidad, era improbable que Fraser lograra dar alcance al *Scharnhorst* , a menos que el grupo de cruceros de Burnett lograra frenarlo de alguna forma.47

Para lograrlo, Burnett tenía un crucero pesado, el *Norfolk* , que había desempeñado un papel crucial en la persecución del *Bismarck* tres años antes, y dos cruceros ligeros. Burnett dejó el convoy con dirección oeste al cuidado de los destructores, avanzó a toda máquina hacia la posición más probable del *Scharnhorst* , y a las 8.40 de la mañana del 26 de diciembre, el radar de su buque insignia, el crucero ligero *Belfast* , informaba de un contacto. Veinte minutos después, un vigía del *Sheffield* gritaba: «¡Enemigo a la vista!». A las 9.30 Burnett abría fuego.48

A Bey le pilló totalmente por sorpresa. Aunque Fraser había roto el silencio de radio, los alemanes del B-Dienst no habían interceptado su transmisión. El tiempo atroz mantenía en tierra a los aviones de reconocimiento alemanes, y aunque el *Scharnhorst* tenía su propio radar, se basaba en una tecnología de antes de la guerra y tenía un rango limitado; y para colmo, uno de sus dos equipos estaba averiado. Bey, que había caído en la emboscada de los tres cruceros de Burnett, instintivamente emprendió la huida, pero el *Norfolk* le alcanzó dos veces consecutivas con sus cañones de 203 mm, y uno de los proyectiles destruyó las antenas del único equipo de radar del *Scharnhorst* que funcionaba. Bey habría podido quedarse donde estaba y presentar batalla. Aunque los británicos tenían tres buques contra uno, el *Scharnhorst* contaba con unos cañones de mayor calibre y un blindaje más grueso. De hecho, el equilibrio de fuerzas era muy parecido al que tuvieron que afrontar Hans Langsdorff y el *Graf Spee* en el Río de la Plata en los primeros meses de la guerra, y sin duda Bey estaba al corriente de que

Langsdorff había sido criticado póstumamente por no haber presentado batalla en aquella ocasión. Por otra parte, Bey también sabía que su principal objetivo era el convoy, y que Dönitz le había advertido de que no debía poner en riesgo el buque. De modo que dio media vuelta y tomó un rumbo con el que pretendía dar un rodeo para evitar a Burnett e ir de nuevo en busca del convoy.49

Burnett le dejó marchar. En cualquier caso no tenía la velocidad necesaria para perseguir al *Scharnhorst* , y sospechaba (acertadamente) que Bey iba en busca del convoy. Por consiguiente, Burnett puso rumbo directo al convoy, a lo largo de la cuerda del arco trazado por Bey, con la esperanza y la expectativa de restablecer contacto. Y al cabo de poco más de dos horas lo restableció. Burnett volvió a abrir fuego, y esta vez el *Scharnhorst* contraatacó, provocando graves daños en el *Norfolk* e inutilizando una de sus torretas. Aun así, dando por imposible encontrar el convoy en medio de una galerna de fuerza 8, teniendo enfrente tres buques enemigos, y separado de sus destructores, Bey decidió retirarse.50

Ya era demasiado tarde. La maniobra de Bey hacia el norte para eludir a los cruceros de Burnett le había concedido a Fraser el tiempo que necesitaba para reducir la distancia con el *Duke of York* , y esa tarde, a las 16.17, ya totalmente de noche en el invierno ártico, Fraser localizó por radar al *Scharnhorst* . Bey no tenía ni idea de que había un acorazado británico en la zona, y por consiguiente se quedó atónito por segunda vez aquel día cuando, a las 16.40 el cielo se llenó de bengalas para iluminarle. Quince minutos después, el *Duke of York* abría fuego. De una forma lacónica, pero que no auguraba nada bueno, Bey informaba a Berlín de que «entro en combate con un acorazado».51

Ahora la única defensa de Bey era la velocidad, ya que el *Scharnhorst* era más rápido que el *Duke of York* . Sin embargo, justo en el momento en que empezaba a alejarse, tres proyectiles de 356 mm del *Duke of York* daban en el blanco. Uno impactó en la sala de calderas n.º 1 del *Scharnhorst* , rompiendo una conducción de vapor vital y reduciendo su velocidad a 10 nudos. Aunque los maquinistas lograron encauzar el vapor por otra conducción, y el crucero de

batalla volvió a acelerar hasta 22 nudos, su única oportunidad de escapar ya se había esfumado. Mientras tanto, el percance del *Scharnhorst* había permitido que varios destructores británicos y uno noruego se acercaran lo suficiente como para lanzar sus torpedos y lograran acertarle con algunos de ellos. Un artillero a bordo del destructor británico *Savage* recordaba «lo bonito que se veía el *Scharnhorst,* todo plateado bajo la fría luz del Ártico». A pesar de ello, el gran buque estaba sentenciado, y Bey lo sabía. Envió un mensaje de radio que, consciente o inconscientemente, se hacía eco del que envió Günther Lütjens mientras se hundía el *Bismarck* : «Lucharemos hasta agotar la munición. *Heil Hitler* ».52

Cuando el *Scharnhorst* redujo su velocidad hasta solo 5 nudos, el *Duke of York* lo acribilló con sus proyectiles de 356 mm. El segundo de a bordo de Fraser, Vernon Merry, fue testigo. «Cada vez que le acertábamos con una andanada», escribía Merry, «una gran llamarada se elevaba rugiendo hacia el cielo, como si estuviéramos avivando una enorme hoguera con un atizador». Fraser ordenó a los cruceros y destructores que atacaran con torpedos: se lanzaron un total de 56, de los que tal vez 8 o 10 dieron en el blanco. El *Scharnhorst* estuvo encajando aquel castigo durante casi dos horas. Algunos de sus cañones seguían disparando, pero con escasos resultados, hasta que, a las 18.20 sus cañones enmudecieron del todo. A las 19.45 su popa se elevó sobre el mar, con las hélices todavía girando lentamente, y se fue a pique por la proa. De sus 1.968 tripulantes solo sobrevivieron 36. Con el *Scharnhorst* se hundían los últimos restos de la flota de superficie de Raeder. A todos los efectos prácticos, las Armadas de superficie de Italia y de Alemania —la Regia Marina y la Kriegsmarine— habían dejado de existir.53

[1] Dos factores adicionales vinieron a complicar las negociaciones. Uno era que el escaso margen de tiempo disponible dio lugar a la firma de un acuerdo «abreviado» que no incluía disposiciones específicas sobre muchos asuntos. El otro fue la llegada de un segundo negociador italiano, el general Giacomo Zanussi, que estableció su propio diálogo con los Aliados. Todo ello dejaba margen para las discrepancias y las acusaciones de duplicidad por ambas partes que surgieron más adelante.

[2] Como la cubierta de vuelo de los portaaviones de escolta era muy corta, muchos de los Seafires se averiaban al aterrizar porque basculaban hacia adelante al final de su carrera, lo que dañaba las palas de sus hélices. La solución fue acortar las palas 23 cm. Eso reducía ligeramente su velocidad punta, pero les permitía aterrizar sin contratiempos.

[3] Una de las víctimas aliadas en Bari fue el Barco de la Libertad *John Harvey* , que transportaba un cargamento de bombas de gas mostaza, enviado en previsión de que los alemanes recurrieran a las armas químicas. Cuando las bombas alcanzaron al *John Harvey* , el gas mostaza que se liberó provocó más de 600 víctimas mortales amigas. Como es natural, los Aliados intentaron mantener en secreto el incidente, incluida la existencia misma de las bombas de gas mostaza, pero fueron tantas las víctimas que la Junta de Jefes de Estado Mayor estadounidense no tuvo más remedio que reconocer los hechos en febrero de 1944.

[4] Durante la primavera siguiente, los británicos volvieron a atacar al *Tirpitz* , esta vez con su aviación. El 3 de abril de 1944, varios bombarderos Barracuda lograron alcanzar al acorazado con 14 bombas, de las que tres pesaban 725 kg. El *Tirpitz* nunca volvió a hacerse a la mar como buque de guerra operativo.

[5] Pound vivió tan solo unas semanas más, pues sufrió un grave derrame cerebral en octubre, y falleció, apropiadamente, el día del aniversario de la batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1943.

21. EL ESCUDO SE ROMPE

En 1943, al tiempo que las Armadas de Alemania e Italia se iban al traste, la Armada Imperial japonesa, todavía peligrosa, se enfrentaba a sus propias y sombrías perspectivas. La incesante merma de sus buques y aviones durante la prolongada campaña de Guadalcanal había puesto a la Armada japonesa en un visible declive, mientras que la Flota del Pacífico estadounidense crecía día a día. Como queriendo hacer hincapié en ello, el 1 de junio de 1943, el recién estrenado portaaviones *Essex* , el primero de los 24 que acabarían formando su clase, arribaba a Pearl Harbor. Su grupo aéreo estaba formado por más de 90 aviones, todos ellos de último modelo: los cazas F6F Hellcat y F4U Corsair, los bombarderos SB2C Helldiver y los bombarderos torpederos TBF Avenger, cada uno de ellos más grande, más veloz y más eficiente que sus predecesores, y sustancialmente más avanzados que sus homólogos japoneses. Mientras que en 1941 el Zero había sido el rey de los cazas del Pacífico, el nuevo Hellcat era más veloz, llevaba más armamento y estaba mejor blindado. Sus pilotos lo adoraban, y uno de ellos comentaba efusivamente que «el Hellcat era el avión embarcado perfecto». A lo largo de los dos meses siguientes, se incorporaron a la flota otros dos portaaviones de clase *Essex* , y a finales de aquel año en el Pacífico ya había seis, de los cuales dos fueron bautizados para honrar al *Lexington* y al *Yorktown* , hundidos en las batallas del mar del Coral y de Midway. Para los japoneses era un motivo de frustración que creyeran haber hundido el *Yorktown* en mayo de 1942 en el mar del Coral y que tuvieran que volver a hacerlo en junio en Midway. Ahora, a la manera de un ave fénix, surgía un nuevo *Yorktown* , más nuevo y más grande, para sustituirlo.1 [1]

Otro problema para los japoneses en 1943 era la excesiva extensión de sus líneas de abastecimiento. Después de haberse apoderado con relativa facilidad de su remoto imperio marítimo en 1942, ahora les resultaba difícil abastecer a las guarniciones de sus

puestos avanzados más lejanos. Entre los lugares más inseguros figuraban dos islas, Attu y Kiska, situadas en el extremo del Archipiélago de las Aleutianas, que habían ocupado durante la campaña que concluyó de una forma tan desastrosa en Midway. Los aproximadamente 2.600 soldados japoneses destinados a aquellos desamparados puestos avanzados estaban tan aislados que perfectamente habrían podido estar en un campo de prisioneros de guerra estadounidense. De hecho, habrían contribuido más al esfuerzo bélico japonés si de verdad hubieran sido prisioneros de guerra, dado que en ese caso Estados Unidos habría tenido que hacerse cargo de su abastecimiento y manutención. Pero en aquella situación tan solo eran una carga adicional para las mermadas capacidades de transporte marítimo de Japón.

Los estadounidenses enviaron varios submarinos y una fuerza de superficie de dos cruceros y cuatro destructores a las órdenes del contraalmirante Charles H. McMorris (conocido por el apodo de Sócrates, o simplemente Soc en reconocimiento a su brillante expediente en la Academia Naval) para cortarle el paso a los convoyes japoneses con destino a Attu y Kiska. El 26 de marzo de 1943, los operadores de radar del buque insignia de McMorris, el crucero ligero *Richmond* , informaban de la presencia de dos grandes buques de transporte, dos cruceros ligeros y un destructor en las inmediaciones de las Islas Komandorski, al oeste de Attu, y McMorris puso rumbo hacia ellos. Sin embargo, en realidad, los dos «buques de transporte» eran dos cruceros pesados, cosa que tan solo fue posible constatar cuando los barcos ya estaban a la vista. Al darse cuenta de que estaba en inferioridad de fuerzas, McMorris viró hacia el suroeste y aumentó la velocidad a 25 nudos. El vicealmirante Bushirō Hosogaya, que iba al mando de la flota japonesa, emprendió su persecución.

En un incesante combate que duró casi cuatro horas, Hosogaya concentró su fuego sobre el *Salt Lake City* , uno de los cruceros pesados estadounidenses, que, tras ser alcanzado varias veces, empezó a escorarse y a perder velocidad hasta detenerse. McMorris consiguió ocultar la difícil situación del barco por el procedimiento de ordenar a sus destructores que lanzaran una densa cortina de humo.

Los japoneses lanzaron torpedos, pero ninguno de ellos dio en el blanco, y como Hosogaya confundió las salpicaduras que provocaban los proyectiles de la artillería estadounidense con impactos de las bombas de unos invisibles (e inexistentes) bombarderos, decidió suspender la persecución. Los estadounidenses contaron aquella batalla de las Islas Komandorski como una victoria, ya que el convoy de suministros que iba escoltando Hosogaya dio media vuelta, y porque los buques de McMorris evitaron mayores pérdidas. En Tokio, los almirantes también lo veían así, y destituyeron a Hosogaya.2

Dos meses después, entre una densa niebla y unas temperaturas gélidas, un grupo de combate estadounidense que incluía tres acorazados veteranos, todos ellos supervivientes de Pearl Harbor rehabilitados, cubrieron un desembarco estadounidense en Attu, y tras varias semanas de encarnizados combates en terribles condiciones, los estadounidenses le arrebataron la isla a una guarnición japonesa hambrienta y desmoralizada. Poco después los japoneses también abandonaban Kiska.

Aquel verano, a 6.400 km al sur de allí, las fuerzas estadounidenses y australianas iniciaban sendos avances paralelos y complementarios por el Pacífico Sur, una campaña con el exuberante nombre en clave de Carthweel («Rueda de Carro»). Allí las condiciones no podían ser más distintas en comparación con las Aleutianas. Hacía un «calor de mil demonios», en palabras de un marinero estadounidense. A bordo de los buques de guerra estadounidenses, los marineros acometían sus tareas en camiseta —o ni siquiera— y «empapados en sudor». Las tormentas vespertinas incrementaban la humedad sin moderar sustancialmente las temperaturas. Los marineros evitaban bajar al interior de sus barcos salvo para comer, y cuando lo hacían, «todo el mundo estaba chorreando antes de terminar». Y por la noche tampoco había respiro, ya que, como recordaba un oficial, «las planchas de acero retenían el calor tropical del día [...] y provocaban un calor casi insoportable bajo la cubierta». En vez de intentar dormir en sus literas, muchos dormían en cubierta utilizando como almohada los salvavidas de capoc. En palabras del capitán de un

destructor estadounidense: «No podíamos secarnos. No podíamos estar frescos. Y no había descanso».3

La campaña del Pacífico Sur se desarrolló en dos frentes. Uno fue el avance de los estadounidenses hacia el noroeste desde Guadalcanal, a través de la cadena de las Islas Salomón, y el otro fue una ofensiva de los Aliados a lo largo de la costa septentrional de Nueva Guinea. En última instancia, el objetivo de ambas ofensivas era el bastión japonés de Rabaul, ubicado en la punta norte de la isla de Nueva Bretaña. Rabaul, la principal base japonesa en el Pacífico Sur, albergaba cuatro aeródromos con pistas de hormigón, así como un soberbio puerto, originado en la caldera de un volcán extinto y sumergido. A pesar del principio de «Alemania primero», las fuerzas anglo-estadounidenses ya habían pasado abiertamente a la ofensiva en todas partes: en el Mediterráneo, en Nueva Guinea, en las Islas Salomón, y muy pronto también en el Pacífico Central —de hecho, casi por doquier, salvo en el norte de Europa, un hecho del que Stalin tomaba buena nota.

El avance en dos frentes del Pacífico Sur se veía complicado por la engorrosa estructura del mando aliado. Si bien King había logrado arrebatarle a MacArthur el control de la campaña de Guadalcanal durante el verano de 1942, en 1943 ambas ofensivas hacia Rabaul estaban indiscutiblemente dentro de la zona de mando de MacArthur.

Douglas MacArthur era a la sazón, y sigue siéndolo hoy en día, un pararrayos tanto para sus admiradores como para sus críticos. Era el hijo del general Arthur MacArthur, que había sido condecorado con la Medalla de Honor por su heroísmo en Missionary Ridge durante la guerra de Secesión. De joven, MacArthur había sido una pequeña celebridad ya siendo cadete en la Academia de West Point, de la que se licenció como número uno de la promoción de 1903. Tuvo una actuación brillante durante la Primera Guerra Mundial, y regresó de la contienda en 1919, a los treinta y nueve años, con el grado de general de brigada, condecorado con dos Cruces por Servicio Distinguido y nada menos que siete Estrellas de Plata. Fue director de West Point, y posteriormente, en 1930, con cincuenta años, fue nombrado jefe de Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos. A

pesar de aquella rutilante hoja de servicios, su defensa de Filipinas en diciembre de 1941 fue sorprendentemente torpe, y en última instancia infructuosa. En marzo de 1942, Roosevelt le ordenó abandonar Filipinas y trasladarse a Australia, supuestamente para encabezar un contraataque aliado. Además, el presidente le concedió la Medalla de Honor, sobre todo con la intención de ofrecerle un héroe a la opinión pública estadounidense en un momento sombrío. Si bien la Medalla de Honor de MacArthur de 1942 fue casi exclusivamente una maniobra de relaciones públicas, también cabría argumentar con imparcialidad que sus servicios durante la Primera Guerra Mundial justificaban tal condecoración.4

Además, MacArthur tenía una relación especial con Filipinas. En parte se debía a que su padre había prestado servicio allí como gobernador militar, y también porque, siendo un joven alférez, Douglas estuvo allí durante su primer destino en el servicio activo. Después, durante la década de 1920, MacArthur regresó a Filipinas en calidad de comandante de la región militar de Manila, una misión eminentemente social y política, donde sus afición a relacionarse con la alta sociedad filipina era vista con recelo por parte de algunos oficiales estadounidenses.

Y luego estaba el hombre en sí. Además de sus evidentes dotes intelectuales, la actitud personal de MacArthur se caracterizaba por un engreimiento manifiesto que desconcertaba a muchos de sus contemporáneos. Parecía ser muy consciente de sí mismo como figura histórica, y a menudo actuaba, incluso en privado, como si estuviera declamando sobre un escenario, dando vueltas de acá para allá y haciendo gestos teatrales con su pipa de mazorca de maíz. No tenía en cuenta, e incluso menospreciaba, las opiniones de los demás, y las críticas le parecían no ya una discrepancia sino más bien una traición. En palabras del historiador Max Hastings: «El hecho de que MacArthur pensara que sus críticos no solo se equivocaban sino que eran unos malvados rayaba en el trastorno mental». Aquellas características resultaban odiosas para muchas de las personas con las que tuvo que trabajar, como por ejemplo King y Nimitz. MacArthur tenía una memoria asombrosa, un profundo conocimiento de la historia y una mente ágil e incisiva. Sin embargo,

aún estaba por ver si MacArthur también poseía la sensibilidad diplomática necesaria para coordinar a las fuerzas de tierra, mar y aire de varios países, una habilidad bien evidente en su antiguo ayudante Dwight Eisenhower.5

MacArthur ejercía la autoridad de mando sobre todas las fuerzas aliadas de su teatro de operaciones, que incluían las unidades australianas y neozelandesas, así como las fuerzas del Ejército y la Armada estadounidenses, y cabe destacar que también tenía el «control estratégico» de las Fuerzas del Pacífico sur de Halsey. Eso significaba que, aunque Halsey seguía estando oficialmente dentro de la cadena de mando de Nimitz, estaba sometido a las órdenes de MacArthur siempre que operaba en el Área del Pacífico Suroeste. En el marco de la Operación Carthweel, Halsey tenía que supervisar el avance a través de las Islas Salomón, mientras que MacArthur dirigía el avance por la costa de Nueva Guinea. Por consiguiente, para el éxito de los Aliados resultaba esencial que los dos oficiales colaboraran cordialmente, y teniendo en cuenta sus personalidades fuertes, incluso dominantes, no estaba ni mucho menos claro que fueran capaces de hacerlo. En febrero de 1943, Halsey le decía a Nimitz, en una de sus cartas no oficiales, que MacArthur era «un hijo de perra que no hacía más que darse bombo». Dos meses después Halsey voló hasta Brisbane (Australia), donde los dos oficiales se vieron las caras por primera vez.6

Puede que parezca sorprendente, pero congeniaron de inmediato. Posteriormente Halsey escribía: «Pocas veces he conocido a un hombre que cause una impresión más rápida, más fuerte y mas favorable. [...] A los cinco minutos de presentarme ante él, tenía la sensación de que éramos amigos de toda la vida». MacArthur sentía lo mismo. Más que con cualquiera de sus subordinados, MacArthur le concedía a Halsey una insólita libertad de acción, e incluso, en alguna ocasión, se atuvo a lo que decía. Por ejemplo, varios meses después, Nimitz le envió un cablegrama a King para sugerirle que, dado que los Batallones de Construcción de la Armada estaban construyendo una base naval avanzada para la flota de Halsey en la isla de Manus, en el extremo septentrional del mar de Bismarck, era preciso traspasar el control administrativo de dicha base de manos

de MacArthur a la Armada. King le trasladó la petición a Marshall, y Marshall se la envió a MacArthur a través de la cadena de mando del Ejército. MacArthur, molesto por lo que para él era un agravio profesional, citó a Halsey en su cuartel general. Allí, rodeado por su Estado Mayor, MacArthur le explicó por qué la isla de Manus debía permanecer en su órbita de mando. Habló de forma elocuente y durante largo rato (cosa que hacía a menudo), y al final de su disquisición, tal y como Halsey lo rememoraba más tarde, MacArthur «me apuntó con la boquilla de su pipa y me preguntó: "¿No tengo razón, Bill?"». A lo que Halsey contestó: «¡No, señor!». Entre los miembros del Estado Mayor de MacArthur pudo oírse un grito ahogado. Halsey no solo no estaba de acuerdo, sino que a continuación argumentó que, al quitarle el control administrativo a las autoridades sobre el terreno, MacArthur «entorpecería el esfuerzo bélico». Estuvieron varias horas debatiendo el asunto, y al día siguiente reanudaron la conversación. Al final MacArthur sonrió y dijo: «Tú ganas, Bill». Puede que MacArthur estuviera sinceramente convencido, o puede que simplemente admirara que Halsey estuviera empeñado en defender su postura. Fuera cual fuera el motivo, los dos oficiales lograron colaborar cordialmente durante la campaña que tuvo lugar a continuación.7

Las relaciones de mando de los japoneses en el Pacífico Sur eran más institucionales. En Tokio, los generales del Ejército, ya con el control total del Gobierno, dominaban la toma de decisiones estratégicas en todos los teatros de la guerra, incluido el Pacífico. Fue el Ejército el que impuso la «Nueva Política de Operaciones», que consistía en defender hasta el último hombre todos y cada uno de los puntos fuertes, a fin de desgastar, y finalmente agotar, a los atacantes. El almirante Koga seguía abrigando esperanzas de librar y ganar una batalla decisiva en el mar, pero como no veía la mínima oportunidad de lograrlo, dio órdenes al vicealmirante Jinichi Kusaka, destinado en Rabaul, de atenerse al esquema del Ejército y defender hasta la muerte cada uno de los puestos avanzados. A pesar de los muchos reveses sufridos desde Midway, los dirigentes japoneses seguían creyendo —o por lo menos, esperando— que el espíritu inmortal del *yamato-damashii* al final acabaría triunfando sobre la

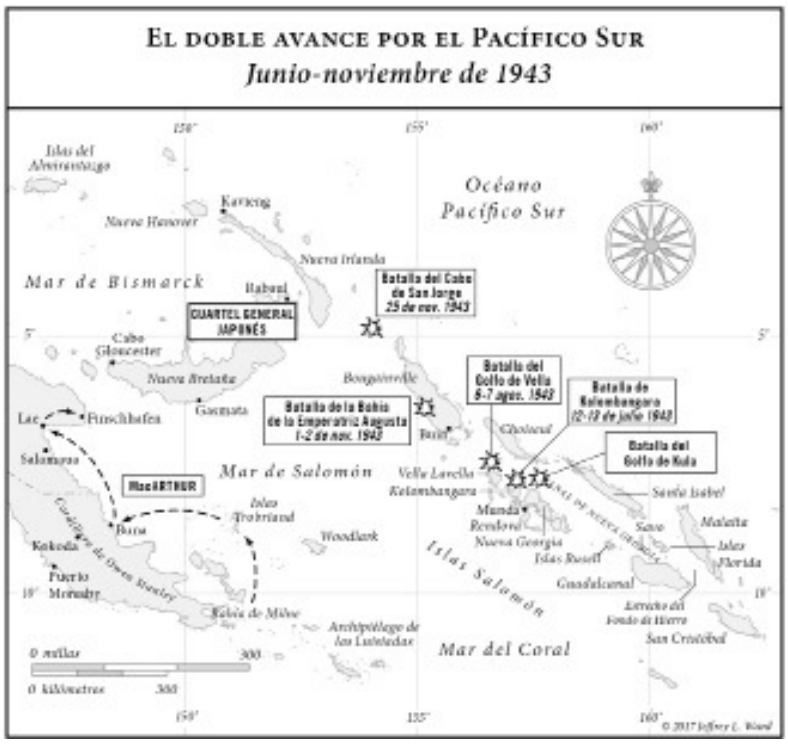
mayor riqueza y la superioridad de personal de Estados Unidos. Como dijo el general Harukichi Hyakutake, comandante del 7.º Ejército japonés, «el plan de combate consiste en resistir ante la fuerza material del enemigo, con perseverancia, y al mismo tiempo hacer gala de nuestra fuerza espiritual».8

A menudo se ha comparado al grupo de las Islas Salomón con una escalera, porque las líneas paralelas de islas recuerdan a los pasamanos de una escala. El plan operativo de Cartwheel contemplaba que las fuerzas de Halsey subieran por aquella escalera desde Guadalcanal hasta Bougainville mediante una serie de desembarcos anfibios en las islas intermedias, que tenían unos nombres tan exóticos como Rendova, Kolombangara y Vella Lavella. Las fuerzas de MacArthur —australianas y estadounidenses— debían atacar las posiciones japonesas a lo largo de la costa septentrional de Nueva Guinea, en localidades con nombres igualmente exóticos, como Lae, Buna, Gona, Salamaua y (un tanto fuera de lugar) Finschhafen.

Catalogar esas campañas de una forma completa y fidedigna exigiría un relato detallado de todos y cada uno de los desembarcos aliados, de cada contraataque japonés, de cada batalla nocturna de superficie y de cada metro de selva, defendido con unas y dientes, y aun así no conseguiríamos hacer justicia ni a los acontecimientos ni a quienes participaron en ellos. Sin embargo, muchas de las operaciones —y en especial las batallas navales— siguieron una pauta común. En primer lugar, dado que los estadounidenses podían elegir sus objetivos entre veinte o más puntos posibles para una invasión, a menudo se topaban con una modesta oposición inicial en la playa. No obstante, muy pronto, y a menudo al cabo de pocas horas, los japoneses reaccionaban: primero con ofensivas aéreas, después con una fuerza naval de superficie, y finalmente con ataques por tierra a través de la selva. Desde el momento que los Aliados saltaban a tierra, sabían que el contraataque japonés solo era cuestión de tiempo, y casi siempre de poco tiempo. Dado que el momento de máximo peligro para los invasores era cuando estaban

descargando los grandes buques de desembarco, gran parte del éxito dependía de lo rápido que los buques de transporte y anfibios fueran capaces de llegar, descargar y marcharse.

Al igual que en Sicilia, entre dichos barcos había muchos del nuevo tipo LST. A pesar de su designación como «buque de desembarco para carros de combate», los LST que participaban en la Operación Carthweel transportaban menos carros de combate y más contenedores de suministros, dado que los carros de combate no resultaban tan cruciales para los combates en la selva tropical de las Islas Salomón. Cuando los LST arribaban a la playa de destino, los camiones cargados con suministros bajaban por las rampas, avanzaban hasta un lugar idóneo para descargar y regresaban a por una segunda carga, incluso una tercera. Después de las primeras invasiones, ese protocolo se mejoró ulteriormente por el procedimiento de embarcar remolques previamente cargados —hasta treinta— en los LST y varios camiones. Al desembarcar, los camiones sacaban de los barcos primero los remolques, los aparcaban en la orilla para su posterior descarga, y regresaban a por más remolques. Con ese sistema, se aceleró mucho la descarga de los buques de abastecimiento, y sobre todo la de los LST. Un año antes, en Guadalcanal, Richmond Kelly Turner había pedido cinco días para descargar sus buques de transporte. Ahora era posible hacerlo en un solo día, aunque eso no siempre era lo bastante rápido como para evitar los primeros ataques aéreos japoneses.9



Después de los ataques aéreos, la siguiente amenaza provenía del mar. Desde Rabaul, Kusaka enviaba convoyes de destructores de transporte, abarrotados de tropas, para reforzar la zona amenazada, así como una flota de combate de cruceros y destructores para atacar la flotilla de invasión estadounidense. Aunque aquellos convoyes de reabastecimiento no eran tan regulares ni tan predecibles como en 1942, las Aliados seguían refiriéndose a ellos con el nombre de Tokio Exprés. Como era de esperar, las fuerzas de cobertura de los Aliados intentaban cortarle el paso a aquellas incursiones, y eso dio lugar a una serie de encarnizadas batallas navales en plena noche en aguas de las Islas Salomón a lo largo del verano y el otoño de 1943. En total oscuridad, los combates a menudo eran confusos, incluso para quienes los dirigían, y en ocasiones no estaba muy claro, ni siquiera después, lo que había ocurrido exactamente. Un veterano lo definía como «un gran juego del escondite».10

El patrón de todos aquellos enfrentamientos se estableció durante la primera semana de julio de 1943. Aquella semana (al tiempo que las tropas aliadas tomaban al asalto las playas de Sicilia),

los soldados y los marines estadounidenses ejecutaban la Operación Toenails (uñas de los pies) y desembarcaban en varias islas del grupo de Nueva Georgia, al norte de Guadalcanal: Vangunu al sur y Rendova al oeste, así como la propia Nueva Georgia, sede de la principal base japonesa, en Munda. A recibir la noticia de aquellos desembarcos, Kusaka envió de inmediato a la aviación para atacar a los invasores, más un convoy de refuerzo de seis destructores de transporte, con 2.600 soldados a bordo, escoltados por otros cuatro destructores, todos ellos a las órdenes del contraalmirante Teruo Akiyama. Los aviones de reconocimiento estadounidenses divisaron el convoy que iba de camino y rápidamente le enviaron un mensaje de alerta a Halsey, que dio órdenes a tres cruceros ligeros y cuatro destructores, a las órdenes del contraalmirante Walden Ainsworth, que se dirigían a repostar y a realizar reparaciones, de que dieran media vuelta e interceptaran el convoy japonés.11

En aquella batalla naval, al igual que en todas las de ese verano, el combate fue un duelo entre el fuego de artillería controlado por radar de los estadounidenses y los torpedos Lanza Larga japoneses. Para entonces prácticamente todos los buques de guerra de Estados Unidos tenían radar y sus pantallas PPI, fáciles de usar, a menudo estaban agrupadas en lo que inicialmente se denominó «seguimiento por radar», que solía estar ubicado justo debajo del puente. Fue Nimitz quien propuso formalizar esa práctica creando un Centro de Operaciones de Combate para recibir y evaluar la información de todas las fuentes, incluidos los radares. A mediados de 1943, su denominación ya había cambiado a Centro de Información de Combate (CIC), el nombre que sigue teniendo hoy en día. Ese servicio no solo hacía posible que los comandantes estadounidenses «vieran en la oscuridad», sino que les suministraba una perspectiva electrónica general de la situación táctica incluso cuando la visibilidad desde el puente era prácticamente nula. Los japoneses solo disponían de radar en sus buques más grandes y seguían confiando sobre todo en su óptica nocturna, aunque todos sus barcos de combate, incluso los destructores de transporte, portaban el mortífero torpedo Lanza Larga, que continuaba siendo el arma antibuque más peligrosa y eficaz de la guerra.12

La confrontación entre el convoy de refuerzo de Akiyama y la flota de superficie de Ainsworth tuvo lugar la madrugada del 6 de julio, en lo que ha pasado a la historia como la batalla del golfo de Kula. Una capa de nubes bajas ocultaba la luna y las estrellas y provocaba una oscuridad total, mientras que el mar, en palabras de uno de los participantes estaba «agitado y desagradable». Gracias a sus radares, los estadounidenses asestaron el primer golpe, y empezaron a disparar desde una distancia de 9 km antes de que los contrincantes llegaran a verse. Dado que cada uno de los cruceros ligeros estadounidenses podía disparar diez andanadas por minuto, conjuntamente eran capaces de disparar 450 proyectiles cada 60 segundos. Los japoneses los llamaban «ametralladoras de 152 mm».13

Después de disparar más de 2.000 proyectiles en el plazo de cinco minutos, Ainsworth pensó que los japoneses debían de estar «prácticamente aniquilados». En realidad, la ofensiva estadounidense tan solo había hundido dos destructores japoneses, aunque uno de ellos era el *Niizuki* , con Akiyama a bordo. Al tiempo que el *Niizuki* se hundía, llevándose consigo a Akiyama, una veintena o más de torpedos japoneses ya estaban en el agua, avanzando a 49 nudos contra los buques estadounidenses. A bordo del *St. Louis* , un corresponsal de guerra estadounidense vio «una gruesa estela blanca que venía directamente hacia nosotros, como una línea blanca de tiza trazada sobre una pizarra». El torpedo explotó contra el costado del *St. Louis* , aunque el barco se mantuvo a flote. El *Helena* no tuvo tanta suerte. Un torpedo le arrancó la proa y otros dos lo alcanzaron casi simultáneamente en medio del barco. El crucero «dio un brinco en el aire y volvió a caer», con el espinazo partido. Su proa y su popa bascularon hacia arriba, y la orden de abandonar el barco llegó tan solo 13 minutos después. [2] Aunque ambos bandos hicieron sangre en aquel enfrentamiento, los japoneses lograron cumplir su misión al desembarcar en Kolombangara a los 2.600 soldados que llevaban a bordo.14

Seis días después, la batalla de Kolombangara (12-13 de julio) siguió un guion parecido. Una vez más, el fuego de artillería controlado por radar de los estadounidenses les concedió una

ventaja inicial, que quedó rápidamente anulada cuando los torpedos Lanza Larga alcanzaron dos cruceros aliados, el *Honolulu* y el *Leander* , así como al destructor *Gwin* . Los cruceros lograron mantenerse a flote, aunque quedaron fuera de combate durante varios meses; el *Gwin* tuvo que ser hundido por su propia tripulación. En medio de la confusión de otra batalla nocturna, cada uno de los bandos afirmaba haber infligido más daños al enemigo de los que en realidad había ocasionado. En palabras de Samuel Eliot Morison: «cada bando encontraba consuelo por sus pérdidas en los daños imaginarios infligidos al enemigo».15

A los estadounidenses les fue mucho mejor tres semanas después, en la batalla del golfo de Vella (6-7 de agosto), cuando el capitán de navío Frederick Moosbrugger, al mando de seis destructores estadounidenses, se enfrentó a una flota japonesa de cuatro destructores y logró hundir tres de ellos sin sufrir una sola baja. Aun así, la mayoría de aquellos enfrentamientos podrían clasificarse como victorias japonesas, sobre todo porque, aunque ambos bandos sufrieron pérdidas, los japoneses lograron desembarcar refuerzos para los combates en tierra. Por otra parte, como hemos señalado anteriormente, los estadounidenses podían reemplazar sus pérdidas en combate, pero los japoneses no. [3]

A los 32.000 soldados del Ejército y 1.700 marines estadounidenses les llevó cinco semanas arrebatarle el enclave de Munda a sus 5.000 defensores japoneses, y en el proceso los estadounidenses sufrieron casi 1.200 bajas mortales y más del doble de heridos. Por supuesto, ese era justamente el guion que habían pronosticado los japoneses para la guerra en el Pacífico Sur, y eso llevaba a Halsey a «desconfiar de otro combate a puñetazos», en sus propias palabras. El siguiente peldaño de la escalera fue la isla de Kolombangara, bien fortificada y defendida por 10.000 japoneses. Nimitz y Halsey debatieron la posibilidad de pasar de largo y saltar a Vella Lavella, que tan solo estaba ocupada por aproximadamente 250 japoneses. Esa jugada no solo evitaba una confrontación directa con otro poderoso ejército japonés, sino que además aislaba a dicho ejército de cualquier

apoyo ulterior, dejándolo en un páramo estratégico para que «se marchitara en la vid», como dijo MacArthur. De tener éxito, aquel nuevo protocolo de «atacarles donde no están», por usar la jerga del béisbol, invalidaría completamente el plan estratégico japonés de obligar a los estadounidenses a sufrir unas pérdidas inaceptables en una isla tras otra a medida que avanzaran. Aquella fue una de las decisiones estratégicas más importantes de la guerra del Pacífico.16

La idea no era nueva, y había sido un elemento clave en numerosos estudios de la Academia de Guerra Naval antes de la guerra. El mérito de aplicarla a la Operación Cartwheel se le ha atribuido a muchas personas, entre ellas a MacArthur, que en sus memorias afirmaba ser el responsable, aunque en realidad inicialmente era contrario a ella, y fue un defensor tardío de la idea. La mayoría de las pruebas sugieren que la persona más responsable de dejar atrás los objetivos sólidamente fortificados fue el contraalmirante Theodore S. Wilkinson, el segundo de Halsey, exdirector de los servicios de inteligencia de la Armada, que el 15 de julio relevó a Kelly Turner al frente de las fuerzas anfibias.

Un mes después, el 15 de agosto, tres LST y doce LCT a las órdenes de Wilkinson desembarcaron a 4.600 estadounidenses en Vella Lavella. Al principio no encontraron oposición, pero, como siempre, los japoneses respondieron con rapidez con su habitual ataque aéreo. A lo largo de las tres semanas siguientes los *Seabees* construyeron un aeródromo en Vella Lavella que a todos los efectos aislaba a Kolombangara de Rabaul. A consecuencia de ello, a finales de septiembre los japoneses evacuaron Kolombangara y la rindieron sin que ni un solo soldado aliado tuviera que poner el pie en ella.17

Las fuerzas estadounidenses y australianas emplearon un protocolo similar en su campaña a lo largo de la costa de Nueva Guinea. En agosto, las tropas australianas a las órdenes del general Thomas Blamey se aproximaron a Lae por tierra a través de la selva, y en septiembre los buques anfibios a las órdenes del contraalmirante Daniel E. Barbey transportaban a otros 7.800 soldados australianos hasta una playa de desembarco al oeste de la posición japonesa. Se trataba de la primera operación anfibia en la que participaban tropas australianas desde la malhadada campaña

de Gallipoli en 1915. Además, MacArthur envió a 1.700 paracaidistas estadounidenses para tomar un aeródromo abandonado en medio de la selva, de modo que Lae quedó prácticamente rodeada. El 8 de septiembre (el mismo día que las fuerzas británicas y estadounidenses desembarcaban en las playas de Salerno) los buques de la Armada de Estados Unidos bombardeaban Lae desde el mar mientras las tropas terrestres convergían por tierra desde el este y el oeste. Para evitar verse rodeados, los japoneses evacuaron la ciudad, entregándola sin presentar batalla, como habían hecho con Kolombangara.18

La siguiente fue Finschhafen. De nuevo los australianos de Blamey avanzaron por tierra a la vez que los buques anfibios de Barbey, escoltados por diez destructores, transportaban a otros 4.000 australianos hasta una playa a ocho kilómetros al norte de la base japonesa. Los japoneses contraatacaron el 17 de octubre, pero, con la ayuda de los carros de combate australianos Matilda, desembarcados por los LST, las tropas australianas lograron repelerlos, y los Aliados tomaron la ciudad, que posteriormente se convirtió en una importante base para el siguiente salto hacia el oeste.19

Bougainville era la más grande de las Islas Salomón y la más próxima a Rabaul de todas las islas mayores. Era demasiado importante como para dejarla atrás del todo, aunque los Aliados sí lograron evitar sus puntos fuertes. Los japoneses vaticinaban que el ataque aliado se produciría en algún punto de la costa meridional de Bougainville, cerca de Buin, que tenía un puerto excelente, o en el vecino Aeródromo Kahili, el mayor de la isla, y allí fue donde posicionaron la mayor parte de sus 40.000 soldados. Por el contrario, los Aliados atacaron un lugar recóndito en la parte occidental de la isla, en la bahía de la Emperatriz Augusta. Allí no había puerto ni aeródromo, pero tampoco había muchos japoneses (tan solo un contingente de aproximadamente 270 soldados de combate), y los estadounidenses calculaban que, una vez conquistado un punto de apoyo, podrían construir su propio

aeródromo, como habían hecho en Vella Lavella. La densa selva de Bougainville protegía su enclave de un rápido contraataque japonés; esa misma selva también podía impedir que los estadounidenses ampliaran su punto de apoyo hasta conquistar el resto de la isla, pero ese no era su objetivo. De hecho, los Aliados nunca llegaron a tomar el resto de Bougainville, y cuando acabó la guerra, dos años después, aún había soldados japoneses tanto en Buin como en Kahili esperando un ataque.20

Teniendo en cuenta que la bahía de la Emperatriz Augusta estaba a poco menos de 350 kilómetros de Rabaul, los invasores sabían que iban a sufrir un rápido ataque aéreo. Para minimizar dicha amenaza, los bombarderos de Kenney llevaron a cabo una serie de incursiones preventivas contra Rabaul a lo largo de todo el mes de octubre, que incluyó un bombardeo masivo con 349 aviones el 12 de octubre. De forma simultánea, los aviones del Mando Aéreo de las Salomón, ahora a las órdenes del general de división del Ejército Nathan Twining, atacaron los aeródromos japoneses de Bougainville, incluidos los de Kahili y Balalae, el destino de Yamamoto cuando su avión fue derribado en el mes de abril. Hasta los portaaviones de Halsey entraron en acción, ya que los grupos aéreos del *Saratoga* y del nuevo *Princeton* , un portaaviones ligero de la clase *Independence* , también bombardearon los aeródromos. En total, durante las dos semanas previas a la invasión, los aviones aliados realizaron nada menos que sesenta incursiones contra las instalaciones y los aeródromos japoneses. Al mismo tiempo, una flota de superficie estadounidense formada por cruceros ligeros (el Grupo de Combate 39), a las órdenes del contraalmirante Aaron Merril, bombardeaba las posiciones japonesas en la isla de Buka, al norte de Bougainville. Toda aquella actividad no solo mermaba el poderío aéreo de los japoneses, sino que también ocultaba el objetivo final de los Aliados.21

La invasión de Bougainville comenzó el 1 de noviembre, cuando las tropas de la 3.ª División de Infantería de Marina saltaron a tierra junto al cabo Torokina, en la bahía de la Emperatriz Augusta, donde una semana después se les unió la 37.ª División del Ejército. Aunque la resistencia enemiga fue mínima, la complicada geografía resultó

ser un peligroso adversario. Los mejores mapas estadounidenses disponibles se remontaban a 1841 y contenían errores de hasta 13 km. En una ocasión, cuando un capitán le preguntó a su oficial de navegación sobre su actual posición en el mapa, la escueta respuesta fue: «Aproximadamente cinco kilómetros tierra adentro, señor». Una vez más, el radar de los estadounidenses demostró su utilidad, ya que para navegar frente a la costa los oficiales de gobierno se orientaban mirando las pantallas PPI. 22

Como no querían exponer sus escasos y valiosos LST a los bombardeos de los aviones de la base de Rabaul, los Aliados no los utilizaron para aquella invasión, en cambio cargaron las tropas a bordo de ocho buques de transporte y consignaron sus suministros a cuatro cargueros, todos ellos escoltados por dos divisiones de destructores. Como era habitual, las lanchas Higgins desembarcaron primero, aunque muchas de ellas tuvieron que vérselas con las rompientes y la fuerte pendiente de las playas, de modo que no hubo más remedio que abandonar nada menos que 64 lanchas Higgins y 22 lanchas Mike (LCM). Aunque se vieron totalmente sorprendidos, los japoneses reaccionaron deprisa, y esa misma mañana enviaron 50 aviones desde Rabaul, y otros 100 por la tarde. Los bombardeos causaron escasos daños, aunque ralentizaron la descarga de los buques de abastecimiento.23

Como siempre, no tardó en llegar un ataque de la flota de superficie japonesa. Koga le ordenó a Kusaka que enviara una fuerza de dos cruceros pesados recién llegados (el *Myōkō* y el *Haguro*) junto con dos cruceros ligeros y seis destructores, todos ellos bajo el mando del vicealmirante Sentarō Ōmori. Este había sido hasta hacía poco tiempo instructor de la Escuela de Torpedos, y nunca había estado en una batalla naval. Antes de zarpar, dio a sus capitanes una charla para infundirles ánimo y para expresar su fe en ellos, e insistiendo en que «estoy convencido de que venceremos». Sus capitanes no estaban tan seguros. Cuando salían de la reunión, el capitán de un destructor le dijo a otro: «Tenemos que estar preparados para darnos un chapuzón, y llevar gran cantidad repelente de tiburones». El otro capitán, que no estaba para bromas

de humor negro, le respondió con solemnidad: «Japón se vendrá abajo si cae Bougainville».24

Ōmori puso rumbo al sur esa misma tarde con la intención de atacar de noche y repetir la hazaña de Mikawa en la isla de Savo, aunque estaba decidido, a diferencia de Mikawa, a no pasar por alto los buques de transporte estadounidenses. Ōmori no sabía que no había ningún barco de transporte estadounidense en la playa de desembarco, porque Wilkinson los había despachado al anochecer con órdenes de regresar al día siguiente. Y gracias a la vigilancia aérea aliada, Ōmori tampoco iba a poder sorprender a los aliados, como hizo Mikawa. Por los mensajes de radio interceptados, Ōmori sabía que los aviones de reconocimiento estadounidenses, equipados con radar, le habían localizado y habían informado de su posición. A pesar de todo siguió adelante hacia el sur.25

Las fuerzas enemigas chocaron en otra batalla nocturna a las 2.30 de la madrugada del 2 de noviembre. Una densa capa de nubes y una llovizna incesante reducían la visibilidad a menos de tres millas, aunque por supuesto eso no era ningún impedimento para el radar de los estadounidenses. Para los japoneses era como si un ciego luchara contra un adversario capaz de ver. La primera andanada de los cruceros estadounidenses impactó contra el crucero ligero *Sendai* a las 2.45, y un testigo a bordo del destructor *Shigure* se quedó asombrado de que los estadounidenses fueran capaces de atacar con una «precisión tan fantástica». Un año antes, en la batalla de la isla de Savo, los japoneses habían sido los amos de la noche. Ya no era así. El capitán de navío Tameichi Hara señalaba compungida y acertadamente que «el radar enemigo le ha arrebatado a la Armada japonesa su antigua supremacía en los combates nocturnos».26

Otro problema de los japoneses era que Ōmori nunca llegó a comprender del todo la situación táctica. Debido a la asombrosa precisión del fuego artillero estadounidense, el almirante japonés estaba convencido de que la distancia entre las dos flotas era menor que la real, y la mayoría de los proyectiles japoneses se quedaban cortos, aunque tres proyectiles japoneses de 203 mm impactaron contra el crucero estadounidense *Denver* , obligándole a retirarse.

Entre la confusión, el crucero pesado *Myōkō* chocó contra el destructor *Hatsukaze* y le partió la proa. También había confusión en el bando estadounidense. El destructor *Thatcher* abordó al *Spence* , y ambos buques sufrieron graves daños. Y ahí no acabó la mala suerte del *Spence* . Con las pantallas de radar estadounidenses llenas de puntos luminosos, resultaba difícil distinguir a los amigos de los enemigos, y el capitán de navío Arleigh Burke, al mando de una de las dos divisiones de destructores de Merrill, abrió fuego contra lo que creía que era un destructor japonés tocado. Casi de inmediato, el capitán de navío Bernard L. Austin, del *Spence* , se abalanzó sobre la radio TBS de corto alcance para vociferar: «¡Alto el fuego! ¡Alto el fuego! ¡Maldita sea, que soy yo!». Burke, escarmentado, preguntó: «¿Te hemos dado?», a lo que Austin respondió: «Negativo, pero todavía no me han llegado todos». Burke contestó: «Lo siento mucho, tendrán que perdonarnos las cuatro andanadas siguientes, porque ya van de camino». Afortunadamente, ninguna de ellas dio en el blanco.27

Al cabo de una hora, y todavía sin tener claro lo que había ocurrido ni lo que estaba ocurriendo, Ōmori dio media vuelta y puso rumbo a Rabaul. No iba a haber una segunda batalla de la isla de Savo, y los japoneses tampoco consiguieron desembarcar su convoy de refuerzos. Los destructores de Burke persiguieron a Ōmori durante un trecho, hasta que Merrill les dio orden de regresar. Tenía prisa por colocar su grupo de combate en formación defensiva antes de que el amanecer trajera consigo el inevitable ataque diurno de la aviación japonesa. Y efectivamente, a las 8 de la mañana, 100 aviones procedentes de Rabaul se aproximaron a la formación de Merrill. Sin embargo, causaron solo daños superficiales, y este pudo retirarse para repostar y reabastecerse. En Rabaul, Ōmori fue relevado del mando.28

Aunque estaba decepcionado por los resultados de la batalla de la bahía de la Emperatriz Augusta, Koga decidió subir la apuesta. A fin de intentarlo de nuevo, envió de Truk a Rabaul una flota más poderosa, formada por siete cruceros pesados y un crucero ligero,

todos ellos comandados por el vicealmirante Takeo Kurita, curtido en combate. Un B-24 de patrulla informó del refuerzo a Halsey, que temió no contar con las fuerzas suficientes para repelerlo, tanto es así que posteriormente él mismo describía aquel momento como «la emergencia más desesperada que tuve que afrontar durante todo mi mandato como comandante de la Zona del Pacífico Sur». Halsey decidió anticiparse al ataque de superficie de Kurita con una ofensiva aérea desde los portaaviones *Saratoga* y *Princeton* . El 5 de noviembre, los dos portaaviones enviaron 97 aviones, prácticamente todos los que estaban en condiciones de volar, hacia Rabaul. Pudieron hacerlo porque el Mando Aéreo de las Salomón se comprometió a realizar el servicio de patrulla aérea de combate para los portaaviones. Los aviones embarcados estadounidenses no lograron hundir ninguno de los buques de Kurita, pero provocaron graves daños en cuatro cruceros pesados y dos cruceros ligeros, con un coste de tan solo diez aviones. Los japoneses pospusieron la incursión que tenían prevista, y al final nunca llegó a materializarse.29

La aviación japonesa de Rabaul sí lanzó una ofensiva de represalia contra los portaaviones estadounidenses, pero lo único que pudo encontrar fue una cañonera LCT y una lancha patrullera torpedera. Ambas resultaron dañadas, pero ninguna se hundió. Aun así, los pilotos regresaron y anunciaron que habían hundido dos portaaviones y dos cruceros pesados estadounidenses. Aunque los pilotos de ambos bandos seguían exagerando los efectos de sus esfuerzos, Samuel Eliot Morison consideraba que aquella fue «probablemente la mayor hazaña en materia de embustes de toda la guerra del Pacífico». Ese tipo de informes exagerados tenían más repercusiones entre los japoneses que entre los estadounidenses, ya que mientras los responsables de tomar las decisiones estratégicas de las fuerzas de Estados Unidos presuponían que la mayoría de los informes de daños estaban hinchados, el alto mando japonés a menudo se tomaba en serio —e incluso al pie de la letra— ese tipo de afirmaciones y basaba en ellas su planificación posterior.30

Tras el bombardeo del 5 de noviembre, Halsey ordenó un segundo ataque aéreo seis días después, cuando dos portaaviones

recién estrenados de la clase *Essex* , junto con el *Independence* , de menor tamaño, se unieron al *Saratoga* y al *Princeton* en una serie de incursiones contra Rabaul. Era un nuevo indicador, por si hacían falta más, de la creciente superioridad naval estadounidense.

Durante el resto de noviembre, los Aliados mantuvieron la presión. Sus bombas machacaban la base de Rabaul prácticamente todos los días y, por lo menos para un piloto japonés destacado allí, «los días y noches se hacían interminables y se convirtieron en una pesadilla». También se sumaron a la refriega los buques de superficie aliados. El 25 de noviembre (Día de Acción de Gracias en Estados Unidos), cinco destructores a las órdenes de Arleigh Burke tendieron una emboscada a un convoy de cinco destructores de transporte japoneses que regresaban a Rabaul después de desembarcar refuerzos en Buka. En lo que vino en llamarse la batalla del cabo de San Jorge, los destructores de Burke hundieron tres de los cinco buques japoneses. [4] Los incesantes ataques mermaron hasta tal punto los recursos militares de Rabaul que los Aliados empezaron a cuestionarse si realmente era necesario, o incluso deseable, tomar la plaza. Por su parte, MacArthur seguía ansioso por conquistar Rabaul, y argumentaba que su excelente puerto y sus cuatro aeródromos de hormigón hacían del enclave un lugar esencial para posteriores operaciones. Sin embargo, en la Conferencia de Quebec, la Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor le desautorizó y declaró que, al igual que Kolombangara y la zona sur de Bougainville, había que dejar atrás el baluarte de Rabaul. MacArthur se consoló con la noticia de que el siguiente objetivo aliado en su teatro de operaciones iba a ser un desembarco en la isla filipina de Mindanao.31

En enero de 1944, los Aliados iniciaron otra campaña de bombardeos constantes contra Rabaul, atacando el puerto y los aeródromos con tal insistencia que los japoneses retiraron del puerto el resto de sus buques de combate. Cada vez despegaban menos aviones para enfrentarse a los ataques, y el 20 de febrero los japoneses también retiraron sus últimos aviones de combate. Aún quedaban 100.000 soldados y marineros japoneses en Rabaul, pero dedicaban la mayor parte de su tiempo a excavar túneles para

protegerse de los constantes bombardeos, y además sufrían a causa del hambre y la malaria. Un testigo comparaba a los defensores de Rabaul, ya totalmente aislados, con «cadáveres vivientes, carentes de fuerza espiritual y física». Seguían allí cuando terminó la guerra.32

Mucho antes de ese desenlace, los Aliados iniciaron una tercera ofensiva en el Pacífico. Ya desde la década de 1920, el rasgo principal, y el tema central de toda la planificación de la Armada estadounidense en la Academia de Guerra y en otros ámbitos, había sido una gigantesca ofensiva directamente a través del Pacífico Central que debía culminar en una batalla a vida o muerte con los japoneses en algún lugar del mar de Filipinas. Esa visión quedó aparcada durante los primeros dos años de la guerra porque Estados Unidos, al igual que las demás potencias aliadas, había quedado muy tocado a raíz de la ofensiva inicial del Eje. Ahora, una vez tomada la iniciativa y reforzado por la incesante llegada de nuevos buques desde los astilleros estadounidenses, King estaba convencido de que había llegado la hora de resucitar aquel plan. Los británicos no lo veían tan claro y temían que se tratara de una nueva desviación de la estrategia de «Alemania primero», que ya estaba gravemente en entredicho. En la Conferencia de Quebec, mientras King argumentaba acaloradamente a favor de una ofensiva en el Pacífico Central, sir James Somerville le espetó: «¡Vamos, Ernie, tú sabes que lo que estás diciendo es una idiotez!». King, que podía utilizar un lenguaje tan subido de tono como cualquiera, le contestó en términos parecidos.33

Otro de los escépticos era MacArthur, quien insistía en que embarcarse en una nueva campaña en el Pacífico Central cuando todavía estaba en curso otra en el Pacífico Sur era una insensatez en el mejor de los casos, y podía resultar desastroso. Para empezar, contravenía el principio estratégico de que un comandante militar nunca debería dividir sus fuerzas ante la presencia de un enemigo, aunque en cierto sentido los Aliados ya lo habían hecho al llevar adelante dos campañas simultáneas en las Islas Salomón y en Nueva

Guinea. Ahora que se habían conquistado las Salomón y se había neutralizado Rabaul, MacArthur estaba convencido de que el escenario estaba preparado para una invasión de Filipinas, y no le cabía ninguna duda de quién debía comandarlo. «Concédame la dirección central de la guerra en el Pacífico», le escribía MacArthur a Stimson, el ministro de la Guerra. «No permita que la posición de privilegio y la ignorancia de la Armada prolonguen esta gran tragedia». Sus súplicas cayeron en saco roto. Al contrario, la Junta de Jefes de Estado Mayor propuso retirar del teatro de operaciones de MacArthur la Fuerza del Pacífico Sur de Halsey y la 1.ª División de Infantería de Marina, y enviarlas al Pacífico Central para iniciar una nueva ofensiva que debía convertirse en el principal esfuerzo en el Pacífico, con lo que básicamente MacArthur y sus fuerzas quedaban relegados a un teatro secundario.34

MacArthur pensaba que allí había gato encerrado. Estaba convencido de que King había promovido la Ofensiva del Pacífico Central sobre todo para socavar al Ejército, y a él en particular. Incluso sospechaba que Roosevelt quería sabotear la campaña del Pacífico Sur por temor a que un MacArthur triunfador organizara una campaña presidencial contra él en las elecciones de 1944. Le enfurecía en especial la noticia de que iba a perder la 1.ª División de Infantería de Marina, que llevaba combatiendo en su teatro de operaciones desde Guadalcanal. Para apaciguarle, la Junta de Jefes de Estado Mayor le permitió quedarse con dicha unidad, y para compensar a Nimitz, Marshall le otorgó el control de la 27.ª División del Ejército.35

No era solo una lucha por los recursos. A King le resultaba frustrante el cuidadoso avance paso a paso (King podría haber dicho «pulgada a pulgada») de MacArthur, y por el contrario él contemplaba una campaña de pasos de gigante —de 1.000 o 1.200 kilómetros cada vez— a través del Pacífico Central. King señalaba que una campaña en el Pacífico Central era un camino más directo hacia Japón, así como un entorno más cómodo para las tropas, y que creaba la oportunidad para una confrontación con el grueso de la flota japonesa que podía dar como resultado una victoria decisiva. Por último, la conquista de las islas más próximas a Japón podía dar

lugar a una campaña de bombardeos estratégicos contra las ciudades japonesas. Por supuesto, existían problemas logísticos. Hasta entonces, todas las invasiones aliadas, tanto en el Mediterráneo como en el Pacífico, se habían producido bajo el paraguas protector de los aeródromos amigos. Por el contrario, las Islas Gilbert —el primer objetivo de la nueva ofensiva— estaban a más de 1.100 km del aeródromo aliado más cercano. Los invasores iban a tener que llevar consigo su propia cobertura aérea.

Todo ello era posible gracias a la afluencia de todos aquellos buques de guerra estadounidenses de nueva construcción, y sobre todo de los portaaviones, al teatro del Pacífico. Al igual que los astilleros estadounidenses producían buques de transporte, barcos cargueros y de escolta más deprisa de lo que los submarinos alemanes eran capaces de hundirlos en el Atlántico, también construían acorazados, cruceros y portaaviones más deprisa de lo que los japoneses eran capaces de destruirlos en el Pacífico. Además de los nuevos portaaviones de la clase *Essex* , los estadounidenses también convirtieron nueve cascos de cruceros ya en construcción en portaaviones ligeros de la clase *Independence* .

Los nuevos buques estaban tripulados por decenas de miles de nuevos reclutas, muchos de ellos recién salidos de los campamentos de instrucción de la Armada. Un oficial los definía como «administrativos, dependientes, vendedores de gaseosa, botones, atletas de institutos de bachillerato y muchachos de pueblo». El 70 por ciento de ellos nunca se había hecho a la mar. Aquel espectacular aumento del tamaño y las capacidades de la Flota del Pacífico carecía de precedentes. En noviembre de 1943, Frank Knox, ministro de Marina, anunció que, desde principios de año, Estados Unidos había añadido nada menos que 419 nuevos buques de guerra a la flota, incluyendo 40 portaaviones nuevos, aunque esa cifra incluía los denominados «miniportaaviones». Teniendo en cuenta esas circunstancias, la decisión de la Junta de Jefes de Estado Mayor de abrir un nuevo frente en la Guerra del Pacífico, aunque sin duda era audaz, no era ni tan insensata como creían los británicos ni tan nefasta como apuntaba MacArthur.36

Para llevarla a cabo, en agosto Nimitz puso en marcha una reorganización de la flota. Halsey conservaba el mando de las fuerzas navales en el Pacífico Sur a fin de completar la neutralización de Rabaul, pero para el avance a través del Pacífico Central Nimitz autorizó la creación de lo que inicialmente se designó como el Grupo de Combate 50, después la Fuerza del Pacífico Central, y finalmente se bautizó como la 5.ª Flota. Se trataba de un mando gigantesco, que contaba nada menos que con 12 acorazados (de los que 5 eran del nuevo tipo de acorazados rápidos) y 9 portaaviones de flota, más otros 11 portaaviones de menor tamaño, 12 cruceros y 37 grandes buques de transporte y barcos anfibios. Se trataba de la mayor flota de combate que había reunido Estados Unidos hasta entonces y, en términos de poderío aéreo naval, de la mayor armada de la historia. Para comandarla, Nimitz eligió al vicealmirante Raymond Spruance.37

Spruance era un hombre esbelto y un comandante reservado, contemplativo, e incluso cerebral, que no manifestaba ni el brío ni el estilo personal de Bull Halsey o de Douglas MacArthur. Thomas B. Buell, el principal biógrafo de Spruance, tituló su libro *The Quiet Warrior* [El guerrero tranquilo], y un periodista que le entrevistó comparaba la actitud de Spruance con la de «un catedrático universitario de voz suave». Desde la batalla de Midway, casi dos años antes, Spruance había prestado servicio como jefe de Estado Mayor de Nimitz. Este valoraba y admiraba la ética de trabajo y la callada eficiencia de Spruance, y en un principio era reacio a dejarle marchar para que prestara servicio en el mar, aunque finalmente cedió e informó a Spruance de que su nueva misión como comandante de la Fuerza del Pacífico Central era invadir las Islas Gilbert en noviembre. 38

Las Islas Gilbert están formadas por dieciséis atolones de coral diseminados a lo largo de 700 km de océano y a caballo del Ecuador. Al igual que los atolones e islas de las demás cadenas de esa región del Pacífico, las Gilbert son diminutas —y de ahí la denominación de la región: Micronesia—. Originalmente fueron islas volcánicas de

mayor tamaño, con colonias de coral en sus aguas circundantes. A lo largo de los siglos, a medida que los volcanes quedaban inactivos y las islas se hundían, los esqueletos de coral permanecían en su lugar y formaban gigantescos arrecifes circulares llamados atolones, con una laguna en el centro. Algunos arrecifes apenas afloraban sobre la superficie del agua; en otros se desarrollaron islotes con el tamaño mínimo suficiente para sustentar una vegetación dispersa. Uno de los atolones de las Gilbert, Tarawa, albergaba varias islas de ese tipo, en una de las cuales, Betio, los japoneses habían construido un aeródromo que entró en funcionamiento en enero de 1943. La isla de Betio era tan pequeña —menos de 2,5 km2 de superficie— que el aeródromo prácticamente la ocupaba por completo. Vista desde una altitud de 10.000 pies, Betio parecía un portaaviones descomunal, con una cola en la que de alguna manera habían brotado palmeras a su alrededor. A pesar de su reducido tamaño, la isla estaba defendida por más de 2.600 *rikusentai* , los soldados de las Fuerzas Navales Especiales de Desembarco, el equivalente japonés a los marines estadounidenses, y también albergaba a otros 2.200 soldados de las unidades de construcción. Además, estaba sólidamente fortificada, por ello el comandante de la guarnición, el contraalmirante Keiji Shibazaki, le decía a sus tropas que ni un millón de hombres que estuvieran cien años luchando serían capaces de conquistar aquella isla.39

Por varias circunstancias, la ofensiva estadounidense contra Tarawa era diferente de otras invasiones anteriores. Hasta entonces, el objetivo de todas las operaciones anfibias había sido asegurar un punto de apoyo que pudiera reforzarse, para emprender posteriormente una campaña hacia el interior. En esta ocasión, la enorme distancia entre las Gilbert y la base aliada más cercana implicaba que todas las tropas, junto con su equipo y suministros, debían embarcar en la flota de invasión inicial. Un punto de apoyo no era suficiente; los invasores tenía que conquistar la totalidad de la isla al primer intento o fracasar del todo. Por melodramático que suene, los invasores tenían que vencer o morir.40

Otro factor crítico era la presencia de un arrecife de coral, una especie de plataforma justo por debajo de la superficie que se

extendía desde la isla hasta una distancia de entre 350 y 750 metros. Incluso con marea alta, en aquella plataforma el calado podía no llegar siquiera al metro o metro y medio. Eso significaba que los LST no podían transportar ni tropas ni equipo hasta la playa; incluso una lancha Higgins cargada tenía un calado de 1,10 m. Consciente del hecho, el comandante del 5.º Cuerpo Anfibio estadounidense, el general de división de Infantería de Marina Holland M. Smith, [5] quiso utilizar una embarcación de desembarco especializada, conocida como «vehículo de desembarco de tracción por orugas» (LVT), comúnmente denominado *amphtrack* o «aligátor». Se trataba de embarcaciones dotadas de orugas como las de los carros de combate, pero equipadas con pequeñas palas, lo que significaba que eran capaces de navegar (a 6 nudos) y trepar por los arrecifes de coral (a 16 km/h). Podían transportar 20 soldados cada vez, pero, al carecer de rampa de proa, no podían llevar ni vehículos ni piezas de artillería. Smith tuvo que superar el escepticismo de la Armada sobre su utilización, y le dijo a Kelly Turner que se negaba a intentar la invasión sin los LVT. Turner cedió, pero Smith tan solo logró reunir 125 aligátores para la ofensiva. El resto de unidades disponibles estaba en San Diego, California, y no quedaba tiempo, ni se disponía de barcos de transporte suficientes, para enviarlas hasta el Pacífico Sur. Smith decidió utilizar los aligátores para las tres primeras oleadas, después sencillamente esperar que las oleadas posteriores de tropas a bordo de las lanchas Higgins se las apañaran para cruzar el arrecife. A los soldados de la 2.ª División de marines, en su mayoría veteranos de Guadalcanal, se les advirtió de que había un 50 por ciento de posibilidades de que tuvieran que vadear el último trecho hasta la orilla.41

La ofensiva comenzó el 20 de noviembre, tan solo tres semanas después del desembarco en Bougainville. Smith prometió a sus marines que Betio iba a ser sometida a «la mayor concentración de bombardeos aéreos y de fuego de artillería naval de la historia de la guerra». El contraalmirante Harry Hill, comandante de las fuerzas navales, utilizaba el acorazado *Maryland* como buque insignia, y este inició el bombardeo unos minutos antes de las 5.00 de la madrugada. La sacudida de la primera andanada inutilizó de

inmediato todas las comunicaciones a bordo, lo que provocó que Hill y el general de división Julian Smith, comandante de los marines que iban a bordo, quedaran reducidos a meros observadores, pues habían quedado aislados de sus mandos.42

A pesar de su velocidad de salida de 792 metros por segundo, los proyectiles de 406 mm del *Maryland* parecían viajar describiendo lentamente un arco a través del crepúsculo previo al amanecer, lo que a un testigo presencial le recordaba a «un globo de tenis fácil de devolver». Al cabo de pocos segundos de la andanada inicial, todos los demás buques de la flota también abrían fuego: los acorazados, los cruceros e, incluso, los destructores estuvieron machacando incesantemente la isla durante casi una hora. Después los buques dieron el alto el fuego y, tras una breve pausa, llegó la aviación embarcada para lanzar sobre la isla cientos de toneladas de bombas, a continuación los barcos volvieron a abrir fuego. Con tal cantidad de munición lanzada contra un espacio tan reducido y en tan poco tiempo, muchos observadores presuponían que la guarnición japonesa tenía que haber sido aniquilada. Robert Sherrod, corresponsal de la revista *Time* , recordaba que pensó: «Es imposible que ningún hombre mortal pueda sobrevivir a semejante poder de destrucción». En el bando de las víctimas de aquel bombardeo, el soldado japonés Kiyoshi Ota lo recordaba como «¡una experiencia aterradora y horripilante! Seguía y seguía sin cesar».43

Sin embargo, a pesar de todo su ruido y su furia, el bombardeo preliminar causó muchos menos daños de lo que presuponían Sherrod, Ota, o cualquiera. Para empezar, las fortificaciones japonesas eran más sólidas y resistentes de lo que preveían los estadounidenses, y otro factor determinante fue que los artilleros navales y los pilotos tendieron a bombardear la isla en sí, más que sus instalaciones específicas. En palabras de un marine: «En lo que se equivocan los oficiales de artillería de la Armada es en presuponer que los objetivos terrestres son como los barcos: cuando le aciertas a un buque, este se hunde y se pierde todo, pero en tierra hay que conseguir impactos directos». El fuego artillero naval destruyó un cañón de 203 mm japonés y borró del mapa el sistema de

comunicaciones de Shibazaki, pero dejó intacta la mayor parte de las defensas japonesas.44

La primera oleada de lanchas de desembarco, formada íntegramente por LVT con orugas, treparon por el arrecife de coral hasta la orilla a las 8.30. Los japoneses no abrieron fuego hasta que los aligátores estuvieron a menos de 800 metros, después empezaron a disparar con una eficacia mortífera. Los LVT siguieron avanzado, aunque sufrieron un devastador ataque de la artillería japonesa, y al final de la jornada, de los 132 aligátores originales tan solo quedaban 35 operativos. Cuando la cuarta oleada, formada por lanchas Higgins, se dirigía a la orilla, los timoneles de la Armada se encontraron con que la mayoría de las lanchas no podían superar el arrecife. Una marea muerta, que se produce cuando el sol y la luna forman un ángulo recto con la tierra, había rebajado a menos de un metro el nivel del agua sobre la plataforma de coral, y las lanchas Higgins no podían pasar de ahí. Los marines saltaron por la borda de las lanchas y empezaron a vadear el último trecho hasta la orilla desde una distancia de hasta 350 metros, todo ello bajo el fuego de docenas de ametralladoras bien emplazadas. Un marine recordaba que los impactos de las balas en el agua sonaban «como un aguacero». Algunas unidades sufrieron más de un 70 por ciento de bajas antes de poder llegar siquiera a la playa. Llevar a tierra las piezas de artillería de 37 mm resultó aún más complicado. Los marines tuvieron que sacarlas a pulso de las lanchas Higgins y Mike y después arrastrarlas hasta la orilla por la fuerza bruta. Una docena de marines iban tirando de los cabos de arrastre de cada pieza, mientras los cañones avanzaban dando tumbos y volcando a lo largo del irregular fondo coralino con una lentitud exasperante. [6] Cuando un marine caía, otro ocupaba su puesto.45

De alguna manera se logró que desembarcara un número suficiente de soldados y de cañones para asegurar un punto de apoyo, y a lo largo de los tres días siguientes, tras recibir refuerzos y suministros, las tropas fueron avanzando poco a poco. El apoyo del fuego artillero de la Armada fue de gran ayuda, sobre todo en el lado de la laguna de la isla, donde dos destructores, el *Ringgold* y el *Dashiell* , dispararon 600 proyectiles de 127 mm contra las

posiciones japonesas desde una distancia de tan solo 900 metros de la playa. Sin embargo, resultaba difícil responder a las peticiones de fuego de apoyo, porque las comunicaciones entre los buques y las tropas en tierra eran irregulares, y el fuego era a tan corta distancia que las líneas se entremezclaban. A pesar de todo, los marines, que al final ascendían a más de 20.000, obligaron a retroceder a los defensores japoneses hasta un pequeño rincón de la isla. Desde su cuartel general a prueba de bombas, Shibazaki enviaba su último mensaje: «Todos estamos intentando una carga final. [...] Ojalá Japón pueda existir 10.000 años». Cuando finalizó la batalla, al cabo de 76 horas, tan solo 17 de los 4.800 defensores japoneses de la isla fueron capturados vivos.46

También los estadounidenses sufrieron cuantiosas bajas: más de 1.000 muertos y 3.000 heridos. Los estadounidenses habían asegurado su objetivo, pero el coste había sido muy superior a lo previsto. En Guadalcanal las bajas fueron superiores, pero la matanza de Tarawa se produjo a lo largo de tres días, y no de seis meses, y en menos de 2,5 km2.

La isla de Makin también cayó, aunque con un coste mucho menor para los invasores (64 muertos, 120 heridos). H. M. Smith estaba indignado con lo que él consideraba el lento avance de las tropas del Ejército a las órdenes de Ralph Smith. Si Ralph Smith hubiera sido un oficial de Infantería de Marina, escribía posteriormente H. M. Smith, «le habría relevado del mando en el acto». Aquel retraso brindó a los submarinos japoneses la oportunidad de localizar la flota de invasión, y el 23 de noviembre el I-175 acertó con un torpedo al recién estrenado portaaviones de escolta *Liscome Bay* . El torpedo detonó justo por debajo de la santabárbara de bombas del buque, y el *Liscome Bay* simplemente se volatilizó. Un testigo a bordo de un destructor cercano recordaba: «Simplemente hizo "*vúm* " —una bola de fuego de color naranja—». Solo sobrevivieron 272 de sus 917 tripulantes.47

Tanto en Munda, el enclave de la isla Nueva Georgia, como en Tarawa, en las Gilbert, los Aliados consiguieron dos importantes victorias. No obstante, tal y como habían pronosticado estos, aquellas victorias se obtuvieron pagando un precio muy alto. Por

supuesto, las bajas japonesas eran más cuantiosas, pero estos seguían dudando de que los yanquis tuvieran la voluntad y la fortaleza de carácter suficientes para seguir haciendo ese tipo de sacrificios. Los japoneses se tranquilizaban unos a otros diciendo que no cabía la menor duda de que muchas más «victorias» como la de Tarawa acabarían convenciendo a los estadounidenses de que lo mejor era aceptar una solución negociada.

Efectivamente la cifra de caídos en Tarawa provocó un notable revuelo político en Estados Unidos. El *New York Times* señalaba que los infantes de Marina «han pagado el precio en vidas humanas por metro cuadrado más alto de lo que jamás se le ha exigido al Cuerpo en toda su historia». MacArthur calificó toda la operación como «una masacre trágica e innecesaria de vidas de estadounidenses», y renovó sus súplicas para que le concedieran el mando supremo en el Pacífico. Algunos miembros del Congreso exigieron una investigación. En los cines de Estados Unidos se proyectó un boletín de noticias producido por United Films, y a pesar de la música marcial y de la narración triunfalista, la película no lograba disimular el enorme coste en que habían incurrido los estadounidenses para poder tomar una isla tan diminuta. Aún mayor influencia tuvo una película en color titulada *Con los marines en Tarawa* . Basada en el material que rodaron en la isla los propios infantes de Marina y montada por Warner Brothers, la película incluía perturbadores planos de los muertos estadounidenses en la playa, y era tan gráfica que en el Gobierno hubo quien quiso impedir su exhibición pública, pero Roosevelt decidió que debía hacerse pública. Posteriormente la película ganó el óscar al mejor cortometraje documental. Puede que resultara espantoso, pero en vez de suscitar llamamientos a la paz, generó un clamor de represalia.48

A finales de 1943, mientras los atroces combates proseguían a lo largo del frente ruso y en Italia, las fuerzas aliadas habían perforado el escudo defensivo japonés: primero en Attu, en el Pacífico Norte, después en Rabaul, en el Pacífico Sur, y ahora en Tarawa, en el Pacífico Central. Aunque los japoneses habían obligado a los

invasores a pagar un elevado precio, eso no logró erosionar la determinación de los Aliados. Todavía quedaban más de 4.800 km entre Tarawa y la bahía de Tokio, pero a finales de 1942 los Aliados ya habían dado los primeros pasos.

[1] La existencia de dos portaaviones llamados *Yorktown* sigue causando cierta confusión entre los estudiantes de la guerra. Después del hundimiento del *Yorktown* (CV-5) en Midway, otro portaaviones, todavía en construcción y al que estaba previsto bautizar como el *Bonhomme Richard* , en honor al buque insignia de John Paul Jones durante la guerra de Independencia estadounidense, finalmente recibió el nombre de *Yorktown* , aunque por supuesto tenía un número de casco distinto, el CV-10. Ese es el buque que todavía sigue a flote y que el público puede visitar en Patriot's Point, junto a la ciudad de Charleston, en Carolina del Sur.

[2] Murieron 168 de los casi 900 tripulantes del *Helena* . El resto sufrió una prolongada y terrible experiencia. En un primero momento los destructores estadounidenses *Nicholas* y *Radford* recogieron a 275 náufragos, pero tuvieron que interrumpir las operaciones de rescate para perseguir a los buques de guerra japoneses que se encontraban en la zona. Varios cientos de náufragos se pasaron varios días remando y empujando sus balsas y sus botes salvavidas hasta las islas vecinas, donde recibieron la ayuda de los vigilantes costeros australianos, hasta que finalmente fueron rescatados.

[3] Entre los numerosos pequeños enfrentamientos de aquella larga campaña hubo uno en que el destructor japonés *Amagiri* partió en dos una patrullera torpedera estadounidense. Es posible que la historia hubiera pasado por completo por alto aquella confrontación relativamente intrascendente, de no ser porque el comandante de la PT-109 era el subteniente y futuro presidente de Estados Unidos John F. Kennedy, quien logró poner a salvo a la mayor parte de su tripulación.

[4] Durante aquella operación Burke informó de que sus barcos «avanzaban a 31 nudos». A Halsey aquel mensaje le pareció divertido, porque anteriormente Burke concluía la mayoría de sus despachos con el comentario de que «avanzaba a 30 nudos», como una sutil protesta por el hecho de que sus buques, que oficialmente eran capaces de alcanzar los 35 nudos, tan solo llegaban a los 30 nudos porque estaban faltos de mantenimiento. Ahora Burke indicaba que había logrado arrancarles un nudo más, y Halsey empezó a tomarle el pelo por ello, pues a partir de entonces solía referirse a él con el apodo «Burke 31 nudos», un mote que le acompañó durante el resto de su vida, incluso durante su destino como jefe de operaciones navales en la década de 1950.

[5] En la Operación Galvanic participaron tres generales llamados Smith, lo que a veces provoca confusión. El general de división de Infantería de Marina Holland M. Smith era el comandante supremo del 5.º Cuerpo, que incluía tanto la 2.ª División de marines del general de división Julian M. Smith, que atacó Betio,

como la 27.ª División del Ejército del general de división Ralph C. Smith, que atacó Makin.

[6] La Infantería de Marina había previsto la posibilidad de que algunas piezas de artillería tuvieran que ser arrastradas hasta la orilla por debajo del agua, y para comprobar su resistencia, previamente se sometió a varias de ellas a una inmersión prolongada para garantizar que iban a poder seguir disparando.

22. UN BLANCO GRANDE Y LENTO

Es sabido que los marineros de todas las Armadas son irreverentes. Se burlan de sus oficiales, de lo absurdo de las ordenanzas militares, de su comida y, como queriendo espantar los malos pensamientos, de cualquier posibilidad de peligro o de muerte. Las tripulaciones de los cruceros mercantes auxiliares británicos decían en broma que el acrónimo AMC en realidad significaba «ataúdes fabricados en el Almirantazgo». Las tripulaciones de los submarinos alemanes habitualmente se referían a sus barcos como «ataúdes de hierro»; y los marineros estadounidenses que iban a bordo de los navíos denominados LST, es decir, «buque de desembarco para carros de combate», afirmaban que en realidad significaba «blanco grande y lento». [1]

Tenían razón. Con sus más de 300 pies de eslora, los LST eran verdaderamente grandes, y con su velocidad punta de 10 nudos, también lentos. Para colmo, su demostrada importancia en los desembarcos anfibios les convertía en blancos prioritarios. Los marineros de los LST también se mofaban de la calidad de la navegación a bordo de sus torpes buques. Con su proa roma (que uno de sus marineros definía como «un horrible morro en forma de pala de nieve que no es capaz de hendir el agua»), su escaso calado y su quilla plana, el LST era un barco muy poco marinero, que daba enervantes sacudidas hacia abajo con cada ola. Incluso en las aguas relativamente mansas del Mediterráneo, los LST provocaba un mareo universal no solo entre los soldados que iban a bordo, sino también entre la tripulación. Un veterano de los LST recordaba que los barcos «apestaban a gasoil, a reflujo de retrete y a vómito».1

A pesar de todo, a partir de 1944 el LST ya se había impuesto como el componente esencial en los desembarcos anfibios aliados desde el Mediterráneo hasta el Pacífico Central, y a los comandantes operativos les resultaban muy útiles para toda clase de misiones de otro tipo, desde transportar el personal y los vehículos hasta servir

como almacenes flotantes. El problema era que no había bastantes. A pesar de la asombrosa productividad industrial de Estados Unidos, las circunstancias se aliaron para crear una escasez de aquellos navíos poco atractivos pero esenciales en un momento crítico de la guerra. En 1942, el Comité de Producción de Guerra, creado por Roosevelt para supervisar la movilización bélica, había hecho de los LST la máxima prioridad en el programa estadounidense de construcción en tiempos de guerra. No obstante, poco después de la Operación Torch, quedó de manifiesto que en 1943 no iba a resultar posible una invasión del norte de Francia a través del canal de la Mancha, y en un momento en que la batalla del Atlántico estaba llegando a su punto crítico, el Comité dio la máxima prioridad a los destructores de escolta y redujo la construcción de LST al duodécimo puesto, por detrás de los dragaminas.2

En aquel momento era la decisión correcta, porque los nuevos buques de escolta contribuyeron a darle la vuelta a la situación en la batalla del Atlántico (véase el capítulo 17). Después, a finales de la primavera de 1943, con la amenaza de los *U-Booten* ya bajo control, aunque no liquidada del todo, los Aliados procuraron intensificar el programa de LST. Cuatro de los astilleros estadounidenses que se habían reconfigurado para construir destructores recibieron la orden de volver a la construcción de Buques de la Libertad y de LST. Sin embargo, reacondicionar un astillero no es solo cuestión de apretar un interruptor. En la construcción de un LST se utilizaban más de 30.000 piezas, y volver a crear una cadena de suministro tan larga llevaba su tiempo. Por añadidura, la fabricación de LST competía necesariamente por los recursos disponibles con otros programas de construcción. Enviar al Pacífico todos aquellos portaaviones de las clases *Essex* e *Independence* requería muchos de los mismos componentes que los LST. En particular había una feroz competencia por la chapa de hierro, necesaria no solo para la construcción de barcos sino también de carros de combate, aviones, y en realidad de casi cualquier arma de la guerra del siglo xx . El coloso industrial estadounidense era formidable y no tenía precedentes, pero no era inagotable, y a finales de 1943, la escasez de LST se había

convertido en el mayor impedimento individual para el cumplimento de las ambiciones de los Aliados.3

La mayoría de los LST se construían en los denominados «astilleros de los maizales» de las orillas de los ríos Ohio e Illinois. En conjunto, aquellos astilleros producían una media de 24 nuevos LST al mes. Por impresionante que fuera, aquella cifra se quedaba muy corta en comparación con la necesidad que había de ellos. Kent Hewitt había empleado 90 LST en la invasión de Salerno; tanto Nimitz como MacArthur necesitaban como mínimo otros tantos en el Pacífico; y arrojando su gigantesca sombra sobre todos los teatros estaba la invasión pendiente en el norte de Francia —la Operación Overlord—, oficialmente programada para el 1 de mayo de 1944, que requería 230 LST. A principios del nuevo año, semejante meta era una simple quimera en un horizonte lejano. En el Mediterráneo, en el Pacífico, y en el canal de la Mancha, los comandantes operativos clamaban por más LST, y lo cierto era que simplemente no había bastantes para todos.4

Ello obligó a que los responsables aliados de la toma de decisiones tuvieran que priorizar unas exigencias en aras de otras. Se cancelaron definitivamente unas cuantas operaciones. Los estadounidenses llevaban muchos meses presionando a favor de una invasión de Birmania a fin de reabrir la ruta de abastecimiento al ejército chino de Chiang Kai-shek, que seguía conteniendo a más un millón de soldados japoneses. Sin embargo, los británicos nunca habían sido demasiado entusiastas de aquella operación, y ahora se eliminaba a fin de que los 15 LST que tenía asignados pudieran emplearse en otro lugar. Además, en Washington la Junta Combinada Jefes de Estado Mayor esperaba que fuera posible compartir los LST entre los distintos teatros. La distancia entre el teatro del Pacífico y el canal de la Mancha era demasiado grande, pero el Mediterráneo estaba lo bastante cerca de Inglaterra como para que resultara plausible que los LST que se habían utilizado para invadir Sicilia y Salerno pudieran participar en la Operación Overlord. No era una expectativa descabellada, pero por distintas razones al final las cosas no ocurrieron así.5

Hitler no había planeado en absoluto defender el sur de Italia, en parte porque resultaba evidente que cualquier posición defensiva en la mitad sur de la península podría flanquearse fácilmente por mar. Sin embargo, al Führer le había impresionado tanto la firme defensa de Kesselring en Salerno que cambió de opinión. Por añadidura, Dönitz convenció a Hitler de que los Aliados querían Italia «como puente a los Balcanes», y por consiguiente era importante resistir allí el mayor tiempo posible. Hitler estaba de acuerdo. Retiró a Rommel de Italia, le envió a Francia, y ascendió a Kesselring a comandante de la península italiana. Kesselring consolidó una fuerte posición defensiva a unos 80 km al norte de Nápoles que discurría a lo ancho de Italia, desde Ortona, a orillas del Adriático, hasta el golfo de Gaeta, en el mar Tirreno. Al igual que el Frente Occidental de 1915-1916, su ubicación exacta se ajustaba a las cambiantes suertes de la guerra, y sus muchas versiones tenían distintos nombres: la Línea de invierno, la Línea de Hitler y, con mayor frecuencia, la Línea Gustav. Estaba formada por una cadena de fortines, búnkeres y campos de minas anclada en la pequeña localidad italiana de Cassino, dominada por una abadía benedictina llamada Montecassino. Cuando los Aliados, después de salir del cerco de Salerno en septiembre, se estrellaron contra aquella posición sólidamente fortificada, se detuvieron en seco. Casi de inmediato, la idea de flanquear la Línea Gustav con una rápida operación anfibia se convirtió en un elemento destacado de la planificación aliada.6

El problema era que un desembarco por detrás de la Línea Gustav requería precisamente el empleo de esos mismos LST que estaba previsto que fueran a Inglaterra para la Operación Overlord. Por supuesto, si se hacía deprisa, los LST podrían hacer ambas cosas, aunque eso solo sería posible en caso de que los LST quedaran libres tras el desembarco inicial. Eisenhower, que tenía previsto trasladarse a Inglaterra pocas semanas después para asumir el mando de la invasión a través del Canal, pensó que la idea de esa operación de flanqueo era digna de consideración. Le pidió permiso a la Junta Combinada para mantener 56 LST británicos y 12 estadounidenses (68 en total) en el Mediterráneo hasta el 15 de enero de 1944. Eso le permitiría desembarcar una división aliada en

Anzio, 110 km por detrás de la Línea Gustav, lo que, unido a un golpe decisivo del 5.º Ejército de Mark Clark en las inmediaciones de Cassino, echaría por tierra las defensas de Kesselring. Sin embargo, el programa tuvo una vida corta, porque muy pronto quedó claro que era improbable un rápido golpe decisivo en Cassino, y la idea se aparcó.7

Fue Churchill quien la rescató. En la Conferencia de Teherán de aquel invierno (28 de noviembre-1 de diciembre), donde Churchill, Roosevelt y Stalin se reunían cara a cara por primera vez, el primer ministro británico argumentó apasionadamente a favor de extender la campaña del Mediterráneo hasta Roma y más allá. [2] Las súplicas de Churchill se encontraron con una oposición inflexible tanto de los estadounidenses como de los rusos, que lo consideraban otro intento de los británicos de retrasar o posponer la invasión a través del Canal. Churchill seguía impertérrito. El *impasse* de Cassino le parecía «un escándalo» y siguió esperando ser capaz de idear la forma de lograr una victoria aliada en Italia. Incluso imaginaba que un éxito espectacular en Italia podría hacer innecesarios los desembarcos de Normandía.8



La capacidad de Churchill de influir en las operaciones militares en el Mediterráneo se vio muy reforzada en enero de 1944, cuando Eisenhower se marchó a Inglaterra para ponerse al mando de la Operación Overlord, dejando el teatro de operaciones en manos de un equipo de mando exclusivamente británico. El mariscal de campo Henry Maitland Wilson (apodado Jumbo en honor a su voluminoso contorno) asumió el puesto de comandante de teatro; Harold Alexander seguía al mando de las fuerzas terrestres; y sir John Cunningham (sin parentesco con Andrew Cunningham) comandaba las fuerzas navales. Por añadidura, el mismísimo Churchill permaneció en el teatro tras la Conferencia de Teherán. Fue más un producto del azar que de las intrigas. La conferencia había dejado tan agotado a Churchill que contrajo una neumonía, y por orden de su médico, se quedó en el norte de África, primero en Túnez y después en Marrakech, para recuperarse. Eso le colocó en el lugar adecuado para asistir a las sesiones de planificación en el teatro del Mediterráneo, e incluso para dominarlas. [3]

La reunión decisiva tuvo lugar en Túnez el día de Navidad de 1943. (A más de 5.000 km justo al norte de allí, Erich Bey y el *Scharnhorst* se preparaban para zarpar del fiordo de Alta en lo que sería su última y fatídica incursión). En la reunión de Túnez, el elocuente Churchill engatusó a sus comandantes militares con una visión del inevitable éxito que conllevaría flanquear por mar la Línea Gustav, una jugada que Churchill, cuyo vocabulario no se había enriquecido con la jerga del fútbol americano, no denominaba *end run* (galopada rodeando la defensa contraria) sino *cat's paw* (pata de gato). Churchill insistía en que la maniobra supondría una amenaza tal para las líneas de abastecimiento alemanas que Kesselring no tendría más remedio que reaccionar de dos formas: o bien debilitando sus defensas de Cassino para proteger su línea de abastecimiento, en cuyo caso los ejércitos aliados se abrirían paso a través de la Línea Gustav, o bien retirándose completamente. Mientras que Eisenhower había considerado que un golpe decisivo en Cassino era un componente esencial para un desembarco en Anzio, Churchill opinaba que el desembarco en sí les abriría el

camino hasta Roma. Para garantizar su éxito, la fuerza de desembarco se amplió de una a dos divisiones.9

Por supuesto, eso también significaba mantener más LST en el Mediterráneo, y durante más tiempo, pero a Churchill no le parecía un problema grave. Como carecía de paciencia para los detalles logísticos, Churchill argumentaba que aquello era un mero inconveniente. Como anotaba Henry Stimson en su diario, Churchill tenía «una mentalidad que se rebela contra los hechos objetivos de la logística». Sin embargo, además, Churchill señalaba que como los buques y las tripulaciones de los LST del Mediterráneo eran veteranos de los anteriores desembarcos en Sicilia y en Salerno, no necesitaban el tipo de instrucción y ensayos que requerían los nuevos LST que iban llegando de Estados Unidos. Por esa razón, él insistía en que los aproximadamente 68 LST necesarios para desembarcar una fuerza de flanqueo en Anzio podían permanecer allí un mes más, hasta el 15 de febrero, y aun así podrían regresar a tiempo a Inglaterra para la invasión a través del canal de la Mancha prevista para el mes de mayo. Tras obtener la aprobación de los comandantes del Mediterráneo, Churchill logró convencer de su idea a Roosevelt y a la Junta Combinada.10

Para que la maniobra diera resultado, la programación era crucial. El desembarco de Anzio se fijó para el 20 de enero, y los LST debían zarpar hacia Inglaterra tres semanas después, como muy tarde. Eso debería haber sido un margen de error suficiente, y probablemente lo habría sido si Kesselring hubiera reaccionado como pronosticaba Churchill. El primer ministro británico confiaba en que la batalla se decidiría «en una semana o diez días», aunque algunos de sus comandantes operativos no estaban tan seguros. Alexander escribió a Churchill diciéndole que sería imprudente dejar dos divisiones aisladas en la costa italiana sin apoyo desde el mar, e insistía en que 14 LST debían quedarse allí bajo cualquier circunstancia «para tareas de mantenimiento». Por su parte, Cunningham le dijo a Churchill que la operación estaba «cubierta de grandes riesgos», a lo que Churchill le respondió que «Sin riesgo no hay honor».11

Para comandar la invasión de Anzio, la Junta Combinada nombró a dos estadounidenses: el general de división John P. Lucas estaría

al mando de las fuerzas terrestres, y el contraalmirante Frank J. Lowry, veterano del mar del Coral y de Midway, comandaría la fuerza naval. (Richard Conolly, que habría podido estar al mando de la flotilla de invasión, acudió al Pacífico para participar en la Ofensiva del Pacífico Central). Lowry disponía de una flota de 70 LST, 96 LCI y 39 LCT, con una escolta de cinco cruceros y dos docenas de destructores, más el habitual surtido de dragaminas y cazasubmarinos.12

Lucas abrigaba serias dudas respecto a la operación. En su diario comparaba la inminente confrontación con la batalla de Little Bighorn, donde él asumía el papel de Custer. A su juicio, «todo el asunto huele mucho a Gallipoli», que, por supuesto, había sido otra campaña por la que Churchill había manifestado su entusiasmo.13

A diferencia de los desembarcos en la zona de Salerno, los Aliados lograron sorprender totalmente a los alemanes, y los primeros desembarcos casi no encontraron resistencia. A media mañana ya se habían tomado todos los objetivos de la primera jornada, y los Aliados dominaban un enclave de 25 km de ancho por 11 km de profundidad. En una decisión que posteriormente fue muy criticada, Lucas no avanzó de inmediato hacia el interior, ni con dirección al norte, hacia Roma, ni al este, hacia los Montes Albanos, a fin de cortar las carreteras que conducían a las defensas alemanas en Cassino. Teniendo en cuenta la ausencia de una fuerte oposición, Lucas habría podido hacerlo, aunque es improbable que hubiera logrado mantenerse durante mucho tiempo en ninguna de las dos incursiones. También cabía la posibilidad de que sus tropas quedaran aisladas y posteriormente fueran aniquiladas. Además, sus órdenes especificaban que su cometido principal era establecer una cabeza de playa fuerte, cuya simple existencia, le aseguraron, obligaría a los alemanes a replegarse. Por todo ello, Lucas consolidó un perímetro sólido y se centró en poner el puerto de Anzio en condiciones de recibir más tropas y suministros. Al final de aquella primera jornada, los LST y los barcos de transporte ya habían logrado desembarcar en Anzio 36.000 soldados y 3.200 vehículos con muy pocas bajas.14

Por muy sorprendido que estuviera, Kesselring no consideró ni por un instante la posibilidad de una retirada. Estaba convencido de que podía defender la Línea Gustav *y* al mismo tiempo inmovilizar a los Aliados en Anzio. En vez de retirar fuerzas de Cassino, Kesselring trasladó dos divisiones de reserva desde Roma y exigió el envío de fuerzas adicionales desde Yugoslavia y Francia. Al cabo de unos días había concentrado los elementos de ocho divisiones alrededor del enclave aliado sin debilitar sus fuerzas en la Línea Gustav. El 5.º Ejército de Mark Clark seguía aporreando dicha línea, pero con escaso éxito, y a resultas de ello las fuerzas de Clark no llegaron a contactar con las dos divisiones de Lucas en Anzio. Así pues, los alemanes defendían una posición interior entre dos frentes aliados, y estaban en condiciones de elegir dónde defender y dónde atacar.15

Kesselring decidió atacar a Lucas. El último día de enero envió sus columnas de carros de combate e infantería contra el enclave aliado (que Hitler calificaba de «absceso»), en un esfuerzo por obligar a los invasores a replegarse hasta el mar. Las líneas aliadas se combaron bajo los constantes ataques, pero no se rompieron. Además de los duros combates en tierra, una de las causas fue que los LST y demás buques de abastecimiento aportaban un flujo incesante de refuerzos y suministros. A lo largo del mes de febrero, todos los días zarpaban de Nápoles convoyes de LST que transportaban refuerzos, así como camiones cargados de víveres, suministros y munición. Cuando llegaban a Anzio, las tropas desembarcaban y los camiones cargados bajaban a tierra. En su lugar embarcaban otros camiones llenos de heridos aliados y de prisioneros de guerra del Eje, y los LST emprendían el trayecto de vuelta a Nápoles para repetir el proceso. Las tripulaciones de los LST trabajaban las veinticuatro horas del día. Estaban prácticamente todo el tiempo cargando, descargando o de camino, y además, durante gran parte de ese tiempo, sufrían ataques aéreos. Theodore Wyman, capitán de corbeta del LST-197, recordaba que «estábamos tan condenadamente cansados que simplemente no teníamos tiempo para pensar en lo cansados que estábamos». El ritmo era tan frenético que al cabo de poco tiempo los LST empezaron a dar de baja a muchos tripulantes aquejados de «fatiga del combate» y

«trauma de guerra», que eran los términos que se utilizaban entonces para denominar el trastorno de estrés postraumático. Después de la guerra, Wyman afirmaba que de las cinco operaciones en las que participaron él y sus hombres, desde el norte de África hasta Normandía, «la campaña de Anzio fue la que más esfuerzo nos exigió». A pesar de todo, los suministros seguían llegando, y gracias a ello los Aliados lograban resistir allí. 16

Por supuesto, el objetivo nunca había sido resistir. Churchill estaba frustrado y consternado por el hecho de que su maniobra no hubiera logrado despejar el camino hacia Roma. Una operación que supuestamente debía poner fin al *impasse* y permitir que los soldados aliados avanzaran hacia el norte por la península italiana había degenerado, por el contrario, en otra sangrienta batalla de desgaste. Posteriormente Churchill escribió, en un párrafo muy citado: «Yo confiaba en que pudiéramos lanzar un gato montés a la costa, pero lo único que conseguimos fue una ballena varada». El primer ministro se consolaba pensado que todo aquello no era en vano, porque por lo menos los encarnizados combates en Anzio mantenían inmovilizada a una gran cantidad de tropas alemanas. Churchill le escribió al representante del Ejército británico en la Junta Combinada en Washington que «incluso una batalla de desgaste es mejor que quedarnos parados viendo combatir a los rusos», e informaba a la Cámara de los Comunes de que la iniciativa aliada en Anzio retenía a un gran número de alemanes que de lo contrario podrían emplearse en otros lugares, una clara alusión al Frente Oriental. Por supuesto, aunque los combates de Anzio retenían a las tropas alemanas, también mantenían ocupadas a las tropas aliadas. En palabras del historiador Martin Blumenson: «Nunca estuvo del todo claro quién retenía a quién».17

Además del elevado coste en vidas humanas (la suma de las bajas mortales de ambos bandos acabó superando las 80.000), los prolongados combates en Anzio también echaron por tierra la reasignación cuidadosamente planeada de LST al canal de la Mancha. Cuando Eisenhower llegó a Inglaterra para asumir su nueva misión como comandante supremo de los Aliados, ya sabía que los LST iban a ser un problema crucial, incluso sin la presión añadida de

apoyar la cabeza de playa en Anzio. Frederick Morgan, el general de división británico que había encabezado el equipo que organizó el plan original de la Operación Overlord, había basado todos sus cálculos en una ofensiva con tres divisiones, sobre todo porque la Junta Combinada le había dicho que solo iba a disponer de capacidad de transporte marítimo para ese número de tropas. Sin embargo, desde el principio, Eisenhower ya sabía que tres divisiones no eran suficientes para perforar el Muro Atlántico. Al fin y al cabo, él había empleado siete divisiones para invadir Sicilia. A partir de ese momento dio instrucciones para que se volviera a elaborar el plan, a fin de dar cabida a una ofensiva marítima con cinco divisiones, más dos divisiones aerotransportadas. Eso significaba un aumento espectacular del número de buques de desembarco, y en particular de los imprescindibles LST. El 23 de enero, el día después de que desembarcaran en Anzio las dos divisiones de Lucas, Eisenhower escribió a la Junta de Jefes de Estado Mayor en Washington para insistir en que, además de los 230 LST, las 250 LCI, y las 900 LCT que contemplaba Morgan en el plan original, él iba a necesitar otros 271 buques y lanchas de desembarco, incluidos 47 LST, vitales pero escasos.18

Tras recibir aquella información tan alarmante, la Junta de Estado Mayor respondió con un mal disimulado escepticismo. Le pidieron a Eisenhower que documentara «la base empleada para llegar a los recursos adicionales que se requieren». Querían saber cuántas lanchas de desembarco tenía. Cuál era su capacidad. Le pedían que justificara por qué iba a necesitar más. El comandante supremo aliado podría haber respondido con irritación a tales preguntas, pero la paciencia y la diplomacia proverbiales de Eisenhower le llevaron a elaborar una cuidadosa respuesta punto por punto, y a dejar que las cifras hablaran por sí solas. Informaba de que en aquel momento el número de LST en Inglaterra era de 173. Si a eso le sumaban los LST que estaban previstos que llegaran de Estados Unidos entre enero y mayo (25 al mes si no se perdía ninguno en el trayecto), el Día D Eisenhower dispondría de 248. Teniendo en cuenta que muchos de ellos iban a emplearse como barcos de mando y de dirección de cazas, Eisenhower iba a contar casi exactamente con

los 230 que había calculado Morgan para una ofensiva con tres divisiones. Pero claramente esa cifra no era suficiente para transportar cinco divisiones hasta la otra orilla del Canal y a mantenerlas allí.19

La Junta de Estado Mayor estadounidense y la Junta Combinada aliada aceptaron a regañadientes las matemáticas de Eisenhower, y buscaron alguna forma de desviar hacia Inglaterra algunos LST desde otros teatros de operaciones. El plan inicial de transferirlos desde el Mediterráneo se vio frustrado por la crisis de Anzio, y Eisenhower sugirió que tal vez aquellos LST podían ser sustituidos por buques de transporte de ataque, a fin de poder enviarlos a Inglaterra para la Operación Overlord. La Junta de Estado mayor (muy probablemente a instancias de King) tenía otra propuesta. Proponían enviar 26 LST completamente nuevos desde Estados Unidos al Mediterráneo si Jumbo Wilson accedía a enviar 26 de los que ya tenía en el Mediterráneo en aquel momento. Con toda la razón, Wilson se preguntaba por qué no resultaría más fácil enviar sencillamente los 26 LST nuevos directamente a Inglaterra. Tan solo entonces la Junta de Estado Mayor reveló que los nuevos LST en cuestión todavía estaban en las gradas de construcción y que no iban a estar disponibles hasta finales de mayo. Eso significaba que no iban a llegar a tiempo para la Operación Overlord. En lo que respectaba a Wilson, también llegarían demasiado tarde para los defensores de Anzio.20

Otra complicación era que, en Teherán, Churchill, Roosevelt y Stalin habían acordado organizar una ofensiva con dos divisiones en el sur de Francia —la Operación Anvil (Yunque)— al mismo tiempo que la invasión de Normandía. Los estadounidenses la habían propuesto en primer lugar para refrenar el entusiasmo de Churchill por otras aventuras más tangenciales, como su propuesta de invadir la isla de Rodas. Sin embargo, en Teherán Stalin había sorprendido a todo el mundo al manifestar su entusiasmo por un desembarco en el sur de Francia. A su juicio, el martillo de Normandía iba a asestar un duro golpe sobre el yunque mediterráneo. No obstante, para ejecutar aquella operación, los Aliados necesitaban aproximadamente otros ochenta o noventa LST, pero ¿de dónde iban

a sacarlos? Los aproximadamente quince que se habían retirado de la invasión de Birmania, ya cancelada, serían de gran ayuda, pero no eran suficientes, sobre todo teniendo en cuenta la situación en Anzio. Como señalaba Churchill, «todo giraba alrededor de los buques de desembarco, que durante unas semanas mantuvieron toda nuestra estrategia estrangulada con un apretado torniquete. Por una parte, la rígida fecha prevista para "Overlord", y por otra el traslado, reparación y reacondicionamiento de algo menos de cien de aquellos pequeños buques encorsetaban todos los planes».21

La solución tuvo dos vertientes. En primer lugar se pospuso un mes la fecha para Overlord, de la primera semana de mayo a la primera semana de junio. Eso le concedía un mes más a los astilleros estadounidenses para construir el mayor número posible de LST. Como le decía Eisenhower a Marshall en una carta: «Un mes adicional de producción de buques de desembarco, incluidos los LST, sería de gran ayuda». Sin embargo, aquello no bastaba. Además de retrasar el inicio de Overlord, los Aliados se vieron obligados a cancelar, o por lo menos a posponer, la Operación Anvil. Eisenhower se llevó una gran decepción. «Parece que ANVIL está sentenciada», anotaba en su diario. «Esto es espantoso». A pesar de todo, no había forma de engañar a las cifras. Sin los LST adicionales que se habían reservado para Anvil, Eisenhower no disponía del número suficiente para mantener a la fuerza de invasión en Normandía. Le escribió a Marshall que, aunque iba a haber suficientes LST para las tres primeras oleadas, a partir de ahí «desde el día D+1 por la mañana hasta el día D+4 por la mañana no llegarán, repito, no llegarán, más LST a las playas». En otras palabras, la fuerza de invasión aliada iba a quedar varada en las playas de Normandía durante tres días sin medios para reforzarse, ni abastecerse, ni (Dios no lo quiera) evacuar. Evidentemente, aquello era inaceptable, de modo que Eisenhower asumió de mala gana la realidad de que era imprescindible posponer la Operación Anvil.22

Anzio y Anvil no eran las únicas complicaciones. A juicio de Eisenhower, la guerra en el Pacífico estaba «absorbiendo demasiados de nuestros limitados recursos en buques de desembarco». Para dar salida a su frustración, Eisenhower recurría a su diario, quejándose

de que, a pesar de la estrategia de «Alemania primero», una política que todas las partes habían aceptado desde el principio, en el Pacífico estaba teniendo lugar una ofensiva de Estados Unidos con todos los medios, al tiempo que él se veía obligado a pelearse por el transporte marítimo necesario para llevar a cabo la operación más importante de toda la guerra. «Estamos librando dos guerras a la vez», anotaba, «y eso es un error».23

Como para recalcarlo, ocho días después de que la operación de Churchill desembarcara en Anzio, una parte de la 5.ª Flota de Raymond Spruance, que incluía 40 LST, realizaba un desembarco anfibio a gran escala en las Islas Marshall —el segundo paso de la Ofensiva del Pacífico Central.

Las Islas Marshall, un grupo de 32 atolones de coral, se encuentran diseminadas a lo largo y ancho de más de 1.000.000 km2 de océano. Más o menos en el centro del archipiélago se encontraba Kwajalein, el mayor atolón del mundo, cuya laguna central medía más de 100 km de largo y más de 30 kilómetros de ancho. Desde una altitud de 15.000 pies el atolón se parecía a un collar de plata arrojado apresuradamente sobre una alfombra azul tras una noche de jolgorio. Como la mayoría de los atolones, Kwajalein contaba con numerosas islas menores —diminutas cuentas del collar—, algunas de las cuales eran lo bastante grandes como para albergar instalaciones militares de cierta entidad. Las tres más importantes eran la isla de Kwajalein, en el extremo meridional del atolón, y las islas gemelas de Roi y Namur, en su extremo septentrional.24

Tras la matanza de Betio, a los Aliados les preocupaba que Kwajalein, que estaba a más de 1.000 km al noroeste de Tarawa, pudiera entrañar un coste aún mayor. No solo era más grande, sino que además los japoneses llevaban allí mucho más tiempo. Los japoneses no conquistaron la isla de Betio hasta enero de 1942, pero en cambio llevaban en las Islas Marshall desde la década de 1920 en virtud de un mandato de la Sociedad de Naciones. Según el Artículo 22 de dicho mandato, Japón tenía prohibido fortificar aquellas islas,

una restricción que fue confirmada por el Acuerdo de Limitación de Armamento Naval de 1922. A pesar de todo, los estadounidenses presuponían (acertadamente) que Japón había hecho caso omiso de dichas restricciones y había fortificado las islas de todas formas. Conscientes del hecho, casi todos los miembros del Estado Mayor de Nimitz instaban a que la siguiente ofensiva fuera contra una de las islas exteriores del grupo de las Marshall, en vez de la principal base japonesa de Kwajalein. Nimitz les desautorizó, ya que estaba convencido de que las lecciones aprendidas en Tarawa podían aplicarse eficazmente en Kwajalein.25

Una de esas lecciones era la importancia de un bombardeo preliminar prolongado y bien dirigido. Saltaba a la vista que el bombardeo contra Betio había sido un fracaso. La historia oficial de la guerra del Cuerpo de Infantería de Marina señalaba que «se descargó sobre cada pie cuadrado de la isla de Betio más cantidad de metal de la que había caído hasta ese momento sobre cualquier otro objetivo anfibio». Y sin embargo, cuando los invasores saltaron a tierra, los defensores estaban preparados y esperándoles. Esta vez, en vez de dinamitar la isla con explosivos de alta potencia, a cada buque se le asignaban unos blancos específicos, con la responsabilidad de neutralizar dichos objetivos antes de que comenzaran los desembarcos. Para asegurarse de que eran capaces de hacerlo, las fuerzas estadounidenses realizaron unos ensayos en Kahoolawe, un pequeño islote deshabitado (de quince kilómetros de largo y ocho de ancho) de roca volcánica de la cadena de las Islas Hawái. Allí los marines construyeron fortines hechos de troncos de cocotero y cemento parecidos a los que se encontraron en Tarawa, y las tripulaciones de los acorazados y los cruceros hicieron prácticas bombardeándolos e inspeccionando los resultados. El historiador de la Infantería de Marina Robert Heinl estimaba que Kahoolawe era «la isla más bombardeada del Pacífico».26

Una segunda lección era la evidente necesidad de más LVT, los aligátores con orugas, a fin de permitir a los soldados y los marines atravesar el arrecife de coral sin tener que vadear el último trecho hasta la orilla. Después de los sucesos de Tarawa, el Comité de Producción de Guerra duplicó el número de LVT, en construcción,

desde los 2.055 previstos hasta más de 4.000. Muchos de ellos estaban blindados y habían sido rediseñados para portar un cañón de 37 mm, lo que a todos los efectos los convertía en carros de combate ligeros y anfibios; fueron rebautizados con el acrónimo LVT(A). Con ese tipo de vehículos, los soldados y marines podían trepar por el arrecife bajo la cobertura de su propia artillería anfibia. Por supuesto, la construcción de 2.000 LVT adicionales incrementó las exigencias a las que estaba sometida la industria de construcción naval, ya de por sí sobrecargada de trabajo.27

En Pearl Harbor, los nuevos LVT se cargaron a bordo de los LST. En la espaciosa cubierta de carros de combate de un LST cabían dieciocho aligátores, y otros tantos podían cargarse con grúas sobre la cubierta superior. Cuando los LST llegaran a las inmediaciones de Kwajalein, podían acercarse a una distancia de entre 8 y 10 km de la playa de destino, abrir sus compuertas de proa y botar en el mar los LVT, cada uno de ellos con 20 soldados o marines a bordo. Una vez que los primeros 18 estuvieran a flote, se podía bajar con el montacargas el resto de LVT desde la cubierta superior a la cubierta de carros de combate y emprender la segunda oleada. Para la invasión de la isla de Kwajalein, 20 de aquellos LST le correspondían al Grupo de Combate Sur de Kelly Turner, y otros 18 fueron asignados a Richard «desde-muy-cerca» Conolly, recién llegado del Mediterráneo, para la invasión de las islas gemelas de Roi y Namur. Además, un LST se utilizaba como buque de mando y otro como barco de control del fuego de artillería.

La mayoría de los LST eran completamente nuevos y habían viajado apresuradamente desde sus astilleros a orillas del río Ohio, bajando por el Misisipí hasta Nueva Orleáns, donde habían sido equipados, y a continuación, a través del canal de Panamá habían llegado a San Diego, tan solo unos días antes de volver a zarpar con rumbo a Pearl Harbor. Los hombres que formaban sus tripulaciones también se habían incorporado recientemente, pues la mayoría venía directos de los cuarteles de instrucción, y la larga travesía desde Nueva Orleáns hasta el centro del Pacífico era su única experiencia en el mar. Algunos de ellos participaron en unas prácticas de desembarco en la isla de San Clemente los días 2 y 3 de enero.

Aquel ensayo dejó en evidencia los numerosos y alarmantes puntos flacos de los protocolos para botar los LVT, pero lo apretado del programa no permitía realizar ejercicios adicionales. A bordo de por lo menos un LST, de toda la tripulación tan solo un soldado había presenciado cómo se bajaba un LVT por el montacargas del barco hasta la cubierta de carros de combate.28

La invasión de Kwajalein tuvo lugar el 31 de enero (el mismo día que Kesselring iniciaba su contraataque contra la cabeza de playa de Anzio). Al igual que en casi todas las ofensivas anfibias, hubo varios problemas y retrasos imprevistos. Uno de ellos era el estado del mar, muy picado, lo que motivó la decisión de enviar los LST hasta las aguas mucho más tranquilas de la laguna, para después botar los LVT. Una vez lanzada la primera oleada de 18 LVT, estos esperaban dando vueltas mientras se bajaban los LVT de la cubierta superior a la cubierta de carros de combate, uno a uno, para que se unieran al resto. Ese proceso llevó mucho más tiempo de lo previsto. A bordo de uno de los LST, el montacargas se averió, dejando nueve de sus LVT varados inútilmente en la cubierta superior. Y por supuesto, se produjeron los retrasos habituales mientras los LVT se organizaban en oleadas para la ofensiva. A pesar de todos los contratiempos, los desembarcos en Kwajalein fueron mucho más satisfactorios que los de Tarawa. La historia oficial del Ejército concluía que el trayecto desde los buques hasta la orilla se «realizó rápidamente y sin graves complicaciones».29

Eso no era del todo cierto. Tras desembarcar la primera oleada de soldados (en Kwajalein) y de marines (en Roi y Namur) se suponía que los LVT con orugas debían regresar a sus respectivos LST para volver a cargar. A su regreso, algunos LVT no fueron capaces de encontrar sus buques de origen, y otros se quedaron sin combustible en el trayecto de vuelta. En una valoración que se quedaba corta, los historiadores oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina afirmaban que los LST y los LVT «no cooperaron todo lo bien que debían». Entre la confusión, muchos de los hombres asignados a las oleadas posteriores tuvieron que recurrir a las lanchas Higgins de todas formas. Al final, no tuvo importancia. Los defensores habían quedado tan maltrechos por el prolongado y preciso bombardeo

previo a la invasión que los supervivientes estaban aturdidos y desorientados. En la isla de Kwajalein solo quedó en pie una palmera. En Roi y Namur los marines conquistaron sus objetivos al cabo de un día; los soldados de la 7.ª División del Ejército no lograron someter Kwajalein hasta el 4 de febrero (un motivo de irritación para Holland Smith, que consideraba que el Ejército, como siempre, había hecho gala de una indebida cautela). No obstante, en ambos casos, las islas quedaron aseguradas más rápido y con menos bajas de lo que habían calculado los planificadores.30

De hecho, la rapidez de aquella conquista llevó a Nimitz a acelerar su programa y a invadir también la isla de Eniwetok, en el extremo occidental del atolón. La conquista se llevó a cabo dos semanas después, el 17 de febrero, con unas bajas relativamente escasas. A todos los efectos prácticos, los estadounidenses se habían hecho con el control de las Islas Marshall.

Uno de los motivos de aquel éxito tan asombroso fue el dominio del aire por parte de los estadounidenses, posibilitado por lo que se denominaba Grupo de Combate Rápido de Portaaviones —oficialmente llamado Grupo de Combate 58, comandado por Marc Mitscher, que para entonces había sido ascendido a vicealmirante—. Spruance, que era plenamente consciente de la problemática actuación de Mitscher en Midway —al ordenar el «vuelo a ninguna parte»— en un primer momento, dudaba sobre si debía otorgarle el mando, pero el almirante John Towers, jefe de la Oficina de Aeronáutica, defendió la causa de Mitscher, y Spruance accedió al nombramiento. Resultó ser una decisión acertada. El Grupo de Combate 58 estaba formado por nada menos que 12 portaaviones, de los que 6 eran portaviones grandes de la clase *Essex* , con 90 aviones o más cada uno. En conjunto, los portaaviones del grupo disponían de más de 700 aviones. Acompañada por los nuevos acorazados rápidos, los cruceros pesados y 40 destructores, era la fuerza naval de ataque más poderosa jamás reunida. Para la Operación de las Marshall, se dividió en cuatro grupos de combate de tres portaaviones cada uno, que surcaban el Pacífico Central a

placer, atacando y destruyendo aviones japoneses en el aire y en tierra. Aquellos ataques eran tan devastadores que a partir del 4 de febrero, cuando se declaró segura la isla de Kwajalein, a los pilotos estadounidenses literalmente se les habían acabado los blancos. A consecuencia de ello, ningún navío aliado sufrió un solo ataque aéreo durante la operación, un drástico contraste en comparación con los desembarcos de Salerno y Anzio.31

El almirante Koga no se atrevía a salir a desafiar a aquel arrollador poderío naval. Ni siquiera el Kidō Butai en su apogeo habría sido rival para el Grupo de Combate 58, y dado que Koga había seguido el ejemplo de Yamamoto al utilizar los grupos aéreos de su flota para que ayudaran en la defensa de Rabaul, sus portaaviones contaban con una dotación de aviones muy inferior a la máxima. Que sus acorazados y cruceros pesados se hicieran a la mar sin una sólida cobertura aérea habría sido un suicidio. Y además, la estrategia defensiva japonesa consistía en atesorar sus recursos para la batalla final. La Armada Imperial japonesa tan solo pondría en acción sus portaaviones y sus acorazados cuando los estadounidenses perforaran el círculo interior de las defensas japonesas.

Ese momento estaba más próximo de lo que nadie podía sospechar, ni en Tokio ni en Truk. La conquista de las Islas Marshall por los estadounidenses había sido tan rápida y desigual que alentó a Nimitz y a la Junta de Jefes de Estado Mayor a pasar de largo y dejar atrás la principal base de Koga en Truk. En aquel momento parecía una jugada arriesgada, ya que desde 1942 Truk era la principal base japonesa en el Pacífico Central. Sin embargo, en realidad no estaba ni mucho menos tan bien fortificada como pensaban los estadounidenses, porque los japoneses nunca habían creído del todo que el enemigo fuera a llegar tan lejos. Ahora que lo habían hecho, Nimitz y Spruance concluyeron que la 5.ª Flota podía dejarla atrás y dar el salto hasta casi 2.400 km más allá, para llegar a Saipán, en las Islas Marianas.32

Mientras tanto, en Italia, Kesselring lanzaba un ataque final con todo contra la cabeza de playa de Anzio el 18 de febrero, al día siguiente de la conquista de Eniwetok. Para entonces había siete divisiones aliadas dentro de la abarrotada cabeza de playa, pero la ofensiva del 10.º Ejército alemán fue tan furibunda que Mark Clark consideró fugazmente la posibilidad de ordenar una evacuación. No llegó a ser necesario. Al final, el ataque alemán fue decayendo, y tras agotar su último cartucho, Kesselring abandonó la idea de obligar a retroceder a los invasores hasta el mar, aunque por supuesto ni Clark ni Lucas lo sabían. Una semana después, el propio Lucas ya no estaba. El 25 de febrero, el general de división Lucian Truscott le relevaba del mando en Anzio, aunque aquello no afectó sustancialmente a la situación, ahora estática.

El cambio se produjo casi tres meses después. Como Eisenhower había sospechado desde el principio, en Anzio el éxito llegó únicamente tras un golpe decisivo contra la Línea Gustav. En un esfuerzo genuinamente aliado, las unidades estadounidenses, británicas y canadienses atacaron la Línea Gustav en las inmediaciones de la carretera principal hacia Roma, mientras que la Fuerza Expedicionaria francesa, a las órdenes del general Alphonse Juin, lograba una victoria crucial a la derecha de ese punto, y el 2.º Cuerpo polaco, a las órdenes del teniente general Wladyslaw Anders, tomaba Montecassino e izaba la bandera de Polonia sobre las ruinas de la abadía el 17 de mayo. Aquellas ofensivas restablecieron el dinamismo de la situación táctica, y cinco días más tarde Truscott orquestaba una salida del cerco de Anzio y avanzaba hacia el interior para tomar la localidad de Cisterna, de gran relevancia estratégica. Clark tuvo la posibilidad de acorralar al 10.º Ejército alemán en su retirada, pero estaba tan obsesionado por conquistar Roma que dejó escapar a los alemanes para poder ganar la carrera hasta la capital italiana.

El 4 de junio, algunas unidades de tres divisiones estadounidenses (la 3.ª, la 85.ª y la 88.ª) entraban en Roma. Clark había trabajado duro para asegurarse de que las unidades estadounidenses (y no las británicas) entraran primero en la ciudad, y gozó de su momento de triunfo mientras los habitantes de la

ciudad se echaban a las calles el 5 de junio para vitorear a los estadounidenses y darles la bienvenida como sus libertadores. Fue un momento embriagador, que daba lugar a descomunales titulares en el *New York Times* : «ROMA TOMADA INTACTA». El momento de triunfo de Clark le duró poco. El titular del día siguiente rezaba: «LOS EJÉRCITOS ALIADOS DESEMBARCAN EN FRANCIA».33

[1] *Auxiliary merchant cruisers* / *Admiralty-made coffins* ; y *landing ship, tank / large slow target* , en el original *(N. del T.)* .

[2] En el trayecto hacia la conferencia, Roosevelt viajó a bordo del *Iowa* , un nuevo acorazado. El 14 de noviembre, aproximadamente a 1.000 km de la costa de Virginia, el presidente se encontraba en el puente, observando un ejercicio de artillería desde su silla de ruedas, cuando atronó un aviso por el 1MC, el sistema de megafonía de a bordo: «Torpedo en el agua. Esto no es un simulacro». Lejos de preocuparse, la reacción de Roosevelt fue decirle a su ayuda de cámara: «¡Arthur! ¡Arthur! Llévame hasta la borda de estribor. ¡Quiero ver el torpedo!». El torpedo no provenía de un *U-Boot* sino de un destructor estadounidense, el USS *William D. Porter* , que por accidente lo disparó contra el *Iowa* durante el ejercicio. El capitán del *Iowa* maniobró para evitarlo, y el torpedo explotó sin causar daños. Posteriormente el torpedero del *William D. Porter* responsable fue condenado a 14 años de trabajos forzados, pero Roosevelt intervino, y dio la orden de que no se castigara a nadie por aquel percance.

[3] También Roosevelt enfermó después de regresar de Teherán y estuvo varios meses indispuesto. Oficialmente su médico de la Casa Blanca, el almirante Ross T. McIntyre, le diagnosticó una gripe, aunque otros médicos sospechaban correctamente que se trataba de «hipertensión maligna», un síntoma de la enfermedad del corazón que más tarde acabó con su vida.

QUINTA PARTE.

La hora de la verdad

Las decisiones independientes y por separado que tomaron en 1941 Adolf Hitler en Berlín y los caudillos japoneses en Tokio de lanzar sus fuerzas militares contra la Unión Soviética y Estados Unidos figurarán para siempre entre los actos más autodestructivos de la historia. En 1944, el alcance de su insensatez había quedado totalmente en evidencia. En Europa, el Ejército Rojo, con más de tres millones de soldados, obligaba a retroceder a los alemanes hasta las fronteras de Polonia y Rumanía, y las fuerzas anglo-estadounidenses se preparaban para invadir la Francia ocupada; en el Pacífico, la 5.ª Flota estadounidense se disponía a perforar el círculo interior de las defensas de Japón en las Islas Marianas.

Durante más de dos años el Ejército Rojo había soportado la carga de la guerra terrestre en Europa, mientras los Aliados de habla inglesa eliminaban los submarinos alemanes en el mar, contenían la ofensiva japonesa en el Pacífico y reafirmaban su control sobre el Mediterráneo. Stalin, desconfiado por naturaleza, se volvió aún más receloso al ver que los británicos y los estadounidenses rehusaban abrir un verdadero segundo frente contra la Wehrmacht. El líder soviético había visto con mal disimulado desdén cómo las fuerzas anglo-estadounidenses invadían primero el norte de África, después Sicilia y luego la península italiana, y cómo los estadounidenses

llevaban adelante no una sino dos ofensivas en el Pacífico. A pesar de que la política oficial decía que había que derrotar primero a Alemania, los estadounidenses habían invadido Guadalcanal antes que el norte de África, y habían puesto en marcha la Operación Cartwheel antes que la Operación Husky. Incluso durante el verano de 1944, al mismo tiempo que los británicos y los estadounidenses finalmente se preparaban para abrir en Normandía una brecha en el Muro Atlántico del que tanto alardeaba Hitler, las fuerzas estadounidenses también iniciaban nuevas ofensivas en el Pacífico.

Una buena medida de lo hegemónica que había llegado a ser la superioridad material de los Aliados era que los estadounidenses hubieran considerado siquiera la posibilidad de llevar a cabo una nueva campaña en el Pacífico, prácticamente en el mismo momento que se preparaban para tomar al asalto la costa de Normandía. El gigante industrial estadounidense había arrancado despacio, y durante más de un año la escasez de transporte marítimo supuso un impedimento que mantuvo paralizadas importantes operaciones. Sin embargo, ahora, las fábricas y los astilleros estadounidenses funcionaban a toda máquina, y sus productos inundaban los teatros de operaciones. Y la ventaja de los aliados no solo se medía en términos de cantidad. En 1941 los carros de combate y los aviones alemanes eran cualitativamente superiores al armamento de los Aliados; los aviones de combate y los torpedos japoneses eran los mejores del mundo. En 1944 ya no era así.

Teniendo en cuenta esas circunstancias, el desenlace final de la guerra, para el que todavía faltaba un año entero, difícilmente podía ponerse en duda. Esa realidad generó desesperación tanto en Alemania como en Japón, una desesperación ejemplificada por la decisión de los alemanes de acelerar la «Solución Final» hasta su atroz conclusión, y por la adopción por parte de los japoneses de la táctica de estrellar deliberadamente sus aviones contra los buques aliados. Mientras tanto, en Los Álamos, en las colinas que dominan Santa Fe, en Nuevo México, y en otros lugares, los científicos trabajaban en laboratorios secretos para desarrollar un arma de un poder destructivo tan grande que apenas podía imaginarse. Después

de sembrar vientos, las potencias del Eje estaban a punto de cosechar tempestades.

23. EL DÍA D

En enero de 1944, el mismo mes en que los soldados aliados desembarcaban en Anzio, en el sur de Inglaterra más de un millón y medio de soldados estadounidenses, británicos y canadienses empezaban a ensayar una invasión a gran escala de la Francia ocupada por Alemania. Allí estaba, por fin, el segundo frente que Stalin llevaba exigiendo desde hacía más de dos años. Aunque su nombre en clave era Operación Overlord, el elemento naval y marítimo, incluyendo la travesía del Canal y los desembarcos en sí, recibió el nombre de Operación Neptuno. Mientras que Eisenhower estaba al mando de Overlord, el almirante sir Bertram Ramsay, el héroe de Dunkerque, que había sido el segundo de Cunningham en la Operación Torch y había estado al mando del grupo de combate oriental (británico) durante la invasión de Sicilia, era el máximo responsable de Neptuno. En calidad de tal, estaba al mando de la mayor concentración de barcos de la historia mundial.

Ramsay llegó a Inglaterra en octubre de 1943, mucho antes que Eisenhower, y estableció su cuartel general en Southwick House, cerca de Portsmouth, una majestuosa mansión de estilo georgiano que se utilizaba como escuela de navegación de la Royal Navy. Cuando Ramsay se instaló allí, su Estado Mayor levantó un gigantesco mapa mural del canal de la Mancha en el que figuraban todos los puertos del sur de Inglaterra donde estaban concentrándose las tropas aliadas, así como las playas objetivo de Normandía donde iban a desembarcar los Aliados. Después de orquestar la evacuación masiva desde la costa continental en 1940, en Dunkerque, ahora, cuatro años después, Ramsay iba a tener la satisfacción de supervisar el regreso de los Aliados. Para lograrlo debía trasladar de una orilla a otra del Canal todo un ejército aliado —en realidad, dos ejércitos—, así como los equipos y vehículos necesarios, prestar el apoyo de fuego de artillería naval requerido para los desembarcos, y después mantener a los invasores bien

reforzados y abastecidos durante los días, semanas o meses que hicieran falta para asegurar y ampliar su punto de apoyo.1

Los ensayos para el Día D se realizaron a lo largo de toda la costa inglesa, desde el canal de Brístol, al oeste, hasta el estuario del Támesis al este. Para alojar a los estadounidenses, el Gobierno británico puso a su disposición 57.000 hectáreas de litoral en Devon y en Cornualles. Allí los estadounidenses crearon lo que vino en llamarse la Academia de Combate del Ejército Estadounidense, en las inmediaciones de Slapton, una pintoresca playa a pocos kilómetros de la localidad de Dartmouth, donde tenía su sede la Academia Naval británica. Aparte de su ubicación, había varios factores que hacían de Slapton el lugar casi ideal para los ensayos. Al igual que las playas objetivo del otro lado del Canal, Slapton Sands era una playa de gravilla: miles de millones de guijarros negros y grises pulidos por las olas. Además, la superficie de la ondulada campiña que había detrás de Slapton Sands, jalonada por los setos que separaban sus verdes campos, era parecida al paisaje de *bocage* (soto) que había al otro lado de las playas normandas donde iba a tener lugar el desembarco. Después de evacuar a la población civil de la zona, allí se instalaron los estadounidenses y, semana tras semana, primero por batallones, luego por regimientos, y por último por divisiones, realizaron desembarcos de práctica en Slapton Sands y en otros lugares. «Cargábamos y descargábamos una y otra vez tropas y equipos de distintos tipos», recordaba el tripulante de un LST. «Nunca estábamos seguros de si un simulacro podía ser el desembarco de verdad». Al llegar la primavera, al tiempo que los días se hacían más largos y el clima más templado, por fin el número de LST disponibles se aproximó a la cifra prevista, y los ensayos se fueron haciendo cada vez más grandes y más complejos.2

Uno de ellos, a mediados de abril, se denominaba Ejercicio Tiger (Tigre). En él participaba la Fuerza U, el elemento naval del grupo de invasión para la playa de Utah, comandado por el contraalmirante estadounidense Don Moon. El plan consistía en desembarcar el grueso del 7.º Cuerpo del general de división J. Lawton Collins en Slapton Sands bajo la cobertura del fuego de la artillería naval, y

desde allí los soldados debían avanzar hacia el interior para «tomar» la localidad de Oakhampton. Eisenhower y Ramsay querían que el ejercicio fuera lo más realista posible, y para crear las condiciones con las que probablemente iban a encontrarse los invasores en la playa de Utah, el Arma de Ingenieros colocó tetraedros anticarro de acero y alambre de espino sobre la gravilla. Incluso colocaron minas con explosivo real.3

La flotilla de Moon para los desembarcos de prácticas incluía 21 LST, 28 LCI(L) y 65 LCT, así como casi cien embarcaciones más pequeñas y la habitual escolta de buques de guerra. Los barcos debían zarpar de Plymouth en dos oleadas, navegar toda la noche hasta la mitad del Canal y regresar hacia la costa inglesa para desembarcar las tropas al amanecer, tal y como estaba previsto que lo hicieran seis semanas después en Normandía.

La cosa no empezó bien. Una de las primeras flotillas de LST de la primera oleada llegó tarde al punto de encuentro, y Moon pospuso el desembarco hasta que llegara. Pero no todo el mundo se enteró. A consecuencia de ello, cuando una parte de las lanchas Higgins se pusieron en marcha hacia la playa conforme a la planificación original, se vieron rodeadas por las explosiones del fuego «preliminar» de la artillería naval de los cruceros y destructores. Aunque el problema se resolvió rápidamente, aquello parecía un mal presagio.4

La segunda oleada de 8 LST totalmente cargados zarpó de Plymouth a las 22.00 del 27 de abril. Se produjo la confusión habitual cuando los barcos se agolparon en la oscuridad para salir del puerto hasta encontrar su lugar en la formación. En medio de la maniobra, el destructor británico *Scimitar* , uno de los dos buques de escolta asignado al convoy, colisionó con una lancha de desembarco estadounidense y tuvo que retirarse de la operación, dejando tan solo la corbeta *Azalea* , de la clase Flor, como escolta. Aquella misma noche, y de forma totalmente casual, Theodor Krancke, excapitán del *Admiral Scheer* y ahora al mando de la flotilla de lanchas rápidas con base en Cherburgo, ordenó la salida de nueve *Schnellbooten* alemanas para realizar una patrulla rutinaria del Canal.5

Unos minutos después de la 1 de la madrugada del 28 de abril, los ocho LST estadounidenses se aproximaban a la bahía de Lyme cuando un tripulante del LST-507 oyó lo que describió como «un chirrido arrastrado» debajo del barco. Aunque en ese momento nadie se dio cuenta, en retrospectiva es evidente que se trataba de un torpedo alemán pasando justo por debajo del casco. El capitán del 507, el capitán de corbeta J. S. Swarts, ordenó zafarrancho de combate, aunque la mayoría de los marineros, que diligentemente acudieron a sus puestos de combate, suponían que sencillamente aquello formaba parte del ejercicio —ya lo habían hecho muchas veces—. Unos minutos después, unas brillantes balas trazadoras de color verde procedentes de las lanchas rápidas iluminaban la oscuridad, y a las 2.07 de la madrugada un torpedo explotaba contra el casco del LST-507.6

Como la bodega de carga de los LST tenía que ser muy espaciosa, había muy pocos mamparos estancos que pudieran cerrarse para limitar la inundación, y el 507 empezó a hundirse, al tiempo que se desataban varios incendios entre los vehículos estacionados en la cubierta de carros de combate. El subteniente Gene Eckstam, médico de a bordo, echó un vistazo a la bodega de carga y vio «un alto horno gigantesco y rugiente», donde los carros de combate y los camiones, todos con los depósitos de combustible llenos, empezaban a arder y explotaban uno detrás de otro. Tal y como lo recordaba Eckstam: «Ardían los camiones; ardía la gasolina, y explotaba la munición de las armas de mano». Podía oír los gritos de los hombres que se estaban quemando vivos. Sabía que no podía hacer nada por ellos; la inhalación de humo acabaría muy pronto con los que aún permanecieran con vida. «De modo que cerré las compuertas de acceso a la cubierta de carros de combate y apreté las trincas con todas mis fuerzas». 7

El 507 no fue la única víctima. Tan solo once minutos después, dos torpedos alcanzaban al LST-531 de forma consecutiva. Se hundió al cabo de seis minutos, llevándose consigo a la mayoría de la tripulación y de los soldados que llevaba a bordo. Los que no quedaron atrapados dentro saltaron a las frías aguas del canal de la Mancha.

A bordo del *Azalea* , que navegaba dieciséis kilometros por delante del convoy, George C. Geddes, capitán de navío de la Royal Navy, ordenó dar media vuelta y acudió a toda velocidad al lugar del desastre. Imaginándose que el culpable era un submarino alemán, Geddes redujo la velocidad y activó su Asdic. No hubo contactos. Dudó si disparar bengalas en medio de la oscuridad para iluminar la zona, por temor a dejar en evidencia al resto de LST, que ya se dirigían a tierra lo más deprisa que podían. Para entonces las lanchas torpederas alemanas ya iban de regreso a toda máquina hacia su guarida de Cherburgo.

El saldo final fue de dos LST hundidos y dos dañados, uno de ellos tan seriamente que nunca volvió a hacerse a la mar. La cifra de muertos era preocupante: 198 marineros y 441 soldados. Se da la circunstancia de que esa cifra es mayor que la de los que cayeron durante los desembarcos reales en la playa de Utah seis semanas después. Eisenhower insistió en que había que mantener en secreto todo el suceso. De lo contrario, el hecho no solo anunciaría a bombo y platillo a los alemanes lo exitosa que había sido su incursión, sino que supondría un golpe demoledor para la moral de los Aliados en vísperas de la invasión.8

No obstante, Eisenhower y Ramsay también estaban casi igual de preocupados por la pérdida de aquellos tres LST. El margen de seguridad en materia de LST era tan estrecho que la pérdida de tres de ellos ponía en riesgo la viabilidad de la operación. Eisenhower pidió inmediatamente que le enviaran otros tres desde Estados Unidos. King le dijo que no había ninguno disponible y que, aunque lo hubiera, resultaba imposible que llegara allí a tiempo. King cablegrafió a Cunningham al Mediterráneo para sugerirle que le enviara tres LST a Eisenhower, prometiéndole sustituirlos por otros nuevos en cuanto estuvieran disponibles. Una vez más, los Aliados se veían obligados a trasladar recursos navales de un teatro a otro.9

El desastre de la bahía de Lyme no malogró el programa. El 28 de mayo, Ramsay envió una orden a todos los mandos de la Armada: «Ejecuten la Operación Neptuno». Miles de buques se pusieron en

marcha: los acorazados y cruceros para las misiones de apoyo de fuego artillero naval zarparon de sus puertos de Irlanda del Norte y Escocia, al tiempo que los buques y lanchas de desembarco empezaban a cargar en los puertos de la costa meridional de Inglaterra, desde Falmouth, en Cornualles, hasta Newhaven, en East Sussex. En tierra, largas columnas de camiones que transportaban a los soldados con su equipo completo avanzaban en un flujo interminable a lo largo de las estrechas carreteras del sur de Inglaterra hacia la costa. Todas las complejas piezas de un gigantesco rompecabezas militar parecían moverse como animadas por un único impulso, y efectivamente, así era.10

Los soldados se concentraron en docenas de puertos a orillas del Canal, donde los ingenieros habían construido playas de hormigón («playas duras»). Los buques de desembarco de menor tamaño podían embarrancar en aquellas playas duras y cargar carros de combate, camiones, *jeeps* y otros vehículos directamente desde la orilla, sin necesidad de un embarcadero ni de grúas pesadas. Además, algunos de los LST de gran tamaño se arrimaron a las playas duras, pero la mayoría permanecían fondeados en el puerto, y las tropas y el material se iban transbordando a bordo.11

En Plymouth, las tropas del 7.º Cuerpo de Collins embarcaron en los 865 buques de la Fuerza U de Moon. Más al este, en Weymouth y Portland, las tropas de la 1.ª División de Infantería de Estados Unidos del general de división Charles Huebner, veteranos del desembarco en Gela, Sicilia, y ahora destinadas a la playa de Omaha, embarcaban en los buques del contraalmirante John L. «Jimmy» Hall. Aún más al este, en Southampton y Portsmouth, las tropas del 2.º Ejército británico, a las órdenes del teniente general Miles Dempsey, embarcaban en los buques de la Fuerza S del contraalmirante George Talbot y de la Fuerza G del contraalmirante Cyril Douglas-Pennant, que debían llevarlas a las playas Sword y Gold, mientras que la 1.ª División canadiense embarcaba en los buques de la Fuerza J, con destino a la playa Juno, comandada por el comodoro sir Geoffrey Oliver, veterano de los desembarcos en Sicilia y Salerno.12

El proceso de carga era lento pero incesante. Se había calculado cuidadosamente la carga específica de cada buque en los detallados documentos de planificación, y los intendentes, armados de sus portapapeles, comprobaban cada artículo a medida que los vehículos embarcaban marcha atrás con sumo cuidado y ocupaban su lugar a bordo de los buques de desembarco. Una vez allí, eran amarrados para que no se desplazaran durante la travesía. Los soldados, con sus mochilas de 27 kg y portando sus fusiles Garand M-1 de 4 kg, subían a bordo en formación, y también ellos eran recontados uno a uno. Una vez que se certificaba el cargamento como completo y exacto, el capitán del buque de desembarco ordenaba cerrar la rampa, y el navío se retiraba de la playa dura para fondear frente al puerto. En cuanto lo hacía, otro barco ocupaba su lugar y el proceso continuaba. Así sin parar durante 5 días en 171 puntos de embarque.13

El Día D era el 5 de junio. Originalmente estaba previsto para la primera semana de mayo, pero se pospuso a fin de dar un mes más de plazo para la construcción de nuevos LST. Para cumplir con ese plazo, los buques de desembarco no zarparon todos a la vez. Para llegar al mismo tiempo al punto de encuentro, los más alejados se hicieron a la mar primero, algunos el 3 de junio. Al adentrarse en aguas de Canal, constataron que iba a ser una travesía movida. El rocío del mar caía en cascada por encima de las bancadas de las lanchas de menor tamaño y se arremolinaba sobre la cubierta; los soldados empezaron a vomitar por la borda incluso antes de que los buques salieran del fondeadero. Después empezó a llover. Eisenhower se reunió con su equipo de comandantes en Southwick House, el cuartel general de Ramsay, donde el coronel James M. Stagg, meteorólogo de Estado Mayor, informaba de que probablemente el tiempo iba a empeorar mucho, para después mejorar un poco. Unas circunstancias parecidas habían caracterizado la invasión de Sicilia, y en aquella ocasión Eisenhower había decidido atenerse al programa original. En esta ocasión decidió que era imprescindible posponer la invasión 24 horas.14

Eso resultaba más fácil de decir que de hacer. Ya se habían hecho a la mar más de mil buques y hubo que ordenarles que regresaran a

puerto. Ramsay llamó a todos los comandantes de los grupos de combate para preguntarles si podían esperar. Sí podían. En la minuciosa planificación se había contemplado casi cualquier contingencia, incluida aquella. Una frase en clave preestablecida («One Mike Post») se difundió a través de la red de radio TBS de corto alcance y alta frecuencia, y los buques actuaron conforme a ella. Un grupo de lanchas anfibias de la Fuerza U de Moon ya estaba fuera del alcance del TBS, por lo que Ramsay tuvo que enviar a un destructor a toda máquina para localizarlas y traerlas de vuelta.

El equipo de mando de Eisenhower volvió a reunirse a las 4.00 de la madrugada del 5 de junio. El tiempo había mejorado un poco, aunque en el Canal el mar seguía bastante agitado. A pesar de todo, Stagg pronosticó que probablemente mejoraría al día siguiente, de modo que Ike tomó la decisión. «OK», dijo, «Vamos allá».15

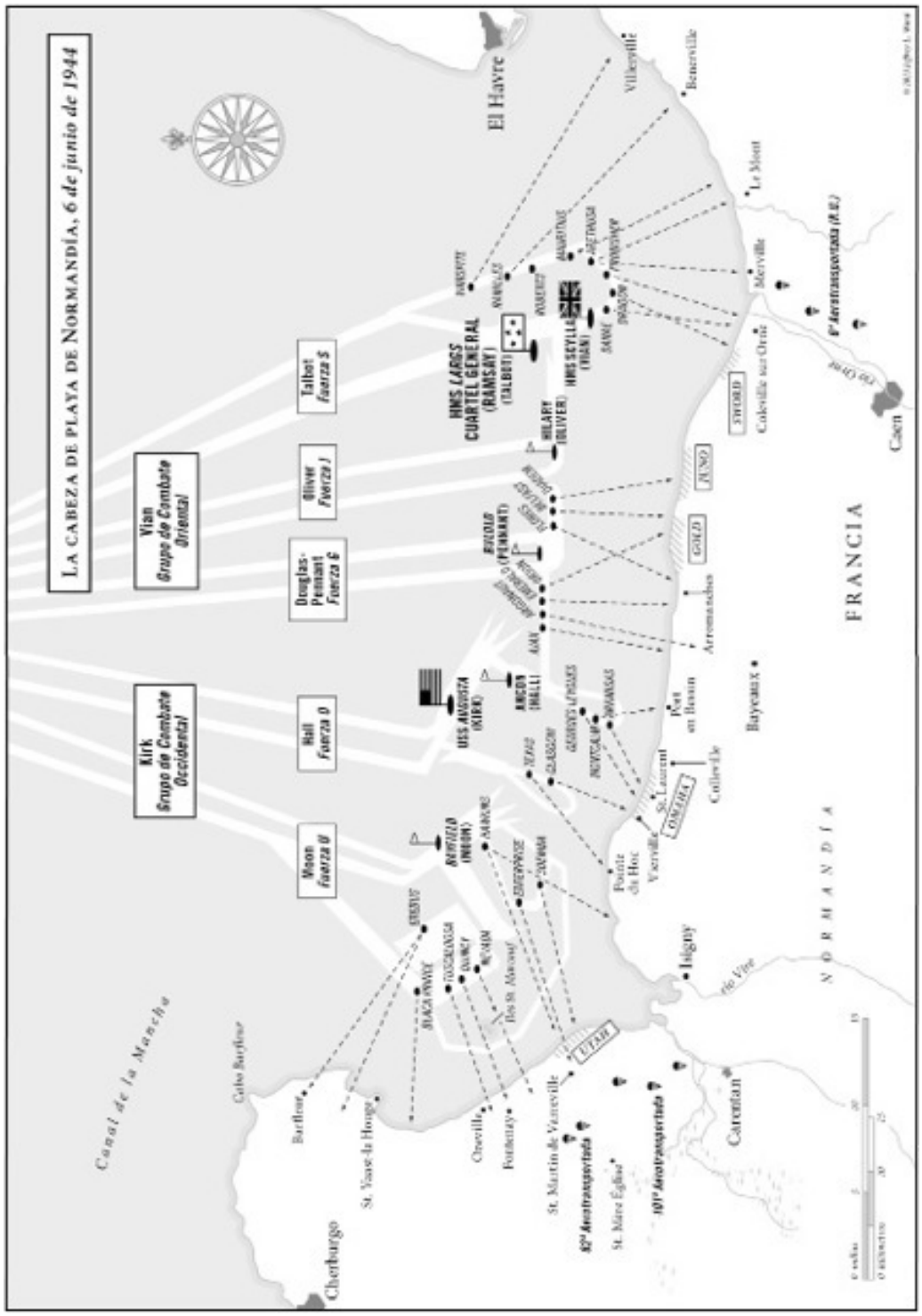
Durante toda la tarde y la noche, miles de buques procedentes de los puertos de Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda del Norte navegaron hacia el punto de encuentro en medio del canal de la Mancha, a 32 km al sur de la isla de Wight. Oficialmente, el punto de encuentro se llamaba Área Zebra, pero casi todo el mundo lo llamaba Piccadilly Circus, por la plaza del centro de Londres, famosa por sus atascos. Entre los buques que se concentraron allí había 284 buques de guerra de más de media docena de países, entre ellos Canadá, Francia, Holanda, Noruega y Polonia, aunque la mayoría eran británicos o estadounidenses. También había casi 2.000 barcos anfibios, incluidos 311 valiosísimos LST. Se trataba de una colección un tanto ecléctica. Algunos navíos eran creaciones exóticas, como por ejemplo los monitores, que portaban cañones de 380 mm, o algunas LCT que habían sido modificadas para portar lanzaderas de cohetes de 27 kg, buques de mando con un caótico despliegue de antenas electrónicas, y unas embarcaciones con aspecto de balsas, llamados «ferries rinoceronte», que se empleaban para trasladar vehículos y equipo desde los LST hasta la playa. Contando los cientos de lanchas Higgins, el número total de embarcaciones ascendía a más de 6.000. De todas las impresiones que los

veteranos iban a recordar durante los años venideros, la más indeleble y ubicua fue el panorama «de miles y miles de barcos de todas clases que se extendían de horizonte a horizonte».16

Poco antes de la medianoche, los buques aliados concentrados en el Área Zebra empezaron a avanzar hacia el sur, navegando hacia la costa francesa a través de canales previamente dragados de minas. Aún faltaban varias horas para el amanecer cuando llegaron frente a la costa francesa, y los soldados a bordo de los buques de transporte se alinearon junto a la borda para descender con sumo cuidado por las escalas de cuerda hasta las lanchas Higgins. Cuando las lanchas alcanzaban la cifra de soldados que tenían asignada, se ponían en marcha y empezaban a dar vueltas por las inmediaciones, al tiempo que otras lanchas ocupaban su lugar junto al casco del buque. No todos los hombres embarcaron a la vez —tan solo los designados para formar las primeras oleadas—. La invasión de Francia, al igual que la de Sicilia y la península italiana, iba a llevarse a cabo no a través de una única carga hacia la costa, sino de una serie ininterrumpida de desembarcos separados, con una diferencia de entre quince y veinte minutos, que iba a durar todo el día, y en realidad a lo largo de varios días, e incluso semanas después. 17

A los soldados que iban a bordo de las zarandeadas lanchas Higgins, la espera dando vueltas se les hizo interminable, y algunos tuvieron que soportarla durante tres horas o más. Los hombres vomitaban por la borda o, si no eran capaces de subirse a las bancadas, muy altas, lo hacían sobre sus botas. Muy pronto la mayoría de las lanchas apestaba a una perniciosa mezcla de vapores de gasoil, cordita del fuego de artillería naval y *mal de mer* . Finalmente a eso de las 4.00 de la madrugada, con tan solo un atisbo de luz visible a lo largo del horizonte oriental, las lanchas formaron en fila de a uno y se encaminaron hacia la orilla, para la que aún faltaban más de 6 km y que resultaba imposible de distinguir en la oscuridad previa al amanecer. La Hora H —el momento previsto para que arribaran a la playa— era las 6.30 para los estadounidenses y las 7.30 para los británicos y canadienses. La diferencia horaria era imprescindible, pues la suave pendiente de las playas de los británicos y canadienses provocaba que, pese a que

estaba subiendo la marea, en las playas Gold, Juno y Sword no iba a haber calado suficiente para que las lanchas de desembarco llegaran hasta la playa antes de las 7.25.18



En el Pacífico, en Tarawa y otros lugares, los estadounidenses habían aprendido que un breve bombardeo naval, por intenso que fuera, a menudo no lograba inutilizar, o dañar siquiera, las defensas en tierra, cuidadosamente preparadas. Esa lección se había aplicado en Kwajalein y en Eniwetok, donde los bombardeos habían sido más prolongados y se habían orquestado con mayor cuidado; unos meses después, los bombardeos de la Armada en Iwo Jima y Okinawa iban a durar varios días. En el Pacífico eran posibles los bombardeos prolongados, porque una vez que los estadounidenses rodeaban una isla y la dejaban aislada, los japoneses ya no podían reforzarla. Ese no era el caso en la costa de Francia, donde un bombardeo prolongado podía señalar al enemigo exactamente dónde pretendían desembarcar los Aliados. Estos depositaban gran parte de sus esperanzas en el factor sorpresa, y un bombardeo prolongado acabaría echando por tierra esa ventaja. Una vez iniciado el bombardeo, cada hora que pasara daba tiempo a que los nazis concentraran fuerzas para un contraataque que podía obligar a los invasores a retroceder hasta el mar. Por ese motivo, los planificadores aliados decidieron que en Normandía el fuego de artillería naval y los bombardeos aéreos debían durar tan solo una hora.

La mayoría de los buques de guerra de la Royal Navy bombardearon las playas británicas y canadienses, mientras que los barcos de la U.S. Navy se centraron en las playas estadounidenses. Para las tripulaciones de dos cruceros franceses situados frente a la playa de Omaha, fue un momento emotivo. El comandante del crucero francés *Montcalm* , el capitán de navío E. J. H. L. Deprez, que enarbolaba una gigantesca bandera tricolor, cavilaba en voz alta: «Es monstruoso tener que disparar contra tu propia patria».19

Si bien la duración del bombardeo fue breve, el volumen fue impresionante. Tan solo el acorazado *Nevada* disparó 337 proyectiles de 356 mm y 2.693 proyectiles de 127 mm contra la playa de Omaha. En medio de aquel fuego de barrera naval, hicieron su aparición más de 2.000 bombarderos aliados. Las tropas que iban a bordo de las lanchas Higgins, y que ya iban de camino a la costa, contemplaban cómo las explosiones del fuego artillero naval y de los

bombardeos aéreos generaban enormes nubes de humo y polvo que arrasaban el litoral, y daban gracias a Dios por no ser ellas el blanco de semejante furia.

La densa capa de nubes que cubría las playas —los restos de la tormenta que iba disipándose poco a poco— mermó gravemente el impacto del ataque aéreo. Los pilotos y los bombarderos, que volaban por encima de las nubes, tenían que estimar el lugar donde lanzar las bombas, y por temor a hacerlo demasiado pronto, entre los buques de desembarco amigos, soltaron gran parte de su munición muy tierra adentro, provocando cráteres en la campiña pero casi sin afectar en lo más mínimo a las defensas de las playas. Por su parte, los acorazados y los cruceros siguieron disparando hasta tan solo unos segundos antes de que las primeras lanchas Higgins arribaran a las playas a las 6.40, tan solo diez minutos después de lo previsto. Descendieron las rampas, los timoneles de la Armada gritaron: «¡Todo el mundo abajo!», y los soldados desembarcaron a trancas y barrancas en medio de una vorágine de violencia.20

De las cinco playas objetivo, la más peligrosa resultó ser Omaha. Uno de los motivos era su geografía. Al igual que Salerno, la playa de Omaha ocupaba una cuenca poco profunda dominada por las fuerzas enemigas desde los altos acantilados que había detrás y a ambos lados de la playa. Y, a diferencia de Salerno, los defensores habían dedicado meses a colocar sus cañones en posiciones consolidadas, algunas de ellas construidas sobre plataformas de hormigón armado de 30 cm de grosor o más, y en su mayoría inteligentemente camufladas. Otro factor determinante, desconocido por los Aliados pese a su intenso reconocimiento previo a la invasión fue que, por pura casualidad, recientemente los alemanes habían enviado a la playa de Omaha una división adicional, la 352.ª, para su instrucción.

A los soldados de la infantería aliada les dijeron que el fuego artillero naval y el bombardeo aéreo iban a destruir la mayor parte de las posiciones enemigas, pero resultó no ser así, y casi de

inmediato las tropas se vieron atrapadas en la playa sin ningún sitio adonde ir. Muchas de las lanchas Higgins y las LCT que les habían llevado a tierra quedaron inutilizadas sobre la playa o fueron destruidas por la artillería alemana, y muy pronto la línea de playa quedó cubierta de lanchas de desembarco destrozadas y en llamas. Los timoneles de las oleadas posteriores buscaban en vano un lugar despejado donde poder desembarcar. Al cabo de una hora quedó claro que la invasión de la playa de Omaha se había estancado.21

Lo que vino a salvar la situación para los Aliados fue un puñado de destructores británicos y estadounidenses. Oficialmente, el cometido principal de los destructores durante el desembarco consistía en proteger la flota de invasión de los *U-Booten* y las lanchas rápidas alemanas, pero en aquella crisis fueron relevados de esa tarea y enviados a prestar apoyo de fuego artillero de proximidad a las tropas de las playas, igual que lo habían hecho en Gela y en Salerno. A bordo del acorazado *Texas* , el almirante Carleton Bryant transmitió por radio un mensaje general a todos los destructores de las inmediaciones: «¡A por ellos, marineros! ¡A por ellos! En la playa están machacando a los nuestros, y no vamos a tolerarlo. Hay que impedirlo».22

Y así lo hicieron. La mayoría de los destructores procedían del 18.º Escuadrón de Destructores de Estados Unidos (DesRon), comandado por el capitán de navío Harry Sanders, al que se unieron varios destructores de la Royal Navy. Espoleados a actuar por las peticiones de ayuda y ansiosos por entrar en la refriega, se encaminaron apresuradamente hacia la costa con tal entusiasmo que algunos observadores temieron que pudieran encallar en aquella playa de suave pendiente. La mayoría tomó posiciones a tan solo entre 700 y 900 metros de la rompiente, donde tan solo quedaban pocos centímetros de agua entre el fondo y sus quillas. Estaban tan cerca que muchos destructores eran alcanzados por las balas de los fusiles. A pesar de todo, durante casi una hora y media, desde las 9.00 hasta pasadas las 10.30, se mantuvieron allí y dispararon miles de proyectiles de 127 mm contra las posiciones alemanas situadas al otro lado de la playa. A pesar de que las órdenes previas a la invasión aconsejaban no utilizar más de la mitad de la munición por

si surgía alguna emergencia, los capitanes decidieron que aquello era una emergencia y dispararon casi todo lo que tenían a bordo. El USS *Carmick* , que había sido abastecido con 1.500 proyectiles para sus cañones de 127 mm, disparó 1.127 en menos de una hora. Las vainas de latón de los proyectiles caían en cascada sobre la cubierta y se acumulaban en grandes montones, mientras que los cañones de las piezas de artillería resplandecían con un color rojo cereza y fue necesario enfriarlos con las mangueras para que pudieran seguir disparando.23

Al principio, los capitanes de los destructores tenían que hacer sus propias conjeturas sobre los blancos adecuados. La mala visibilidad por culpa del humo y el polvo, el eficaz camuflaje alemán y una deficiente comunicación por radio con las tropas en tierra obligaban a los artilleros a buscar «blancos de oportunidad». Los artilleros británicos escudriñaban el acantilado en busca de bocanadas de humo, pero como los alemanes utilizaban pólvora sin humo, la búsqueda casi siempre era en vano. En una ocasión, el capitán del *Carmick* , Robert Beer, advirtió que los escasos carros de combate aliados que habían logrado llegar hasta la playa estaban disparando contra un lugar concreto entre los riscos, y por ello ordenó a los artilleros de su barco que hicieran otro tanto. Después de que una ráfaga de proyectiles de 127 mm arrasara aquel punto, los carros de combate concentraron su fuego contra otro lugar, y de nuevo el *Carmick* hizo lo mismo. «Era evidente», observaba Beer en su informe, «que el Ejército estaba utilizando el fuego de sus carros de combate con la esperanza de que los buques de apoyo vieran el blanco y dispararan contra él». Aunque la prolongada planificación de la Operación Neptuno procuraba cubrir cualquier contingencia, aquello no era fruto de la planificación ni del protocolo, sino de la improvisación de las tropas sobre la marcha.24

En torno al mediodía los destructores finalmente establecieron un contacto por radio fiable con los observadores de artillería en tierra. A partir de ahí, respondieron a las peticiones de apoyo artillero tanto directo como indirecto. El bombardeo por zonas de los acorazados y los cruceros aliados no había logrado destruir las posiciones de la artillería alemana, pero el efecto acumulado del fuego dirigido de los

cañones más pequeños de 127 mm de los destructores empezó a dejarlas fuera de combate una tras otra. Eso permitió que las tropas inmovilizadas en la playa se pusieran en marcha y avanzaran hasta llegar al pie de los acantilados. Después empezaron a escalar. Eso no era lo que figuraba en los documentos de planificación, pero los soldados se hicieron cargo de la batalla por su cuenta y riesgo, y con dificultades lograron llegar hasta la cima. A última hora de la tarde, aunque la playa aún no estaba totalmente asegurada, ya estaba claro que los invasores no iban a verse obligados a retroceder hasta el mar.25

Transportar a las tropas y sus equipos hasta las playas y brindarles apoyo de fuego con la artillería naval eran dos de los tres papeles principales que desempeñaban las fuerzas navales aliadas en la invasión de Europa continental. El tercero era mantenerles allí. El Día D los Aliados depositaron en tierra a un total de 132.450 hombres, pero, por impresionante que parezca, evidentemente eso no bastaba para conquistar Europa. Después tendrían que unírseles otros muchos miles —que acabarían siendo millones—. Por añadidura, los buques tenían que desembarcar miles de carros de combate, camiones y *jeeps* , y por supuesto víveres para las tropas y combustible para los vehículos. Y no había que olvidar a la población francesa de Normandía, que ahora en su mayoría carecía de alojamiento, de víveres y de suministros. También era preciso mantener a toda aquella gente. En resumen, las semanas posteriores al Día D pusieron a prueba la capacidad de transporte marítimo de los Aliados en la misma medida que la invasión en sí.26

Durante los primeros días fue necesario trasbordar a tierra gran parte del equipo mediante las lanchas de desembarco más pequeñas o con los trasbordadores «rinoceronte», que eran más bien balsas, porque la playa seguía siendo demasiado peligrosa como para poner en riesgo los escasos y valiosos LST. Aunque el 6 de junio algunos LST llegaron a tierra en la playa de Utah, hasta el 10 de junio la playa de Omaha no se consideró lo bastante segura como para enviar hasta allí los grandes LST. Eso aceleró enormemente la

concentración de fuerzas. En lo que venía a ser una lanzadera marítima, los LST avanzaban hasta embarrancar en alguna playa, descargaban sus bodegas, se retiraban y volvían a cruzar el Canal para recoger otro cargamento. Bastará con un ejemplo: el LST-543 descargó el Día D, regresó hasta la otra orilla del Canal para volver a cargar en Southampton al día siguiente por la noche y cruzó de nuevo el Canal para descargar en Normandía el día 8. Repitió esa rutina los días 10, 13 y 15. Teniendo en cuenta que su velocidad máxima era de 10 nudos, eso significaba que su tripulación estuvo cargando, descargando o navegando prácticamente las veinticuatro horas del día durante por lo menos dos semanas completas. Y aquello tampoco era algo inusitado. Algunos LST realizaron hasta 50 travesías del Canal durante las semanas posteriores al desembarco inicial. Al igual que los LST que habían abastecido la cabeza de playa en Anzio, para un tripulante su único descanso llegaba cuando no estaba de servicio durante una travesía, en cuyo caso caía rendido en su litera para gozar de unas horas de sueño muy necesitado.27

Ni siquiera los LST eran capaces de descargar a través de las playas y a largo plazo un ejército continental de varios cientos de miles de soldados. Para eso los Aliados necesitaban un puerto, y el que tenían en mente era Cherburgo, que fue uno de sus primeros objetivos militares iniciales. Los Aliados lo tomaron el 29 de junio, aunque los alemanes, con su implacable eficacia, habían destruido el puerto tan a conciencia que hizo falta por lo menos un mes para que pudiera utilizarse de nuevo. Sin embargo, los Aliados ya lo habían previsto, y tan solo unos días después de los desembarcos del Día D, empezaron a ensamblar los elementos prefabricados de dos gigantescos puertos artificiales frente a las playas de la invasión: uno en la de Omaha y otro en la de Gold.

Se había invertido tanto dinero, tanto tiempo y tantos recursos en la preparación de los componentes de aquellos puertos artificiales —llamados Mulberries—, que se les ha concedido un lugar especial en la mitología del Día D. La opinión general es que la invasión aliada no habría tenido éxito sin ellos. Los datos sugieren otra cosa. Los registros oficiales de la descarga de suministros demuestran que los Mulberries no incrementaron significativamente la cantidad de carga

que se llevó a tierra en comparación con lo que habían logrado descargar los LST durante los tres días anteriores a la entrada en funcionamiento de los puertos artificiales. Para colmo, uno de los dos Mulberries quedó inutilizado a consecuencia de una tormenta en el Canal tan solo dos días después de terminarse, y el Mulberry superviviente tan solo resultó ser un poco más eficaz que los LST en las playas. En Normandía, igual que en Anzio, fueron los LST los que mantuvieron, y muy probablemente salvaron, la invasión.28

Para hacer frente a aquella armada sin precedentes, los alemanes tan solo contaban con 4 destructores, 30 lanchas rápidas y 9 lanchas torpederas. Para aquella crisis activaron sus «armas de combate individuales», consistentes en torpedos tripulados parecidos a los *motoscafo turismo modificato* que los italianos habían empleado con tanto éxito en el Mediterráneo. También utilizaron un dispositivo llamado *Sprengboot* , una embarcación cargada de explosivos y guiada por control remoto que podía dirigirse por radio contra un determinado objetivo. Los alemanes tenían grandes esperanzas en aquellas armas especiales, pero ninguna de ellas resultó ser particularmente eficaz, y al cabo de tan solo unos días renunciaron a utilizarlas. 29

Dönitz puso en juego sus *U-Booten* . Los de último modelo contaban con sustanciales mejoras, entre las que figuraba la incorporación de un *Schnorchel* , que era básicamente una toma de aire en forma de tubo en lo alto de la falsa torre de un submarino para llevar aire hasta su sala de máquinas y que el barco pudiera utilizar sus motores diesel aun estando sumergido, lo que mejoraba enormemente sus prestaciones. A pesar de ello, los 30 submarinos equipados con *Schnorchel* que Dönitz envió para atacar los barcos de transporte aliados en el Canal tan solo lograron hundir 21 buques a lo largo de tres meses, mientras que los alemanes perdieron 20 *U-Booten* . Dönitz reconocía que «aquellas operaciones no tuvieron un efecto decisivo en la concentración de fuerzas del enemigo», pero, aferrándose a un clavo ardiendo, consideraba que habían sido «satisfactorias» porque «entorpecieron» los esfuerzos de los Aliados.30

Un mes después de los desembarcos, durante la primera semana de julio, desembarcaba en Francia el soldado aliado número un millón, y dos días después llegaba George Patton para asumir el mando del recién constituido 3.er Ejército de Estados Unidos. El 25 de julio, los ejércitos aliados salían en tromba de su enclave continental para iniciar la Operación Cobra, avanzando a toda velocidad por la campiña francesa hacia París.

Dos semanas después, las fuerzas aliadas llevaban a cabo la Operación Anvil en la costa meridional de Francia, una operación que se había pospuesto un mes a fin de garantizar el número suficiente de LST para Normandía. El 15 de agosto, el grupo de combate de Kent Hewitt cubría el desembarco del 6.º Cuerpo estadounidense, a las órdenes de Lucian Truscott, en la Riviera francesa. 1.300 aviones aliados bombardearon las tres playas designadas —Alpha, Delta y Camel— entre Cannes y Tolón, a lo que siguió un enérgico bombardeo naval, y posteriormente, a las 8.00 de la mañana, desembarcaban las tropas aliadas. Los desembarcos en sí resultaron casi decepcionantes, ya que las fuerzas del Eje de la zona eran en su mayoría las desganadas tropas de reclutamiento forzoso procedentes de Polonia y Checoslovaquia, muchas de las cuales estaban ansiosas por dar la bienvenida a los Aliados como libertadores. A renglón seguido de los desembarcos, una división estadounidense avanzó hacia el norte por el valle del Ródano, mientras que una división francesa se dirigía hacia el oeste a lo largo de la costa para liberar Marsella. Diez días después, las fuerzas aliadas que avanzaban desde Normandía y desde Bretaña liberaron París, 55 días antes de lo previsto.

La guerra en Europa no había terminado, y todavía estaban por llegar nuevos y encarnizados combates aquel invierno en las Ardenas, pero claramente la contienda había entrado en una nueva fase, en la que el papel principal de las fuerzas navales aliadas tenía dos vertientes: en primer lugar, custodiar las vitales líneas de abastecimiento marítimo, y en segundo lugar, prestar apoyo de artillería a petición de los ejércitos en tierra. Durante los dos meses

que transcurrieron entre los desembarcos del Día D y la caída de París, los buques de la Royal Navy, incluido el veterano *Warspite* , realizaron más de 750 misiones de bombardeo contra blancos en tierra y dispararon 58.621 proyectiles de munición naval. Dönitz intentó arrebatarle a los Aliados el control del Canal con sus submarinos y sus lanchas rápidas, pero los barcos que lograban siquiera adentrarse en el Canal estuvieron constantemente a la defensiva.31

Los buques de guerra de la Royal Navy también colaboraron en la toma de El Havre en septiembre, aunque, al igual que en Cherburgo, cuando los Aliados ocuparon el puerto de la ciudad, se lo encontraron tan en ruinas por culpa de las demoliciones practicadas por los alemanes que resultaba inservible. Ramsay le dijo a Eisenhower que no podía mantener abastecidos a los ejércitos sin tener acceso al puerto de Amberes, y Eisenhower informó a Montgomery de que era «absolutamente imprescindible [...] tomar las rutas de acceso a Amberes». Sin embargo, Montgomery estaba obsesionado con su plan de cruzar rápidamente a la otra orilla del Rin —la Operación Market Garden— y delegó la toma de Amberes en los canadienses, con órdenes de «avanzar rápidamente».32

Los Aliados tomaron Amberes el 4 de septiembre. Dönitz había ordenado demoler las instalaciones portuarias, pero, como él mismo contaba más tarde, los Aliados «llegaron demasiado rápido». El problema era que la ciudad y su valiosísimo puerto carecían de utilidad a menos que los Aliados también se adueñaran del estuario del Escalda, que conectaba Amberes con el mar del Norte. Las baterías costeras de artillería pesada hacían prácticamente imposible una ofensiva naval directa, aunque un ataque por tierra era casi igual de desalentador, dado que los alemanes también habían fortificado sólidamente las rutas de aproximación por tierra. Para colmo, allí como en todas partes, Hitler había ordenado a los defensores del Escalda que lucharan hasta el último hombre.33

Para tomar aquella vía de acceso crucial, las tropas de la 3.ª División canadiense atacaron en primer lugar la denominada «bolsa de Breskens», en la orilla sur del Escalda. Cruzaron el canal de Leopoldo, fuertemente defendido, a bordo de sus lanchas de asalto,

y después flanquearon eficazmente la posición alemana por el procedimiento de cruzar uno de los brazos del Escalda a bordo de unos vehículos brindados con orugas llamados Búfalos, los primos británicos de los LVT que utilizó la Infantería de Marina estadounidense en Saipán. Aquellos vadeos anfibios a pequeña escala no garantizaban el éxito. Los alemanes habían inundado las tierras que había al otro lado de los canales, y los bombardeos aliados contribuyeron al desorden, al destruir muchos de los diques, lo que convirtió el terreno en un marasmo cenagoso. Los canadienses avanzaron metro a metro a través de aquel marasmo, y contra una feroz resistencia. Más al este, otras unidades canadienses se abrían paso a lo largo de una estrecha carretera elevada hasta la isla de Zuid Beveland bajo el fuego concentrado de la artillería pesada. 34

Mientras los canadienses se abrían camino con uñas y dientes a través del barro, la Fuerza T, bajo el mando de Anthony F. Pugsley, capitán de navío de la Royal Navy, llevaba a cabo dos desembarcos anfibios más convencionales en sendas playas de la costa de la isla de Walcheren que mira al mar. Al igual que en Normandía, los bombardeos aéreos no lograron destruir las posiciones alemanas, sobre todo después de que una densa niebla obligara a aterrizar a los observadores aéreos, y porque, una vez más, el bombardeo de barrera de la artillería naval aliada fue demasiado breve. Pero también como ocurrió en Normandía, el valeroso sacrificio de los buques de escolta de proximidad resultó crucial. Aunque los alemanes hundieron 9 barcos de apoyo aliados y dañaron otros 11, los buques atrajeron el fuego de las baterías alemanas y posibilitaron que las LCT y las LCI llevaran a tierra el número suficiente de tropas como para arrebatarle a los defensores algunas posiciones defensivas clave. Aun así, el puerto de Amberes fue inaccesible hasta que los dragaminas aliados acabaron de despejar de minas alemanas el estuario del Escalda.35

Por muy costosa que resultara, la conquista de Walcheren en noviembre abrió el puerto de Amberes al transporte marítimo y alivió drásticamente el problema de abastecimiento de los Aliados. Aquel

éxito llevó a algunos a abrigar esperanzas de que la guerra pudiera terminar antes de finales de año.

24. EN BUSCA DE LA BATALLA DECISIVA

La invasión de Normandía, por crucial que fuera, no fue el único Día D en junio de 1944. Tan solo nueve días después de que los soldados aliados desembarcaran en Francia, a 12.000 km de allí, en mitad del Pacífico, dos divisiones de Infantería de Marina estadounidenses saltaban a tierra en Saipán, una de las Islas Marianas. Que los Aliados fueran capaces de organizar dos importantes invasiones en puntos opuestos del mundo con una diferencia de solo nueve días venía a subrayar el carácter global de la guerra, y al mismo tiempo la magnitud de los recursos de los Aliados. Además, el desembarco en Saipán desencadenó una de las mayores batallas navales de la Segunda Guerra Mundial: la batalla del mar de Filipinas.

El mar de Filipinas no es una masa de agua bien delimitada, sino más bien una etiqueta para designar una región del Pacífico occidental. Al oeste limita con las Islas Filipinas, y al este con la cadena de las Islas Marianas, a 2.400 km de distancia. Desde hacía más de dos décadas tanto los estadounidenses como los japoneses venían dando por sentado que, en cualquier futura guerra entre ellos, el desenlace dependería de un enfrentamiento decisivo entre sus flotas en algún punto del Pacífico occidental, y muy probablemente en el mar de Filipinas. Ese presupuesto influyó en la planificación estratégica de ambos países antes de la guerra, en sus maniobras y en sus ejercicios navales anuales. A pesar de la batalla de Midway, ambos bandos seguían creyendo que la batalla verdaderamente decisiva —la que iba a determinar el desenlace final de la guerra— aún estaba por llegar, y que probablemente tendría lugar dentro de los confines del mar de Filipinas.

Las quince islas que componen la cadena de las Marianas forman un arco de 750 km de longitud que se extiende de norte a sur a través del Pacífico central, a mitad de camino entre Japón y Nueva Guinea. Para los estadounidenses la decisión de invadirlas obedecía

a dos motivos. Uno era que, antes de la guerra, Guam, la mayor de las Marianas, era una posesión estadounidense, y ese fue el primer territorio estadounidense conquistado por los japoneses en diciembre de 1941. Sin embargo, era mucho más importante el hecho de que desde las Marianas los bombarderos B-29 Superfortress de largo alcance podían llegar a las islas territoriales de Japón, incluso hasta Tokio. Tres de las quince islas eran lo bastante grandes como para albergar bases militares, y la más septentrional —la más próxima a Japón— era Saipán. Allí fue donde los estadounidenses planearon realizar sus primeros desembarcos, y una vez que la isla estuviera en sus manos, los *Seabees* podrían construir los aeródromos que hicieran posible que los nuevos B-29 llevaran a cabo el mismo tipo de campañas de bombardeo contra Japón que los Aliados llevaban realizando contra Alemania desde hacía más de dos años.1

Las Marianas también tenían una gran importancia para los japoneses. Para ellos las islas constituían la última barrera geográfica —la última posición defendible— antes de sus islas territoriales. Por añadidura, la idea de que los bombarderos estadounidenses pudieran deambular a placer sobre las ciudades japonesas, y con ello poner en peligro la vida del emperador, les parecía intolerable. Desde que los Aliados dejaron atrás Rabaul, la política japonesa había consistido en conservar su flota. Ahora, cuando los estadounidenses amenazaban con perforar el anillo interior de sus defensas, había llegado el momento de enviar a la flota a la batalla. Si los estadounidenses tomaban al asalto las Marianas, el almirante Koga tenía planeado hacerse a la mar con la flota y enfrentarse a ellos en «una batalla decisiva con todas sus fuerzas».2

Koga nunca pudo gozar de esa oportunidad, ya que el último día de mayo fallecía cuando su avión se estrelló en medio de un tifón. Su sustituto fue el almirante Soemu Toyoda, un hombre de aspecto anodino (el historiador John Prados sugiere que «parecía más un revisor de tren que un aguerrido almirante»), y que, en calidad de exjefe de compras de la Armada, prácticamente no tenía experiencia en combate. A pesar de todo, la estrategia seguía siendo la misma: si los estadounidenses atacaban las Marianas, los japoneses

enviarían su flota a la batalla. En palabras de Toyoda: «Debemos alcanzar nuestros objetivos por el procedimiento de aplastar de un solo golpe el núcleo de la gran concentración de fuerzas enemigas [...] en una batalla decisiva».3

Los estadounidenses también estaban deseando una batalla así. Aunque el carácter de aquella confrontación tantas veces anticipada fue cambiando a lo largo del tiempo, desde un combate muy igualado entre acorazados, al estilo de la batalla de Jutlandia, hasta un enfrentamiento entre portaaviones a gran distancia, la idea de una batalla decisiva estaba profundamente arraigada tanto en la cultura de la U.S. Navy estadounidense como en la de la Armada Imperial japonesa. En el momento en que ambos bandos afrontaban la fase crítica de la guerra del Pacífico, cada uno de ellos presuponía que tarde o temprano la cuestión se reduciría a una confrontación a todo o nada en el mar de Filipinas.

La concentración de fuerzas estadounidenses para la invasión de Saipán (cuyo nombre en clave era Operación Forager [recolector]) se produjo al mismo tiempo que los preparativos para la Operación Overlord; en términos de potencia de fuego, la flota de invasión de Saipán era aún mayor que la que se destinó a Normandía. Raymond Spruance era el comandante supremo de la fuerza de invasión, que incluía el poderoso Grupo de Combate 58 de Pete Mitscher, que para entonces estaba formado por 15 portaaviones, 7 acorazados, 11 cruceros y 86 destructores. Podía dar cobertura a una fuerza de invasión que incluía 56 buques de transporte de ataque y 84 LST con capacidad para 127.571 soldados y marines. La utilización de 84 LST en el Pacífico en un momento en que Eisenhower se peleaba por conseguir tan solo uno o dos más para Normandía era una prueba elocuente de que el principio de «Alemania primero» había quedado prácticamente abandonado.4

Además, la invasión de Saipán requería un sistema de transporte marítimo mucho más largo que en Normandía. Mientras que las fuerzas de las operaciones Neptuno y Overlord tenían que dar un salto de entre 80 y 160 km entre las dos orillas del canal de la

Mancha, muchos de los buques de transporte y anfibios de la Operación Forager cargaban en Pearl Harbor, a más de 5.600 km de la playa objetivo. Para Neptuno-Overlord, los LST podían trasladar, y trasladaron, refuerzos y suministros en una rotación casi constante durante varias semanas después de los desembarcos iniciales. Por el contrario, para Saipán, las tropas, el equipo, los suministros y la munición tenían que cruzar la inmensidad del Pacífico en un solo paso de gigante. Eisenhower le había advertido a Marshall de que la escasez de LST en Normandía podía conllevar que su fuerza de invasión se quedara varada en la playa durante nada menos que tres días sin ningún tipo de reabastecimiento. Debido a las características de la operación, las tropas que invadieran Saipán iban a quedar varadas allí durante tres meses antes de que pudieran llegarles refuerzos o suministros sustanciales, aunque por supuesto también los japoneses iban a tener que librar la batalla con lo que tuvieran a mano, dado que Saipán iba a quedar prácticamente aislada de cualquier tipo de apoyo.

Al igual que las tropas que invadieron Normandía, los invasores en ciernes de Saipán primero tuvieron que cargar los buques y las lanchas de desembarco; fue un trabajo duro, también peligroso. El 17 de mayo, cuando una cuadrilla de trabajo estaba descargando munición de mortero de 100 mm del LST-353 en Pearl Harbor, uno de los proyectiles explotó. La explosión prendió fuego a unos bidones de gasolina que había al lado, y todo el buque voló en pedazos en medio de una atronadora bola de fuego, lo que a su vez provocó numerosas explosiones en los buques cercanos. Un testigo recordaba que «*jeeps* enteros, fragmentos de barcos, cañones, equipo, metralla, trozos de metal, todas esas cosas llovían sobre las aguas de West Loch». Cuando todo acabó, habían muerto 168 hombres, y 6 LST y 3 LCT habían quedado totalmente destruidos. Ocurrió tan solo diecinueve días después de la pérdida de 3 LST frente a la costa de Slapton Sands, en el canal de la Mancha. Para reponer los buques perdidos, se transfirieron 8 LST desde el mando de MacArthur. Seguramente a Eisenhower le habría encantado que las cosas hubieran sido así de fáciles en su caso.5

La flota de invasión de Saipán zarpó de Pearl Harbor a lo largo de los tres últimos días de mayo. Durante el trayecto, el tedio se vio roto por un anuncio no del todo inesperado: «Escuchen. Ha comenzado la invasión de Francia. El Cuartel General Supremo ha anunciado que hasta la fecha los desembarcos han tenido éxito. Eso es todo». La noticia provocó una ovación sonora y prolongada, y sin duda elevó la moral de quienes se disponían a protagonizar su propio Día D.6

Para afrontar la amenaza que se avecinaba, el comandante de la flota, Jisaburō Ozawa, tenía a su disposición una flota de ataque sustancial; a pesar de sus recientes pérdidas, la Armada Imperial japonesa seguía siendo la tercera fuerza naval más poderosa del mundo. Ozawa pensaba hacerse a la mar con cuatro portaaviones de gran tamaño, de los que uno era el recién estrenado *Taiho* , que había entrado en servicio tan solo dos meses antes y que era el único portaaviones japonés con la cubierta de vuelo acorazada. Ozawa también disponía de otros cuatro portaaviones más pequeños, y en conjunto aquellos ocho buques podían poner en el aire 473 aviones. Muchos de aquellos aviones eran los nuevos y estilizados bombarderos en picado Yokosuda D4Y, cuyo nombre en clave para los estadounidenses era Judys, y los aviones torpederos Nakajima B6N, que los estadounidenses denominaban Jills. Sobre el papel se trataba de una fuerza más poderosa que la que atacó Pearl Harbor en diciembre de 1941.

Por otra parte, la mayoría de aquellos nuevos aviones iban a ser pilotados por aviadores relativamente novatos. En 1941 los pilotos de los portaaviones japoneses eran los mejores del mundo, pero desde entonces muchos de ellos, demasiados, habían caído en combate. A diferencia de los estadounidenses, que enviaban a sus mejores aviadores de vuelta a Estados Unidos para que formaran a nuevos pilotos, los japoneses mantuvieron a los suyos en el frente hasta que quedaron muy pocos. A los nuevos aviadores, algunos de ellos menores de veinte años, no les faltaban ganas; el problema era simplemente que les faltaba experiencia.7

Además, Ozawa también tenía el control operativo de una poderosa flota de superficie comandada por Matome Ugaki, exjefe

de Estado Mayor de Yamamoto, que incluía los dos superacorazados de Japón, el *Yamato* y el *Musashi* . En la década de 1930, cuando se inició su construcción, los japoneses esperaban que aquellos acorazados gigantes fueran su baza ganadora en la guerra del Pacífico, pero hasta entonces ninguno de ellos había disparado sus cañones en serio. Ahora llegaba por fin el enfrentamiento decisivo para el que fueron concebidos.

Aparte de la insuficiente formación de sus pilotos, otro problema que sufría Ozawa era la escasez de combustible. Aunque los japoneses habían logrado apoderarse de los campos petrolíferos del sur de Asia en los días de gloria de 1942, en 1944 el petróleo escaseaba más que nunca. Aquella escasez se debía sobre todo a los submarinos estadounidenses, que se ensañaron con la flota de petroleros japoneses, pues habían hundido 21 durante los primeros cinco meses de 1944. Antes de partir hacia el combate, los buques de Ozawa llenaron al máximo sus depósitos con crudo sin refinar, tal y como había salido del subsuelo. Con ello podrían llegar adonde necesitaban ir, pero ese tipo de combustible era difícil de manejar y tendía a obstruir las calderas. Eso venía a demostrar lo cerca del borde del abismo que se encontraban los japoneses a mediados de 1944.8

Una ventaja con la que sí contaba Ozawa era que los aviones japoneses, al carecer de blindaje y de depósitos de combustible con autosellado, eran mucho más ligeros que sus homólogos estadounidenses. Si bien eso hacía que sus aeronaves —y los aviadores que los pilotaban— fueran particularmente vulnerables, también les proporcionaba un alcance mayor que los aviones estadounidenses. Podían despegar de un portaaviones situado a 480 km, llevar a cabo un ataque contra los portaaviones estadounidenses, aterrizar en Guam para rearmarse y repostar, y después volver a bombardear a la flota estadounidense en el trayecto de vuelta a sus propios buques, y todo ello mientras los portaaviones japoneses permanecían fuera del alcance de los aviones estadounidenses. Además, Ozawa contaba con el apoyo de los aviones con base en tierra tanto en Guam como en Saipán; el cuartel general de la Flota Combinada le aseguraba que los aviones

procedentes de Guam iban a hundir un tercio de los portaaviones estadounidenses antes de que la batalla empezara siquiera. Pero los estadounidenses también habían pensado en ese problema, de modo que los portaaviones de Mitscher habían realizado una serie de ataques aéreos devastadores contra los aeródromos de Guam como paso previo a la invasión. Ozawa no estaba al corriente de ello, y mientras se aproximaba a Saipán, estaba convencido de que en las Marianas había por lo menos 450 aviones japoneses listos para apoyarle. Por el contrario, para cuando llegó, quedaban menos de 50.9

La flota de portaaviones de Ozawa zarpó de su base de Tawi Tawi, al sur de Filipinas, el 13 de junio. Los submarinos estadounidenses ya habían advertido la concentración de fuerzas de superficie japonesas en ese lugar, y cuando los buques del almirante Ozawa prácticamente acababan de salir del puerto, el submarino estadounidense *Redfin* informó de su partida a Spruance. Los portaaviones de Ozawa pusieron rumbo al norte, pasaron a través del Archipiélago de las Filipinas, y el 15 de junio empezaron a adentrarse en el mar de Filipinas, donde fueron avistados por otro submarino estadounidense, el *Flying Fish* . Tan solo una hora después, otro submarino estadounidense, el *Seahorse* , informaba de que la flota de superficie de Ugaki se aproximaba desde el sur.10

Al recibir aquellos partes de avistamiento, Spruance supo que los japoneses habían enviado hacia su posición por lo menos dos flotas importantes. Consciente de la predilección de los japoneses por los planes de batalla sofisticados, Spruance se preguntaba si estos pretendían utilizar una de las dos flotas —muy probablemente la de los portaaviones— como señuelo para atraer al grueso de su flota de combate a fin de que la flota de superficie procedente del sur pudiera deslizarse por detrás de ella y atacar a los buques de transporte estadounidenses. Dos días más tarde, el 17 de junio, el submarino *Cavalla* envió otro parte de avistamiento: por lo menos 15 grandes buques de guerra se aproximaban desde el oeste. Quince. Spruance debía de preguntarse dónde estaban los demás. ¿Se

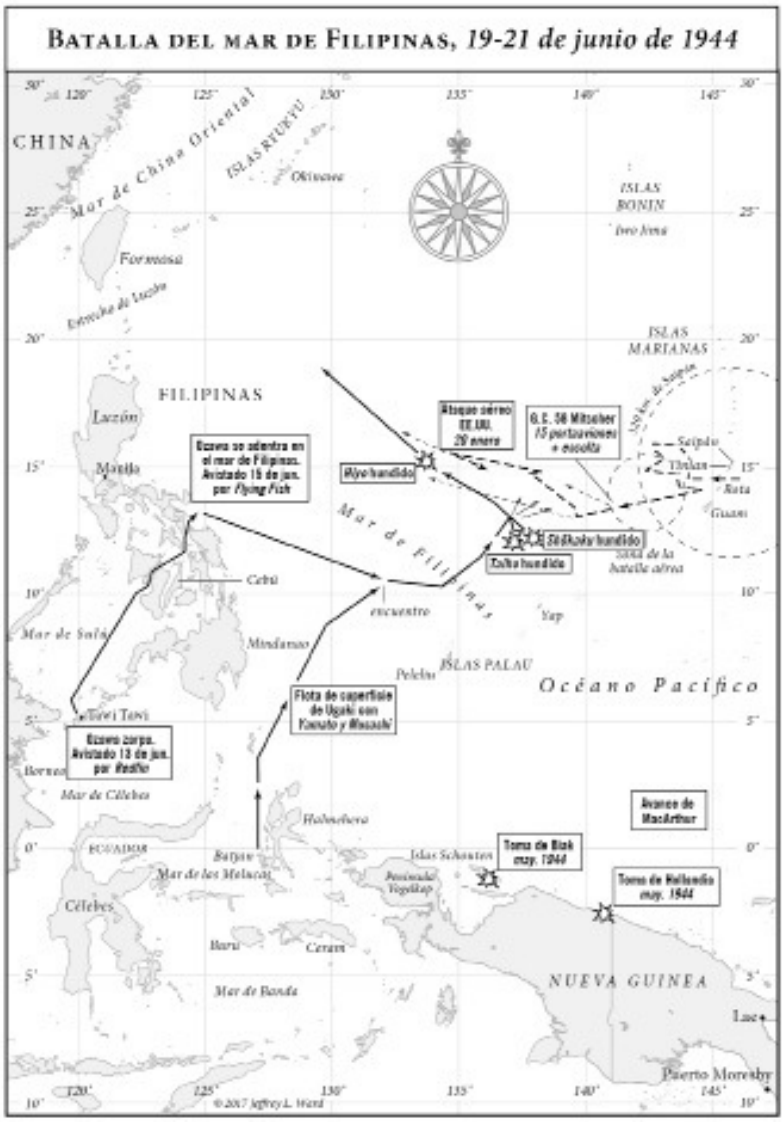
trataba de una parte de la flota de Ozawa, o de la de Ugaki? En realidad, las dos flotas se habían unido, pero, al no ser consciente de ello, Spruance intentaba adelantarse a su adversario. Si él fuera Ozawa, le decía a su ayudante de campo, Charles Barber, intentaría «liquidar los barcos de transporte», lo que privaría de suministros y de apoyo a las tropas terrestres estadounidenses. «Yo dividiría mis fuerzas», cavilaba, utilizaría los portaaviones para atraer a los buques de guerra estadounidenses, «y enviaría a una parte de mis buques rápidos para que se encargaran de los barcos de transportes». Spruance, convencido de que su misión principal consistía en proteger la cabeza de playa, dejó a los acorazados más antiguos en las inmediaciones de Saipán para que realizaran tareas de apoyo artillero, y ordenó a los portaaviones de Mitscher y a los acorazados rápidos que acudieran a un punto de intercepción a 290 km al oeste de Saipán, dando instrucciones específicas a Mitscher para que «cubriera Saipán y a las fuerzas que participan en dicha operación».11

La ventaja de aquellas órdenes era que mantenía a los portaaviones estadounidenses a una distancia que les permitía apoyar a los marines en apuros en la playa. El inconveniente, en opinión de Mitscher, era que a todos los efectos dichas órdenes amarraban sus portaaviones a Saipán. Mitscher, que había sido uno de los primeros pilotos de la Armada de Estados Unidos, estaba convencido de que los portaaviones eran armas ofensivas, y él pretendía utilizarlos para atacar a los japoneses en su aproximación a la isla. Había desaprovechado su oportunidad de participar en la destrucción de la flota de portaaviones enemigos en Midway cuando envió su grupo aéreo en una dirección equivocada; ahora temía que se le negara una segunda oportunidad por culpa de la forma equivocada que tenía Spruance de entender la táctica de los portaaviones —y en realidad de su finalidad misma—. Ahora se presentaba la oportunidad de lograr la victoria decisiva de la flota que los planificadores de la Armada llevaban contemplando desde la década de 1920. A Mitscher —y a sus aviadores— les mortificaba que les estuvieran escamoteando ese destino por culpa de lo que a

ellos les parecía la cautela de un almirante retrógrado obsesionado con los acorazados.12

Otro factor que condicionaba la decisión de Spruance era que ni él ni Willis Lee tenían ganas de un combate nocturno con los japoneses. Aunque las mejoras en los radares estadounidenses habían reducido enormemente la ventaja de que antes gozaban los japoneses en los enfrentamientos nocturnos, Spruance dio órdenes a Mitscher de que si bien sus portaaviones podían avanzar con rumbo oeste, hacia Ozawa, durante el día, por la noche debían dar media vuelta y poner rumbo al este para asegurarse de que el enemigo no se deslizara por detrás de ellos al amparo de la oscuridad. Mitscher protestó y le envió un mensaje a Spruance para que reconsiderase su postura. La respuesta fue escueta: «Seguiremos adelante con mis órdenes originales».13

Antes del amanecer del 19 de junio, Ozawa envió 43 aviones de reconocimiento en busca de los estadounidenses. Aunque varios de ellos fueron interceptados por las patrullas de Hellcats, a las 7.30 de la mañana uno de ellos encontró el grupo del combate de Mitscher e informó de su posición, a 260 km al oeste de Saipán. La distancia desde los portaaviones de Ozawa —610 km— era demasiado grande como para que un avión cargado de bombas pudiera ir y volver, pero dado que Ozawa estaba convencido de que sus aviones podían aterrizar en Guam después, lanzó el ataque de todas formas. La distancia era indiscutiblemente excesiva para los aviones estadounidenses, más pesados, y Mitscher volvió a preguntarle a Spruance si podía poner rumbo al oeste para acercarse al enemigo. Spruance le contestó: «El cambio propuesto no parece aconsejable». Y le recordaba a Mitscher que «una maniobra evasiva por parte de otros [buques enemigos] más veloces sigue siendo una posibilidad». Cuando el mensaje llegó al buque insignia de Mitscher, uno de sus oficiales de Estado Mayor de Mitscher reaccionó lanzando su gorra al suelo y pisoteándola.14



El 19 de junio amaneció con un despejado cielo azul y una visibilidad prácticamente ilimitada. Un marinero de uno de los buques de la escolta recordaba que era «un día tan bonito como el que más». (Ese mismo día, a 12.000 km de allí, en el canal de la Mancha, una violenta tormenta destrozaba los puertos artificiales de las playas de Omaha y Gold). Poco antes de las 10.00 de la mañana, el radar de los estadounidenses localizaba a un gran número de «cocos» que se acercaban desde el oeste. Mitscher llamó a los aviones que estaban participando en el ataque en Guam con el mensaje por radio «Hey Rube», y ordenó despegar a otros 140 cazas. Los Hellcats pusieron rumbo al oeste para interceptar a los

atacantes, mientras que los bombarderos y los aviones torpederos pusieron rumbo al este para quitarse de en medio. A bordo del *Lexington* , el capitán de corbeta Joseph R. Eggert coordinaba a los directores de los cazas de todos los portaaviones, que utilizaban sus radares para dirigir a los pilotos hacia los japoneses que iban aproximándose. Uno de los pilotos del *Lexington* , el subteniente Alex Vraciu, notó un insólito tono de excitación en la voz de Eggert aquella mañana; miró por la ventanilla en la dirección que mencionaban los partes y vio «una gran masa enrevesada de por lo menos 50 aviones enemigos» que se dirigían directamente hacia él. En realidad eran 69. En vez de enviar todos sus aviones a la vez, Ozawa había decidido enviarlos en oleadas separadas a intervalos de aproximadamente una hora. Utilizando la voz universal para indicar el avistamiento del enemigo, Vraciu transmitió: «¡Tally ho!», a sus compañeros de escuadrón, y se lanzó al ataque contra los intrusos.15 [1]

Los marineros estadounidenses que observaban la batalla aérea desde sus buques de superficie tenían asientos de primera fila para contemplar un panorama extraordinario. Generalmente, las estelas de condensación de los aviones no suelen aparecer por debajo de los 30.000 pies, pero alguna condición atmosférica inusitada provocaba que fueran claramente visibles aquel 19 de junio. Sobre el fondo de aquel cielo azul despejado se extendían unas largas estelas blancas por detrás de los aviones japoneses que se aproximaban, y otras surgían por detrás de los aviones estadounidenses que se dirigían a hacerles frente. Las estelas se juntaron a 80 km del grupo de combate y se entremezclaron en un frenesí de bucles y círculos. Un testigo presencial recordaba que las estelas «formaban arcos blancos que se entrecruzaban contra el fondo azul celeste». 16

Los estadounidenses tenían el doble de aviones que los japoneses y sus pilotos eran más experimentados, lo que empezó a ponerse de manifiesto de inmediato, cuando los bombarderos y los aviones torpederos japoneses empezaron a desintegrarse y a caer al mar. Un piloto estadounidense recordaba que «el cielo se veía lleno de humo y de fragmentos de aviones». Los japoneses supervivientes seguían avanzado, con los Hellcats pisándoles los talones, hasta que entraron

en el paraguas del fuego de la artillería antiaérea de los barcos de la escolta. En ese momento, los Hellcats se desgajaron y dejaron que los artilleros de los buques dieran buena cuenta de los atacantes. A bordo del destructor *Twining* , el oficial jefe de artillería recordaba que «el cielo estaba repleto de aviones enemigos». Su buque y todos los demás navíos de la escolta abrieron fuego con munición de disparo rápido de todos los calibres y levantaron «una cortina maciza de acero», que se cobró unos cuantos bombarderos japoneses más. De los 69 aviones japoneses de la primera oleada, tan solo uno llegó a acercarse lo suficiente como para acertar con una bomba en el acorazado *South Dakota* . Ninguno de ellos logró llegar hasta los portaaviones.17

Casi todo el mérito fue de los pilotos estadounidenses. El capitán de fragata David McCampbell, que estaba al mando del grupo aéreo del *Essex* , derribó él solo cinco aviones; el propio Vraciu abatió seis. A su regreso a través del escenario de la batalla aérea, «con el humo aún suspendido en el aire», Vraciu recordaba haber visto estelas de combustible ardiendo en el agua a lo largo de 60 km.18

Unas horas más tarde hubo otro ataque de los japoneses, con más aviones, y otros dos por la tarde. Tan solo unos pocos aviones lograron atravesar el enjambre de cazas Hellcat y la cortina de la artillería antiaérea. Uno de ellos logró lanzar una bomba muy cerca del costado del *Bunker Hill* , aunque sin provocar graves daños, y el portaaviones siguió realizando operaciones de vuelo. Al final de aquella larga jornada, los japoneses habían perdido 358 aviones, junto con la mayor parte de sus pilotos y tripulaciones. Contando los aviones que los estadounidenses habían abatido en el espacio aéreo de Guam, las pérdidas de aviones japoneses superaban los 400. Los estadounidenses perdieron 33. Para colmo, pese al sacrificio realizado por los japoneses, ningún buque estadounidense había sufrido daños de consideración. La batalla fue tan desigual que, tras aterrizar de vuelta en el *Lexington* , el subteniente Ziggy Neff, un apasionado de la caza en la vida civil, le dijo a Paul Buie, el comandante de su escuadrón: «Ha sido como una cacería de pavos». Buie lo incluyó en su informe, y el nombre arraigó. A partir de entonces, para los aviadores que participaron en ella, la batalla

del mar de Filipinas fue conocida como la Gran Cacería de Pavos de las Marianas.19

Aunque satisfecho por la pericia de sus pilotos, Mitscher seguía decepcionado por el hecho de que se le hubiera negado la posibilidad de ir en busca de los portaaviones enemigos. Él aún no lo sabía, pero la flota de portaaviones japoneses ya había sufrido un duro golpe. A las 8.10 de aquella mañana, incluso antes de que comenzaran los ataques aéreos, el capitán de fragata J. W. Blanchard, al mando del submarino estadounidense *Albacore* , logró alcanzar al recién estrenado *Taiho* con un único torpedo. [2] El *Taiho* , que estaba bien blindado, pareció no inmutarse por aquel impacto, tan solo redujo levemente su velocidad, y siguió lanzando aviones. Sin embargo, en las entrañas del buque, los vapores de gasolina que salían por las grietas de los depósitos de combustible de aviación empezaron a esparcirse silenciosamente por todo el barco. Mientras tanto, Herman Kossler, comandante del *Cavalla* , otro submarino estadounidense, ponía en su punto de mira al *Shōkaku* , veterano del ataque a Pearl Harbor, y, desde una distancia de poco más de 1.000 metros, disparó un abanico de seis torpedos. Tres de ellos dieron en el blanco y provocaron una cadena de explosiones secundarias entre los aviones torpederos que estaban repostando en la cubierta de hangares. A las 13.30, ante la imposibilidad de controlar los incendios, el capitán de navío Takisaburo Matsobara ordenaba abandonar el barco. El *Shōkaku* se hundió por la proa, mientras su popa se elevaba casi en vertical para después zambullirse en el mar, llevándose consigo más de 1.200 marineros. Tan solo media hora después, los vapores de gasolina liberados por el impacto previo contra el *Taiho* provocaron una gigantesca explosión, y el portaaviones también se fue a pique. Ozawa, que había estado utilizando el *Taiho* como buque insignia, se trasladó al crucero pesado *Haguro* . Incluso sin sufrir ningún ataque desde el aire, Ozawa había perdido dos de sus portaaviones más grandes y poderosos.20

Sin embargo, Mitscher seguía frustrado por el hecho de estar atado a Saipán (o eso creía él). Finalmente, el 20 de junio, con los japoneses en retirada total, Spruance cortó las ataduras y dio rienda suelta a Mitscher para que fuera en su busca. Le llevó más tiempo de lo que esperaba. Debido al viento del este, Mitscher se había visto obligado a navegar en esa dirección, alejándose del enemigo, a lo largo de toda la batalla aérea del día 19, a fin de que los aviones pudieran despegar y aterrizar. Por consiguiente, para cuando Mitscher dio media vuelta, sus barcos estaban a más de 160 km al este de su posición de partida. Les llevó cuatro horas simplemente recuperar ese terreno perdido, y Mitscher no recibió un parte de avistamiento fiable de sus aviones de reconocimiento hasta última hora de la tarde. El piloto informaba de que los portaaviones enemigos estaban a una distancia de 440 km —ya demasiado lejos para los bombarderos estadounidenses... ¿o no?—. Mitscher calculó que si sus portaaviones navegaban hacia el oeste a su velocidad punta mientras sus aviones llevaban a cabo el ataque, el vuelo de regreso sería bastante más corto y la mayoría de sus aviones podrían regresar sanos y salvos. Como posteriormente afirmaba Mitscher en su informe de la acción, él pensaba que podría ser la última oportunidad de destruir la flota de ataque japonesa «de una vez por todas». Vaciló tan solo unos diez minutos antes de ordenar el despegue. Una vez que la primera oleada ya estaba en camino, el piloto del avión de reconocimiento envió un parte de rectificación, donde indicaba que los portaaviones japoneses estaban más lejos de lo que había afirmado en su primer parte —a más de 530 km—. Mitscher no ordenó regresar a la escuadrilla de ataque, aunque sí retuvo a la segunda oleada.21

Los 216 aviones estadounidenses dieron alcance a los japoneses al anochecer. A la luz del crepúsculo, guiándose en parte por los fogonazos de los disparos de la artillería antiaérea japonesa, los estadounidenses se lanzaron al ataque y lograron repeler con facilidad a los escasos cazas que le quedaban a Ozawa. Lograron hundir el portaaviones ligero *Hiyo* y causaron daños en el *Zuikaku* y en muchos otros buques. Los portaaviones japoneses supervivientes,

a los que ya no les quedaba más que un puñado de aviones, prosiguieron con su retirada hacia sus islas territoriales.

Sin embargo, los pilotos estadounidenses aún tenían que regresar a sus portaaviones, y teniendo en cuenta la distancia que ya habían recorrido, eso resultaba problemático. Así que se agruparon y pusieron rumbo al este, en su mayoría volando a 7.000 pies, la altitud óptima para ahorrar combustible, mientras veían cómo la aguja de sus indicadores de combustible iba bajando más y más. Durante el trayecto, muchos de los motores de los aviones empezaron a fallar, a petardear y a pararse: se les había agotado el combustible. Los pilotos utilizaron sus radios de corto alcance para anunciar su situación, dar su indicativo de radio y su ubicación aproximada, y después, uno tras otro, amerizaron. Los demás siguieron volando hacia el este.22

Mitscher aguardaba en el alerón del puente del *Lexington* , fumando un cigarrillo tras otro y frotándose la barbilla a medida que se desvanecía la luz del día. Cuando dio la orden de despegue, ya sabía que los pilotos tendrían dificultades para regresar, y que muchos de ellos nunca regresarían. En caso de que lo lograran, no tendrían combustible suficiente para buscar sus respectivos portaaviones en la oscuridad, ya que los buques siempre apagaban las luces por la noche. Consciente de ello, cuando los primeros aviones que regresaban aparecieron en el radar, Mitscher envió un mensaje por la radio TBS: «Águila calva, aquí Guerrera Azul en persona. Enciendan las luces». Además de las luces de navegación, cada uno de los portaaviones y de los cruceros de su escolta apuntaron directamente al cielo nocturno sus gigantescos reflectores de 75 cm a modo de balizas para los pilotos que regresaban. Si en las inmediaciones hubiera habido algún submarino japonés, aquello habría sido igual que anunciar: «Estamos aquí».23

La decisión de Mitscher de encender las luces —muy elogiada por los aviadores entonces y posteriormente— no era espontánea ni carecía de precedentes. También Spruance había ordenado encender las luces para facilitar el aterrizaje de los aviones que regresaban de las últimas fases de la batalla de Midway. Aun así, la decisión de Mitscher fue la que tuvo más eco en los años posteriores. Él también

dio orden de que los pilotos no debían intentar localizar sus propios portaaviones, sino que debían aterrizar sobre el barco que tuvieran más cerca. Algunos aviones aterrizaron con tan poco combustible que no pudieron rodar por la cubierta y hubo que empujarlos a fin de despejar la pista para el avión siguiente. Muchos no lograron llegar y amerizaron cuando ya tenían a la vista los portaaviones. Los pilotos de aquellos aviones, y los que se habían visto obligados a amerizar mucho más lejos, inflaron sus diminutas balsas salvavidas y esperaron. Algunos lograron remar hasta formar pequeños grupos. A la mañana siguiente, los destructores estadounidenses que siguieron el rumbo del ataque aéreo rescataron a 143 de los 177 aviadores que se habían visto obligados a amerizar por falta de combustible.24

La batalla del mar de Filipinas (o «Gran Cacería de Pavos de las Marianas») fue una victoria aplastante de Estados Unidos. Aunque no se desarrolló exactamente tal y como habían imaginado los planificadores estadounidenses cuando la plantearon como ejercicio en la Academia de Guerra Naval en la década de 1930, la contienda fue decisiva de todas formas. Los japoneses perdieron tres portaaviones, incluido el mayor y más nuevo de todos, y más de cuatrocientos aviones. Los estadounidenses no perdieron ningún barco pero sí algo más de cien aviones, en su mayoría durante el largo vuelo de vuelta del ataque contra los portaaviones japoneses. Y lo más importante, los japoneses perdieron además varios cientos de pilotos, mientras que los estadounidenses solo veinte. Los portaaviones sin aviones o sin pilotos experimentados suponían una amenaza mucho menor para el dominio del mar por Estados Unidos. Los japoneses sabían lo desastrosa que había sido la batalla. Como anotaba Ugaki en su diario: «El resultado de la batalla decisiva en la que tanto nos jugábamos ha sido sumamente triste».25

A pesar de todo, Mitscher seguía estando descontento. Le frustraba el hecho de que el resto de portaaviones japoneses hubieran logrado huir, y nunca le perdonó del todo a Spruance que se negara a darle permiso para pasar al ataque el 19 de junio, sobre todo después de que quedara claro que nunca había existido una segunda flota japonesa que planeara un ataque por detrás. Incluso Nimitz, que admiraba a Spruance, escribía con cierta tristeza sobre

lo que habría podido ser. En su resumen de las acciones del mes de junio, Nimitz anotaba: «Cabría argumentar» que si Spruance hubiera autorizado a la flota de Mitscher a navegar hacia el enemigo, «se habría podido librar una batalla decisiva entre las flotas aéreas, se habría podido destruir la flota japonesa, y con ello acelerar el fin de la guerra». Aquellas opiniones iban a proyectar una larga sombra sobre los acontecimientos posteriores.26

En tierra, en Saipán, los combates eran intensos. La 2.ª y la 4.ª Divisiones de Infantería de Marina estadounidenses habían desembarcado el 15 de junio, y la 27.ª División del Ejército se les unía poco después, mientras los estadounidenses avanzaban hacia el interior contra una resistencia incesante. Al igual que en otras islas del Pacífico, los defensores japoneses a menudo preferían suicidarse antes que rendirse. El 6 de julio, el comandante japonés de Saipán, el almirante Nagumo, que había estado al mando del Kidō Butai en el ataque contra Pearl Harbor y también en Midway, se pegó un tiro. Cuatro días después, el teniente general Yoshitsugu Saitō se hizo el *hara-kiri* , el suicidio ritual japonés, y a continuación su ayudante de campo le pegó un tiro en la cabeza. Ya fuera a través del ejemplo o de la coacción, ese tipo de fanatismo se extendió a la población civil. Los jefes militares japoneses les habían dicho a los residentes civiles que, si caían prisioneros, los estadounidenses les torturarían hasta matarlos, y por consiguiente los civiles que se escondieron en cuevas durante los combates se negaron a salir cuando los estadounidenses se lo pidieron, y prefirieron matarse haciendo detonar sus propias granadas. La mayor tragedia, presenciada por cientos de estadounidenses horrorizados, fue un suicidio masivo desde el borde de un acantilado de 240 metros de altura, en Marpi Point, en el extremo septentrional de la isla. Los civiles japoneses se vieron acorralados entre el mar y las fuerzas estadounidenses que avanzaban hacia ellos, por lo que familias enteras decidieron suicidarse, ya fuera volándose en pedazos con granadas o saltando por el acantilado. Los padres lanzaban a sus hijos al abismo, veían saltar a sus esposas, y a continuación saltaban ellos también por el

acantilado. Un hecho tan espeluznante no era más que la consecuencia lógica de la intensa propaganda con la que el Gobierno japonés alimentaba el apasionado nacionalismo de los años de guerra.27

También el primer ministro japonés Hideki Tojo fue una de las víctimas de la campaña. Tojo ya había sido el blanco de muchas críticas, y su incapacidad para defender Saipán terminó de socavar su autoridad, por lo que se vio obligado a dimitir el 18 de julio, siendo sustituido por otro general, Kuniaki Koiso. El almirante Shimada también fue destituido como ministro de Marina, y sustituido por Mitsumasa Yonai, exprimer ministro, que en 1940 se había opuesto al Pacto Tripartito. Por lo menos oficialmente, el cometido del nuevo régimen era una reorientación del esfuerzo bélico, aunque de forma no oficial los nuevos ministros empezaban a buscar una salida de la guerra. Koiso abrigaba la fantasía de que todavía era posible que Japón llegara a un acuerdo con los británicos y los estadounidenses, y le daba vueltas a la idea de enviar una misión de paz a un país neutral, como Suecia o Suiza, aunque al final decidió que Japón podía conseguir unos términos más ventajosos si esperaba hasta después de apuntarse una victoria.28

Podría decirse que junio de 1944 fue el mes decisivo de toda la Segunda Guerra Mundial. Tanto en el mar de Filipinas como en la costa de Normandía, los Aliados se abrieron paso a través de las barreras defensivas, y las potencias del Eje nunca lograron recobrarse del todo. La abrumadora superioridad material en poderío naval y en transporte marítimo permitió a los Aliados llevar adelante aquellas dos importantes ofensivas de forma prácticamente simultánea. Dos años antes, en el norte de África y en Guadalcanal, los Aliados habían perforado el perímetro exterior de los imperios del Eje. Ahora, en junio de 1944, habían echado abajo su puerta principal.

El 26 de julio, 37 días después de que los pilotos de los portaaviones estadounidenses aniquilaran el poderío aéreo naval japonés en el mar de Filipinas, el crucero pesado *Baltimore* doblaba el cabo de

Diamond Head, frente a la playa de Waikiki, pasaba frente al paseo marítimo de Honolulú y viraba para embocar el canal de entrada a Pearl Harbor. El hecho de que a bordo viajara el presidente Roosevelt era supuestamente alto secreto, pero de alguna forma la noticia se había difundido, y los buques de guerra fondeados en la gran base naval estadounidense se habían engalanado con descomunales banderas, al tiempo que los marineros abarrotaban las cubiertas para saludar a su comandante en jefe. El hecho de que Estados Unidos pudiera enviar a su jefe del Estado en semejante travesía venía a demostrar su dominio total del Pacífico oriental.

Roosevelt había realizado aquel viaje de 8.000 km por varias razones. Aparentemente el objetivo de su viaje era reunirse con sus dos comandantes del Pacífico, Douglas MacArthur y Chester Nimitz, a fin de determinar el siguiente paso en la ofensiva del Pacífico. Sin embargo, además, Roosevelt estaba encantado de poder escaparse de la Casa Blanca, y los viajes oceánicos a bordo de un buque de guerra de la Armada le gustaban de un modo especial. En 1935, durante su primer mandato como presidente, había hecho ese mismo viaje a bordo del crucero *Houston* , que ahora reposaba en el fondo del estrecho de la Sonda. Un tercer motivo para realizar aquel viaje era que Roosevelt era consciente del valor político de que le vieran en compañía de sus victoriosos comandantes del Pacífico. Durante el trayecto Roosevelt había sido nominado candidato para un cuarto mandato presidencial por su partido, y él era plenamente consciente de que sus fotos conversando con Nimitz y MacArthur a bordo de un buque de guerra en Pearl Harbor resultarían muy útiles en la campaña. A MacArthur todo aquel evento le parecía de mal gusto. De hecho, en un primer momento era reacio a acudir, lo calificaba de «viajecito para hacerse fotos», y hubo que ordenarle que realizara el viaje.29

El asunto de las reuniones de los tres mandatarios se centró en la estrategia en el Pacífico. Tras perforar las defensas interiores del Imperio japonés, los estadounidenses estaban en condiciones de bloquear a Japón e impedirle obtener los recursos esenciales procedentes del Pacífico Sur. Eso podía lograrse conquistando o bien la isla de Formosa o bien las Islas Filipinas. Ernie King, jefe de

operaciones navales estadounidense, prefería con diferencia Formosa. Al fin y al cabo se trataba de una única isla, aunque grande, en vez de las más de 7.000 que componían el archipiélago de Filipinas. Y además, desde Formosa, Estados Unidos podría apoyar más fácilmente a sus aliados chinos en el continente. Nimitz, argumentando diligentemente la postura de la Armada, sugirió que era posible dejar atrás y aislar Filipinas, como ya se había hecho con Rabaul y con Truk.

A MacArthur aquella propuesta le parecía no solo imprudente sino inmoral. Liberar Filipinas, argumentaba, era «un gran deber nacional». Era bien sabido que, en 1942, MacArthur había prometido volver a Filipinas, y ahora advertía de que si Estados Unidos no cumplía aquella promesa, los asiáticos nunca volverían a creer en su palabra. MacArthur le recordó al presidente que había 37.000 prisioneros de guerra estadounidenses en Filipinas, e insinuó en tono amenazador que nunca olvidarían que las tropas de su país pasaran de largo. A Roosevelt aquellos argumentos le parecieron convincentes; sabía que la liberación sería una buena propaganda. Sin embargo, al final dejó la decisión final en manos de la Junta de Jefes de Estado Mayor. Sus miembros votaron a favor de Filipinas. Se redactaron las órdenes para una invasión, en las que se proponía como Día D el 20 de diciembre de 1944.30

Un factor que venía a complicar las cosas para los estadounidenses era que la ofensiva que planeaban contra Filipinas implicaba la coordinación de los esfuerzos de Nimitz y MacArthur, y eso tenía como consecuencia una cadena de mando problemática. MacArthur tenía la autoridad suprema sobre la invasión, incluyendo el control de la 7.ª Flota del vicealmirante Thomas Kinkaid. Sin embargo, el papel que debía desempeñar exactamente la 3.ª Flota no estaba tan claro.

La 3. ª Flota era básicamente la 5.ª Flota con un nuevo nombre. Tras la conquista de las Marianas, Spruance y su Estado Mayor regresaron a Pearl Harbor para elaborar nuevos planes, mientras que Halsey y su Estado Mayor asumían el mando de la Gran Flota Azul para la operación de Filipinas. Al hacerlo, la 5.ª Flota de Spruance pasó a ser la 3.ª Flota de Halsey. Este lo comparaba a una diligencia,

pero en vez de mantener a los cocheros y cambiar de caballos, los cocheros cambiaban de lugar mientras que los caballos permanecían en la ruta. No rotó toda la cúpula de los almirantes; Pete Mitscher siguió al mando de la flota de portaaviones rápidos, aunque el Grupo de Combate 58 ahora pasaba a llamarse Grupo de Combate 38.31

A la 7.ª Flota no le afectó aquel cambio de conductores. El mando de Kinkaid, a menudo denominado «la Armada de MacArthur», incluía buques de las Armadas estadounidense y australiana, aunque los navíos americanos eran mucho más numerosos. Unos meses atrás, en marzo de 1943, MacArthur había manifestado su descontento con el comandante de la flota en aquel momento, el contraalmirante Arthur S. Carpender, y King lo sustituyó por Kinkaid. Aquello provocó cierto revuelo, ya que en virtud del acuerdo entre los dos países, el Gobierno australiano tenía voz a la hora de decidir quién estaba al mando de la fuerza naval estadounidense-australiana. King, cosa insólita, dio marcha atrás y le dijo a John Curtin, primer ministro australiano, que el nombramiento de Kinkaid no era más que una nominación condicionada al visto bueno de Curtin. Una vez aclarado el malentendido, Curtin decidió que Kinkaid le parecía bien. El incidente vino a destacar el hecho de que Kinkaid ocupaba un puesto un tanto complicado desde el punto de vista político: era responsable ante King en Washington, ante MacArthur en Brisbane y ante Curtin en Canberra, y sin embargo estaba fuera de la cadena de mando que incluía a Halsey y a Nimitz.32

La 7.ª Flota de Kinkaid estaba formada en su mayoría por buques anfibios y de transporte, incluidos muchos barcos prestados de la 5.ª/3.ª Flota para la campaña de Filipinas. Además, Kinkaid contaba con seis acorazados de los más antiguos —cinco de ellos supervivientes de Pearl Harbor— bajo el mando del contraalmirante Jesse Oldendorf.. [3] Teniendo en cuenta su mediocre velocidad, la misión de aquellos acorazados era el apoyo con fuego de artillería naval. Kinkaid no disponía de ningún gran portaaviones de la flota, aunque sí contaba con 18 pequeños portaaviones «jeep» para proporcionar apoyo aéreo sobre la cabeza de playa. Aquellos «miniportaaviones» se parecían a sus primos gigantes por el característico perfil de su cubierta de vuelo rectangular y su isla en

medio del barco, con la diferencia de que eran mucho más pequeños (entre 8.000 y 10.000 toneladas), considerablemente más lentos (18 nudos), y de que prácticamente carecían de blindaje, pues estaban hechos tan solo con el acero suficiente «para mantener el agua fuera», como señalaba uno de sus tripulantes. Como armamento contaban únicamente con un cañón de 127 mm en la popa, que casi parecía un añadido de último momento. Cada uno de ellos portaba entre 20 y 30 aviones, en su mayoría bombarderos Avenger modificados y cazas Wildcat FM-2, una versión más moderna del F4F. Estaban concebidos para proteger a los convoyes o para dar cobertura a una cabeza de playa, no para el combate en alta mar.33

Existía el problema de que las líneas de mando que afectaban a Kinkaid y Halsey nunca se cruzaban. Kinkaid estaba a las órdenes de MacArthur, este a las órdenes de Marshall, y este respondía ante el ministro de la Guerra, que a su vez era responsable ante el presidente; Halsey estaba a las órdenes de Nimitz, este a las órdenes de King, y este respondía ante el ministro de Marina, que a su vez era responsable ante el presidente. Aunque se suponía que las dos flotas debían cooperar, no había ningún comandante común más cerca que Washington. Para colmo, para asegurarse de que Nimitz no intentara usurpar su autoridad, MacArthur le prohibió a Kinkaid comunicarse directamente con Nimitz y decretó que las comunicaciones entre las dos flotas —es decir, entre Halsey y Kinkaid— debían pasar por el centro de comunicaciones de Manus, en las islas del Almirantazgo. Eso contribuía a que MacArthur y su Estado Mayor estuvieran al corriente de todo, pero también añadía dos horas de retraso al traslado de los mensajes de una flota a otra. Aquello no solo era engorroso, sino que estuvo a punto de resultar catastrófico.34

Otro factor a tener en cuenta era que Halsey estaba convencido de que Spruance había cometido un grave error al ordenar que los portaaviones de Mitscher permanecieran junto a la cabeza de playa durante la batalla del mar de Filipinas. Aunque Halsey y Spruance eran muy buenos amigos, Halsey opinaba que Spruance había desaprovechado una oportunidad histórica. Para asegurarse de que no volviera a suceder, Halsey convenció a Nimitz de que modificara

sus órdenes para la campaña de Filipinas y que su objetivo primordial fuera la destrucción de la flota principal del enemigo. La frase crucial decía: «En caso de que surja o sea posible crear una oportunidad para la destrucción de una parte importante de la flota enemiga, dicha destrucción pasa a ser la misión principal». Así pues, la percepción de que se había desperdiciado una oportunidad en el mar de Filipinas, y el irresistible aliciente de una batalla decisiva, que a su vez era un legado de dos décadas de planificación y de maniobras de la Armada estadounidense, dejaron su impronta tanto en la actitud como en las órdenes de Halsey cuando se incorporó a la campaña.35

También los japoneses hacían sus planes. A pesar de la destrucción casi total de su arma aérea naval en el mar de Filipinas, seguían contando con una poderosa armada de superficie que incluía los acorazados gigantes *Yamato* y *Musashi* , otra media docena de acorazados, 15 cruceros pesados y una sustancial flota de destructores armados con los siempre peligrosos torpedos Lanza Larga.

Dos puntos débiles en particular limitaban la capacidad de aquella flota de superficie. Uno era la falta de cobertura aérea. Desde la destrucción del *Prince of Wales* durante el primer mes de la guerra del Pacífico, resultaba obvio que ni siquiera el acorazado más poderoso era capaz de sobrevivir sin cobertura aérea a un ataque aéreo concertado, y en otoño de 1944 los japoneses ya no estaban en condiciones de ofrecer esa cobertura. La fuerza aérea japonesa con base en tierra había sido arrasada por los bombardeos estadounidenses a lo largo de la primera mitad de 1944, y por supuesto el arma aérea naval había sido prácticamente aniquilada en el mar de Filipinas. De los seis portaaviones que habían atacado Pearl Harbor, tan solo uno, el *Zuikaku* , seguía a flote. Los japoneses hicieron denodados esfuerzos para reponer su flota de portaaviones, y en abril lograban terminar y botar el nuevo *Taiho* , pero los estadounidenses lo hundieron en junio, al cabo de dos meses. Realizaron un esfuerzo similar con la conversión de lo que

inicialmente iba a ser un tercer superacorazado, el *Shinano* , que los japoneses empezaron a transformar en portaaviones tras la batalla de Midway. A lo largo de todo 1944, los obreros de los astilleros trabajaron de forma casi frenética para terminar el buque a tiempo para la campaña de Filipinas, pero aunque lo hubieran conseguido, los japoneses carecían de los aviones y de los pilotos con la formación necesaria para hacer del *Shinano* , o de cualquier portaaviones, una verdadera arma de guerra. Además, los japoneses intensificaron la producción de aviones, aunque a un ritmo que a duras penas podía compensar las pérdidas.36

El otro problema era el combustible. Al igual que los italianos, los japoneses sencillamente no disponían del petróleo necesario para mantener a sus buques en alta mar y a sus aviones en el aire. La escasez de pilotos bien formados que sufría Japón no se debía únicamente a las pérdidas sufridas en combate, sino también a que no había suficiente combustible de aviación para que los aprendices volaran el suficiente número de horas hasta adquirir la pericia necesaria. A finales de 1944, el único lugar donde los japoneses tenían un fácil acceso al combustible eran los campos petrolíferos de Sumatra que habían conquistado en 1942. Por esa razón, el grueso de la flota de superficie japonesa, todavía poderosa, y comandada por el experimentado y solvente Takeo Kurita, estaba amarrada en Lingga Roads, frente a la costa septentrional de Sumatra, cerca de Palembang. Aquella flota se convirtió en el elemento central del plan japonés para enfrentarse a la ofensiva estadounidense en Filipinas.37

El plan, denominado *Sho-Go* (Operación Victoria), replicaba casi exactamente lo que Spruance había sospechado que estaban tramando los japoneses durante el combate por las Islas Marianas. Una fuerza señuelo procedente del norte debía intentar atraer a la principal flota de guerra estadounidense para alejarla de las playas del desembarco, al tiempo que la flota de superficie de Kurita se deslizaba por detrás de ella a fin de aniquilar la armada de la invasión. El señuelo iba a ser la flota de portaaviones de Ozawa —o lo que quedaba de ella—. La flota de Ozawa, una mera sombra del antaño poderoso Kidō Butai que había atacado Pearl Harbor hacía

menos de tres años, estaba formada por el *Zuikaku* , tres portaaviones más pequeños (el *Zuihō* , el *Chitose* y el *Chiyoda*) y dos navíos peculiares que podríamos denominar «portaaviones hermafroditas»: acorazados que habían sido modificados para alojar una cubierta de vuelo recortada en popa. Aquellas cubiertas de vuelo más cortas permitían el despegue de los aviones desde los acorazados modificados, pero no el aterrizaje. La existencia misma de ese tipo de buque era una prueba adicional de que los portaaviones habían suplantado a los acorazados como arma principal de la guerra naval. Así pues, técnicamente había seis portaaviones en lo que a partir de entonces los estadounidenses denominaron la Flota del Norte, aunque en conjunto aquellos buques albergaban a duras penas un centenar de aviones operativos. Ninguno de los dos portaaviones hermafroditas llevaba a bordo aviones de ningún tipo. En cualquier confrontación con el Grupo de Combate 38 de Mitscher, o incluso con cualquier elemento del mismo, Ozawa se encontraría en una absoluta inferioridad numérica, y muy probablemente sería aniquilado. Sin embargo, su misión no consistía en combatir sino en llamar la atención de los estadounidenses para atraerles hacia el norte, y Ozawa la asumió con estoicidad.38

Suponiendo que Ozawa tuviera éxito en su papel de cebo, el mazazo contra los estadounidenses correría a cargo de la flota de superficie de Kurita, formada por los acorazados y cruceros fondeados en Lingga Roads. El mando de Kurita, denominado Flota del Centro por los estadounidenses, no incluía ningún portaaviones, aunque sí contaba con el *Yamato* , el *Musashi* , otros cinco acorazados y diez cruceros pesados. Bajo cualquier criterio, se trataba de una fuerza de combate sustancial, incluso temible. Mientras Ozawa distraía a los portaaviones estadounidenses, Kurita se abriría paso a través del archipiélago de Filipinas y se lanzaría sobre la flota de invasión. Específicamente, sus órdenes le instaban a «avanzar a través del estrecho de San Bernardino y aniquilar la fuerza de invasión enemiga».39

Los japoneses esperaban que el objetivo de los estadounidenses fuera o bien Mindanao, la gran isla del sur del archipiélago, donde se

encontraba la base naval japonesa de Davao, o bien Luzón, la isla más grande y más septentrional de Filipinas, y sede de la capital, Manila. Por el contrario, los estadounidenses optaron por Leyte, una de las aproximadamente seis islas de tamaño mediano, situada entre las dos islas mayores. El litoral oriental de Leyte tenía unas playas excelentes para desembarcar y un terreno llano donde se podían construir nuevos aeródromos, así como un enorme fondeadero frente a la costa, protegido por las islas de Samar, al norte, y de Dinagat, al sur. La masa de agua situada frente a las playas del desembarco era el golfo de Leyte.

Aunque la flota de Kurita era la clave de toda la operación, el propio almirante japonés se preguntaba qué iba a poder hacer contra los estadounidenses en el golfo de Leyte. Sus órdenes le instaban a «avanzar rápidamente y destruir los buques de transporte enemigos en alta mar antes de que desembarquen sus tropas». Sin embargo, a Kurita le parecía evidente que para cuando él terminara de recorrer los 960 km que había entre Lingga Roads y las playas de desembarco, seguramente los buques de transporte de tropas y de abastecimiento estadounidenses ya habrían desembarcado las tropas y su carga, y lo único que le quedaría por hundir serían los barcos de transporte vacíos. Una misión así iba totalmente en contra de la cultura guerrera japonesa. Para los japoneses, igual que para los estadounidenses, aquellas dos décadas de planificación para la batalla decisiva habían codificado la idea de que el cometido mismo de una Armada era la destrucción de los buques de combate enemigos. Kurita tenía la firme convicción, expresada por Tomiji Koyanagi, su jefe de Estado Mayor, de que «sería una tontería hundir unos buques de transporte vacíos a expensas de nuestra gran fuerza de superficie». A su juicio, «debería concederse la máxima prioridad a entablar combate con la fuerza de ataque de los portaaviones enemigos». Y no era precisamente un punto de vista personal; prácticamente todos los oficiales de la Armada japonesa estaban convencidos de que el objetivo por antonomasia de la guerra en el mar era hundir los buques de guerra estadounidenses, al igual que

los oficiales de la Armada estadounidense aspiraban a destruir los buques de guerra japoneses.40

Dicho esto, resulta digno de destacar, y también curioso, que Toyoda le ordenara a Kurita que se centrara en los barcos de transporte. Una posible explicación sería la transformación política que se había producido en Tokio a raíz de la caída de Saipán. La dimisión de Tojo el 18 de julio y el ascenso del almirante Yonai como ministro de Marina sugieren que el Gobierno japonés podría haber empezado a buscar alternativas a una victoria sin paliativos. El propio Toyoda se había opuesto a la decisión de ir a la guerra contra Estados Unidos. Ahora daba la impresión de que su intuición había sido acertada, y que ya no era posible una victoria total, si es que alguna vez lo fue. Por supuesto, en Tokio nadie podía admitirlo públicamente, pero es posible que Yonai y Toyoda esperaran que prolongar la guerra les permitiera ganar tiempo para encontrar una alternativa honrosa a la rendición. Hundir la flota de barcos de transporte estadounidense no ayudaba a Japón a ganar la guerra, pero casi con total seguridad retrasaría la invasión estadounidense, pondría en entredicho la resolución de Estados Unidos y se ganaría tiempo para que los dirigentes japoneses buscaran algún tipo de acuerdo. Si ese era el objetivo que había detrás de las órdenes de Toyoda, él no se lo explicó a los comandantes operativos, y en cualquier caso una estrategia como esa iba totalmente en contra del ferviente compromiso reinante en la Armada Imperial japonesa con la doctrina de la batalla decisiva. Sacrificar la vida durante el ataque contra una flota de portaaviones era glorioso; hacerlo hundiendo barcos de transporte vacíos, independientemente de su objetivo político, no solo era deshonroso, era innoble.

El 10 de agosto, el capitán de navío Shigenori Kami, jefe de operaciones de Toyoda, se reunió en Manila con Tomiji Koyanagi, jefe de Estado Mayor de Kurita, para debatir los detalles de la Operación Sho-Go. En aquella reunión, Koyanagi le preguntó directamente a Kami qué debía hacer la flota de Kurita en caso de que tuviera la oportunidad de entablar combate con los buques de guerra estadounidenses, sobre todo con los portaaviones. La respuesta de Kami fue llamativamente parecida a lo que Nimitz le

había dicho a Halsey: en caso de que se presentara la ocasión, Kurita debía asumir como objetivo principal los portaaviones estadounidenses. Esa directriz se vio confirmada diez días después por la Orden de Operaciones n.º 87: los objetivos de los buques de guerra japoneses debían ser los portaaviones, los acorazados y los barcos de transporte de tropas, por ese orden. En la Armada Imperial japonesa, al igual que en la U.S. Navy —tanto para Kurita como para Halsey—, el aliciente de la batalla decisiva era irresistible. Para ambos almirantes eso significaba hundir los portaaviones enemigos. Y ambos iban a tener muy pronto la oportunidad de hacer realidad esa visión.41

[1] Tanto los pilotos de las U.S. Navy como los de la Royal Navy (y también de las Fuerzas Aéreas) empleaban la antigua voz de «¡Tally ho!», que se utilizaba en la caza del zorro, para indicar el avistamiento del enemigo. El empleo de «Hey Rube» como señal de llamada de vuelta a la base era exclusiva de la U.S. Navy. Se empleó por primera vez a principios de 1942, cuando varios pilotos de cazas en misión de patrulla de combate que protegían al primer USS *Lexington* se aventuraron demasiado lejos del portaaviones al perseguir a los aviones japoneses en su huida. Para llamarlos de vuelta a su tarea principal, el radiotelegrafista del *Lexington* (que tal vez había trabajado en un circo) utilizó la expresión que se usaba en los circos y las ferias ambulantes para pedir ayuda a algún compañero. A partir de ahí, «Hey Rube» pasó a ser la forma abreviada para llamar a los pilotos de vuelta al portaaviones.

[2] El *Taiho* podría haber sufrido un segundo impacto de no haber sido por la acción del suboficial Sakio Komatsu. Tras despegar del *Taiho* , Komatsu vio la estela de un torpedo que se dirigía directamente hacia su buque. Dio media vuelta con su avión y lo estrelló contra el torpedo, detonándolo de forma prematura.

[3] Técnicamente el contraalmirante George L. Weyler estaba al mando de los seis acorazados, pero Oldendorf ejercía la autoridad suprema sobre los buques de guerra de superficie desde el crucero pesado *Louisville* .

25. LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE

Halsey asumió el mando de la Gran Flota Azul el 24 de agosto de 1944, e izó su pabellón a bordo del nuevo acorazado rápido *New Jersey* . Una semana después, este zarpaba de Pearl Harbor con rumbo al Pacífico occidental, donde acompañó a los portaaviones de Mitscher en una serie de incursiones contra bases japonesas. Para entonces los estadounidenses recorrían el Pacífico occidental casi a placer. El grupo de combate de Mitscher contaba con 17 portaaviones y más de 1.000 aviones, además de con el apoyo de una flota de barcos de servicio, como gabarras, buques taller e incluso diques secos flotantes. El combustible no suponía ningún problema porque Estados Unidos seguía siendo el principal productor de petróleo del mundo. Los petroleros comerciales transportaban el petróleo refinado desde la Costa Oeste de Estados Unidos hasta unas instalaciones de almacenamiento, con capacidad para nueve millones de barriles, en Hawái. Desde allí, los buques cisterna de la Armada lo transportaban hasta lo que venía a ser un complejo petroquímico flotante en el atolón de Ulithi, en las Islas Carolinas, a mitad de camino entre las Marianas y las Filipinas —una gigantesca gasolinera marítima en el Pacífico occidental.1

En septiembre, durante las incursiones aéreas de los portaaviones, los aviones japoneses que salían al paso de los estadounidenses eran menos de lo que habían previsto Halsey o Mitscher, y aquella débil resistencia animó a Halsey a sugerirle a Nimitz que la fecha de la invasión de Filipinas podía adelantarse de diciembre a octubre. Nimitz trasladó la propuesta a la Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor aliada que se reunía en Quebec, y tras obtener la aprobación de MacArthur, el Día D de la invasión de Filipinas se adelantó del 20 de diciembre al 20 de octubre.

Aunque Nimitz aprobaba la aceleración del programa, no vio con buenos ojos la cancelación de otro proyecto que ya estaba en

marcha: la conquista de la isla de Peleliu, en el grupo de islas de Palaos, a aproximadamente 960 km al este de Filipinas. La Junta de Jefes de Estado Mayor estadounidense había considerado necesaria la toma de aquella isla para impedir que los aviones estacionados allí atacaran a la fuerza de invasión de Filipinas. En realidad, el contingente aéreo japonés de Peleliu era demasiado débil para constituir una amenaza grave para Kinkaid o para Halsey, pero dado que las operaciones preliminares ya habían comenzado, y un repliegue parecería una derrota, Nimitz autorizó que siguiera adelante. Fue uno de sus pocos errores en toda la guerra.

Los marines desembarcaron en Peleliu el 15 de septiembre. Los desembarcos fueron difíciles y hubo cuantiosas bajas. A pesar de todo, los marines avanzaron tierra adentro y al cabo de tres días ya habían controlado el crucial aeródromo. Sin embargo, aquello solo fue el principio. Geológicamente, la isla de Peleliu se caracterizaba por una serie de pliegues de roca caliza, cuyo interior era un laberinto de cuevas y túneles invulnerables a los bombardeos aéreos o a la artillería naval. Los diez mil defensores japoneses se replegaron al interior de aquellas cuevas, decididos a que los estadounidenses pagaran con sangre cada metro de terreno. Bajo unas temperaturas que en ocasiones superaban los 46 ºC, las tropas de la 1.ª División de Infantería de Marina, reforzadas poco después con la 81.ª División del Ejército, tuvieron que entrar en las cuevas e ir liquidando a los defensores uno a uno. A los estadounidenses les llevó diez semanas despejar la isla, pero lo lograron con un elevado coste por ambos bandos. Murieron prácticamente los 10.000 defensores japoneses —tan solo 200 fueron capturados vivos—. Las bajas estadounidenses, aunque mucho menos cuantiosas, fueron dolorosas a pesar de todo: 1.000 muertos y 5.000 heridos, más que las bajas registradas en Tarawa.2

Mientras los combates en Peleliu se encaminaban a su sangriento final, dos gigantescas armadas de invasión estadounidenses se dirigían a Leyte, la primera desde Manus, en las islas del Almirantazgo, y la otra desde Hollandia, en Nueva Guinea. Ese

avance desencadenó la batalla del golfo de Leyte, la mayor batalla naval de la historia. Fue tan compleja y dispersa geográficamente que muchos historiadores han optado por desglosarla en cuatro enfrentamientos distintos. Aunque ese enfoque ayuda a clarificar los acontecimientos en cada uno de los enfrentamientos, también pasa por alto su interrelación, porque cada uno de ellos formaba parte de un único y extenso mosaico de violencia que abarcaba casi 260.000 kilómetros cuadrados.3

Las tropas del Ejército estadounidense empezaron a desembarcar en las playas orientales de Leyte durante la mañana del 20 de octubre, bajo la atenta mirada de MacArthur, que observaba la operación desde la cubierta del crucero ligero *Nashville* . A su alrededor, diseminados por toda la superficie del golfo de Leyte, había cientos de buques del la 7.ª Flota: barcos de transporte de ataque, cargueros, LST, LCI y un nuevo tipo de navío llamado «buque de desembarco mediano» (LSM), que era más grande (y también más veloz) que una LCT pero más pequeño que un LST. Media docena de acorazados y otros tantos cruceros prestaban apoyo de artillería, y más al este, más allá de la entrada del golfo, había 18 pequeños portaaviones «jeep» con su escolta de destructores, organizados en tres grupos de seis portaaviones, cada uno de ellos identificado por su indicativo de radio: Taffy 1, Taffy 2 y Taffy 3.4

Los desembarcos se desarrollaron conforme al manual. La única dificultad fue que la escasa pendiente de la playa provocaba que los LST no podían llegar hasta la orilla para descargar, de modo que los Batallones de Construcción montaron unas rampas hasta el golfo para que los LST pudieran descargar.5

Aquella tarde, MacArthur cumplía la promesa que había hecho dos años antes. MacArthur y Sergio Osmeña, presidente de Filipinas, subieron a bordo de una lancha Higgins que les condujo desde el *Nashville* hasta la playa. Caminaron hasta la orilla con agua hasta media pierna a beneficio de las cámaras. Después, MacArthur se acercó a un micrófono y anunció con su teatral voz de barítono: «Pueblo de Filipinas, he vuelto». Instó a los habitantes de las islas a alzarse y atacar a sus opresores. «¡Por vuestras familias y vuestros

hogares, atacad! Por las futuras generaciones de vuestros hijos e hijas, atacad! En nombre de vuestros sagrados antepasados, atacad!». Tras un breve recorrido de inspección por la playa, MacArthur hizo un alto para escribirle una carta a Roosevelt «desde una playa próxima a Tacloban». Después regresó al *Nashville* . Los desembarcos prosiguieron, y al anochecer los estadounidenses ya tenían en Leyte cuatro divisiones de infantería y 107.000 toneladas de suministros.6

Aquella misma tarde, a más de 4.000 km al norte de allí, la flota-señuelo de portaaviones de Ozawa zarpaba de Kure, en el mar Interior de Seto, recorría el canal de Bungo entre Kyūshū y Shikoku, y ponía rumbo al sur. Ozawa no contaba con regresar. Sabía que su misión consistía en llamar la atención de los estadounidenses y atraerles hacia el norte, y posteriormente él mismo reconocía que esperaba una «destrucción total». Paradójicamente, aunque en realidad Ozawa quería que los estadounidenses dieran con él, los tres submarinos estadounidenses que habían estado vigilando la salida del mar Interior se habían marchado hacía dos días para realizar patrullas de combate, y los buques de Ozawa se deslizaron hasta mar abierto sin ser vistos. Estuvieron navegando tres días hacia el sur sin que los estadounidenses se enteraran de nada.7

Mientras los portaaviones de Ozawa navegaban en dirección sur, los acorazados y cruceros de Kurita zarpaban de Lingga Roads y ponían rumbo al noreste hacia la bahía de Brunéi, en la costa de Borneo. Allí, mientras sus buques llenaban los depósitos de combustible, Kurita se reunía con sus capitanes para repasar la misión. Solo entonces, con la operación ya en marcha, Kurita decidió dividir su mando y destacar una parte de su flota para que llevara a cabo una ofensiva independiente y complementaria contra el golfo de Leyte desde el sur. La idea había partido del jefe de Estado Mayor de Toyoda, el almirante Ryūnosuke Kusaka, en Tokio, aunque este dejaba la decisión final en manos de Kurita. En Brunéi, Kurita comunicó a sus capitanes que, al tiempo que la principal fuerza de ataque iba a utilizar el estrecho de San Bernardino para atacar a los estadounidenses desde el norte, una «Fuerza del Sur» distinta, formada por dos vetustos acorazados, el *Yamashiro* y el *Fuso* , junto

con un crucero también veterano, el *Mogami* , y cuatro destructores, todos ellos comandados por el almirante Shōji Nishimura, se aproximarían al golfo de Leyte desde el sur a través del estrecho de Surigao. Se trataba de un movimiento de pinza para atrapar en medio a los estadounidenses. [1]

Kurita adoptó aquel plan por varias razones. Además de la sugerencia de Kusaka y de que el movimiento de pinza era una maniobra elegante, probablemente el almirante japonés se alegraba de librarse de dos acorazados viejos y lentos, cuya construcción se inició antes de la Primera Guerra Mundial. Además, teniendo en cuenta la debilidad del mando de Nishimura, es posible que Kurita no lo considerara tanto un ataque complementario como un segundo señuelo. En junio, durante la batalla de Saipán, el Estado Mayor de la Armada había considerado la posibilidad de enviar al *Yamashiro* y al *Fuso* en lo que venía a ser una misión suicida: embarrancar en las playas de Saipán y actuar como baterías estáticas. La misión se canceló tras la derrota de Ozawa, pero el hecho de que llegara siquiera a considerarse sugiere que ambos buques se creían prescindibles.8

Otro tema de debate a bordo del buque insignia de Kurita aquel día fue la impopular orden de Toyoda de atacar a los buques de transporte estadounidenses. Aquella misión desagradaba tanto a los capitanes de Kurita como al propio almirante. En palabras de uno de los capitanes: «No nos importa morir, pero si el esfuerzo final de nuestra gran Armada ha de ser un ataque contra un grupo de cargueros vacíos, estamos seguros de que los almirantes Tōgō [2] y Yamamoto llorarían en sus tumbas». Para animar a sus oficiales, Kurita les dijo que estaba convencido de que «el cuartel general imperial nos está dando una oportunidad gloriosa». Era muy posible, les dijo Kurita, que tuvieran que enfrentarse a la flota de portaaviones estadounidense. «¿Quién es capaz de afirmar que no cabe la posibilidad de que nuestra flota pueda dar un vuelco al rumbo de la guerra en una batalla decisiva? Tendremos la oportunidad de enfrentarnos a nuestros enemigos. Entablaremos combate con sus fuerzas de ataque». Los capitanes se pusieron de pie de un salto y gritaron: «¡Banzai!».9

Al amanecer del 22 de octubre de 1944, los acorazados y los cruceros de Kurita empezaron a levar anclas. Uno por uno se hicieron a la mar, y después se agruparon en formación de crucero y pusieron rumbo al norte. Unas horas después también zarpaban los dos viejos acorazados de Nishimura y sus buques acompañantes. A lo largo de los 1.600 km de longitud de las Islas Filipinas, tan solo había dos canales navegables que permitían que los buques de gran calado se aproximaran al golfo de Leyte desde el oeste: el estrecho de San Bernandino, que iba a utilizar Kurita, y el estrecho de Surigao, por el que iba a pasar Nishimura. Era indudable que los estadounidenses iban a estar pendientes de ambos pasos, y por consiguiente era solo cuestión de tiempo que descubrieran el avance de los japoneses.

Poco después de medianoche, en los primeros minutos del 23 de octubre, dos submarinos estadounidenses, el *Darter* y el *Dace* , navegaban juntos por la superficie para recargar sus baterías en las traicioneras aguas al norte de la isla de Palawan, donde había docenas de bajíos que suponían un peligro para la navegación. Cuando apareció el primer punto en la pantalla de radar del *Darter* , su comandante, el capitán de fragata David H. McClintock, llamó al capitán de fragata Bladen Claggett, que estaba al mando del *Dace* : «Tenemos un contacto de radar. ¡Vamos allá!».10

Las características de aquel contacto quedaron claras cuando los submarinos empezaron a seguirlo, y McClintock envió un parte de avistamiento a lo largo de la cadena de mando: «Muchos buques, incluyendo 3 probables acorazados, 08º 28’ N, 116º 30’ E. Rumbo 040. Velocidad 18. Persiguiendo». Puede que él estuviera «persiguiendo», pero teniendo en cuenta de que su velocidad punta también era de 18 nudos, era improbable que pudiera llegar a adelantar a alguno de los buques de Kurita. Sin embargo, justo en ese momento este ordenó que sus barcos redujeran la velocidad a 15 nudos para transitar por las peligrosas aguas del canal de Palawan, a la vista de lo cual McClintock gritó: «¡Ya los tenemos!» Los dos submarinos estadounidenses se adelantaron a toda

velocidad a fin de tomar posiciones para una emboscada y esperar a que amaneciera.11

A las 5.30 de la mañana, con el mínimo de luz suficiente para reconocer unas «siluetas oscuras desde el puente», McClintock se sumergió a profundidad de periscopio y disparó un abanico completo de seis torpedos contra el buque de guerra más cercano, que resultó ser el buque insignia de Kurita, el crucero pesado *Atago* . Mientras McClintock maniobraba para apuntar sus tubos de popa, oyó claramente cinco explosiones. Dio la vuelta al periscopio de un manotazo y vio lo que el propio McClintock calificaba como «el espectáculo de toda una vida». Desde tan cerca que la imagen llenaba el visor de su periscopio, McClintock vio que el *Atago* «era una masa de nubes de humo. [...] Del costado del buque brotaban unas intensas llamaradas de color naranja, a lo largo de la cubierta principal y hasta la torreta de popa». Mientras McClintock contemplaba la escena, la proa del gran crucero se hundió en el mar y el buque, que aún tenía arrancada, se zambulló en el mar. Aunque McClintock imaginaba que hubo «pocos supervivientes, si es que había alguno», en realidad fueron más de 600 supervivientes, entre ellos el propio Kurita, que fue rescatado del mar por un destructor y trasladado al acorazado *Yamato* .12

Los submarinos estadounidenses aún no habían terminado. Al cabo de unos segundos, cuatro torpedos de los tubos de popa del *Darter* alcanzaban al crucero pesado *Takeo* . A continuación atacó el *Dace* , que acertó al crucero pesado *Maya* con otros cuatro torpedos. Uno de ellos detonó la santabárbara del *Maya* y el gran crucero explotó y se fue a pique en menos de cuatro minutos. A bordo del *Dace* , Claggett oyó una serie de «crujidos» y «un gran estruendo sordo» cuando el buque se desintegraba. En su informe posterior, Claggett afirmaba que era «el sonido más horripilante que he oído en mi vida». A continuación los dos submarinos estadounidenses realizaron una inmersión de choque y pasaron a la modalidad de navegación silenciosa mientras los destructores de la escolta japonesa se lanzaban en tropel contra ellos. Los tripulantes del *Dace* podían oír el zumbido de alta velocidad de las hélices de los destructores que pasaban por encima de sus cabezas, y seguían su

trayectoria con la vista cuando el sonido pasaba de la proa a la popa. «Aquel suspense», anotaba Claggett, «era peor que las cargas de profundidad», sobre todo teniendo en cuenta que ninguna de estas cargas se aproximó lo suficiente como para provocar daños de ningún tipo.13

Tanto el *Atago* como el *Maya* se fueron a pique; el *Takao* quedó tan maltrecho que Kurita lo envió, renqueante, de vuelta a Brunéi, con una escolta de dos destructores. [3] Así pues, antes de que Kurita siquiera llegara a Filipinas, su flota se había visto mermada en tres cruceros y dos destructores. Y casi igual de importantes para la inminente confrontación fueron los mensajes de avistamiento que enviaron el *Darter* y el *Dace* . A las 6.30 de aquella mañana, Halsey ya sabía que Kurita se había hecho a la mar, que contaba con varios acorazados y cruceros pesados y que su rumbo le conducía a través del mar de Sibuyán hacia el estrecho de San Bernardino. A los pocos minutos de recibir aquel parte, Halsey ordenó que sus aviones de reconocimiento peinaran el mar de Sibuyán en busca de Kurita.

Le encontraron poco después de las 8 de la mañana, cuando un avión de reconocimiento del *Intrepid* , que formaba parte del grupo de portaaviones de Gerald Bogan desplegado frente al estrecho de San Bernardino, informaba de que 5 acorazados, 9 cruceros y 13 destructores se adentraban en el mar de Sibuyán. Al cabo de unos minutos, Halsey ordenó un ataque de los aviones del *Intrepid* y el *Cabot* , empleando, como era habitual en él, una orden breve y sucinta: «¡ATAQUEN!, REPITO, ¡ATAQUEN!». Técnicamente Halsey tendría que haberle pedido a Mitscher que diera aquella orden, dado que este era quien estaba al mando del grupo de combate de los portaaviones. Sin embargo, teniendo en cuenta el temperamento de Halsey, no es de extrañar que a todos los efectos pasara por encima de Mitscher y diera él mismo la orden. No hay constancia de lo que le pareció a Mitscher.14

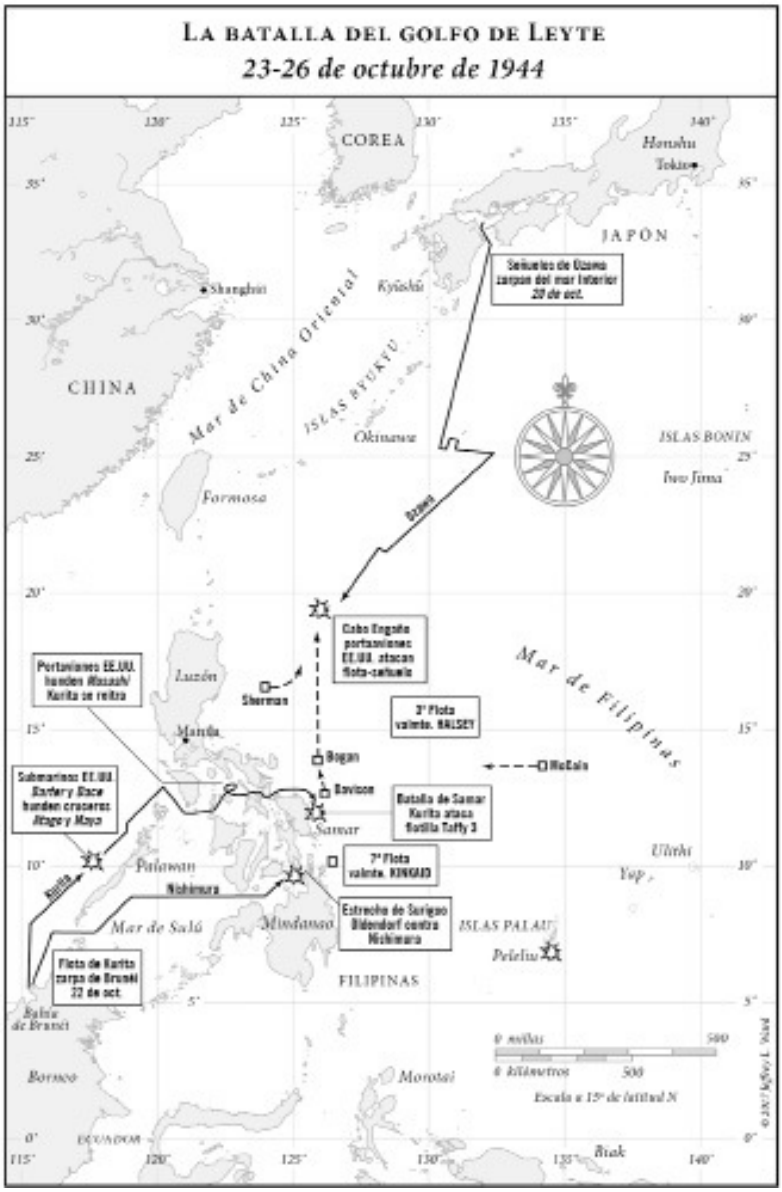
Casi al mismo tiempo, a 480 km al sur, una docena de bombarderos de reconocimiento del grupo de portaaviones de Ralph Davison localizaban la Fuerza Sur de Nishimura en el mar de Sulú (o

mar de Joló) e informaban de su posición. Después de enviar su informe, los bombarderos de reconocimiento se lanzaron al ataque e infligieron daños sustanciales a los dos acorazados de Nishimura, sobre todo al *Fuso* , que recibió dos impactos: el primero cerca de la torreta n.º 2 y el segundo en el alcázar. La evidente paradoja era que mientras los portaaviones-señuelo de Ozawa navegaban hacia el sur sin que todavía les hubieran descubierto, los estadounidenses localizaron bastante deprisa las fuerzas del ataque principal.15

Kurita había zarpado con la esperanza de contar con cobertura de los aviones con base en tierra mientras se abría paso a través de Filipinas, una esperanza que demostró ser totalmente infundada por dos razones. La primera era que los japoneses habían desperdiciado la mayor parte de su aviación con base en tierra hacía diez días, pues habían perdido casi 500 aviones frente a la costa de Formosa en un vano intento de impedir nuevos bombardeos desde los portaaviones de Halsey. La segunda era que los planificadores de Tokio estaban convencidos de que la mejor forma de utilizar sus recursos aéreos era atacar los portaaviones de Halsey, con lo que le estarían prestando a Kurita lo que ellos denominaban «apoyo indirecto». Por consiguiente, cuando Kurita se adentró en el mar de Sibuyán tan solo había cuatro aviones japoneses sobrevolando su flotilla.16

Los japoneses centraron sus bombardeos aéreos en el grupo de portaaviones de Halsey situado más al sur, a las órdenes del contraalmirante Frederick Sherman. La mayoría de los aviones atacantes fueron derribados casi en el acto por los Hellcats estadounidenses. En aquella ocasión David McCampbell, que había abatido cinco aviones japoneses durante una de sus incursiones en la batalla del mar de Filipinas, derribó nueve Zeros en una sola misión, un récord que nadie fue capaz de igualar durante toda la guerra, y por el que posteriormente recibió la Medalla al Honor. Sin embargo, los estadounidenses no lograron derribar todos los aviones japoneses. Poco antes de las 10, un solitario Judy salió de un banco de nubes bajas hacia el portaaviones ligero *Princeton* y le acertó con

una única bomba muy cerca del centro de su cubierta de vuelo. La bomba penetró hasta la cubierta de hangares y explotó entre seis aviones torpederos que estaban repostando, lo que desencadenó varias explosiones secundarias. En seguida quedó claro que el *Princeton* estaba en un aprieto. El crucero *Birmingham* se colocó a su lado para ayudar, pero sufrió graves daños cuando explotó la santabárbara de popa del *Princeton* . Las tripulaciones de ambos buques lucharon heroicamente para intentar salvar el *Princeton* , pero resultó ser una batalla perdida.17



Mientras el *Princeton* era pasto de las llamas, los aviones estadounidenses de los grupos de portaaviones de Bogan y Davison atacaban a la flota de Kurita en el mar de Sibuyán. Tras aniquilar rápidamente la débil patrulla aérea de combate de Kurita, los aviones estadounidenses realizaron varios ataques con bombas y torpedos contra la mayoría de los buques de Kurita. El crucero pesado *Myōkō* fue una de las primeras víctimas; el barco, muy tocado, salió de la formación y, renqueando, puso rumbo al oeste. Las posteriores oleadas de aviones estadounidenses se centraron en los dos grandes acorazados, sobre todo en el *Musashi* . Aunque la puntería de los estadounidenses era regular, había tantos aviones atacando que el gran acorazado fue alcanzado varias veces tanto por las bombas como por los torpedos —posteriormente los pilotos estadounidenses afirmaban haber conseguido un total de 17 impactos de bomba y 20 impactos de torpedo—. Ningún buque podría sobrevivir a semejante maltrato, y muy pronto quedó claro que aquel acorazado «imposible de hundir» estaba sentenciado. Se hundió aquella noche, llevándose consigo a 1.000 marineros, incluido su capitán, que optó por hundirse junto con su barco. A lo largo de los ataques, Kurita mantuvo obstinadamente su rumbo hacia el este a pesar de su frustración por la falta de apoyo aéreo de los suyos. En su informe por radio a Tokio, donde afirmaba que «estamos siendo sometidos a reiterados ataques de la aviación enemiga con base en los portaaviones», se notaba un atisbo de crítica. Koyanagi, que iba a bordo del *Yamato* con su jefe, escribía más tarde: «Nos esperábamos ataques aéreos, pero los de aquel día casi bastaron para desanimarnos». Era evidente, anotaba Koyanagi, que «si seguíamos avanzando hasta el angosto Estrecho [de San Bernardino] y los ataques proseguían, nuestra flota sería borrada del mapa».18

A las 15.30 Kurita decidió que ya era suficiente. Ordenó dar media vuelta a su flota y poner rumbo al oeste. No lo concebía como una retirada definitiva; simplemente quería tomarse un respiro de los implacables ataques aéreos. Le envió un mensaje a Toyoda en Tokio, explicándole que tenía intención de «replegarse temporalmente fuera del alcance de los aviones hostiles», acaso con la esperanza de

que aquello pudiera suscitar un mayor apoyo de los aviones japoneses con base en tierra.19

Solo entonces, a las 16.40 de la tarde, con el sol ya bajando a poniente, un avión de reconocimiento estadounidense del *Lexington* comunicaba la asombrosa noticia de que una flota japonesa formada por «cuatro portaaviones, dos cruceros ligeros y cinco destructores» se encontraba a 480 km al norte del cabo Engaño, en la isla de Luzón. Por fin habían encontrado a Ozawa. La noticia le llegó a Halsey, a bordo del *New Jersey* aproximadamente a las 17.30, inmediatamente después de que le comunicaran que Kurita había dado media vuelta. Con una flota enemiga aparentemente derrotada, Halsey decidió de inmediato ir a por los portaaviones. Tal y como él mismo lo explicaba posteriormente, Halsey estaba convencido de que la Fuerza Central de Kurita «había sufrido tantos daños en cubierta, sobre todo en sus cañones y sus instrumentos de control de fuego, que [...] podía dejarla a cargo de Kinkaid». A juicio de Halsey, la 7.ª Flota de Kinkaid tenía como misión principal proteger la flota de invasión, lo que le dejaba las manos libres a su mando para ir en busca de la principal flota enemiga y destruirla. Ahí estaba la oportunidad que se le había negado a Mitscher en el mar de Filipinas.

Halsey entró en la sala de mapas del *New Jersey* , señaló un punto en la carta y anunció: «Ahí es donde vamos». Y dirigiéndose a Robert B. «Mick» Carney, su jefe de Estado Mayor, Halsey dio la orden fatídica: «Mick, ponlos rumbo al norte».20

A Carney le correspondía convertir esa orden en instrucciones para los distintos elementos de la 3.ª Flota de Halsey, y a lo largo de la hora siguiente desde el *New Jersey* se cursó una serie de órdenes por TBS y por radio. Bogan y Davison, cuyos portaaviones habían llevado a cabo los ataques contra Kurita, debían recuperar sus aviones y virar al norte (rumbo 000). Por el trayecto debían agruparse con el grupo de Ted Sherman, quien había estado todo el día intentando repeler los ataques aéreos japoneses que habían acabado con el *Princeton* . El cuarto grupo de portaaviones, el del contraalmirante John S. McCain, que Halsey había enviado a Ulithi para repostar, debía unirse a los otros tres a «su mejor velocidad».

Aunque Kinkaid no estaba en la cadena de mando de Halsey, se le envió un mensaje también a él simplemente para que estuviera al corriente: «La fuerza central gravemente dañada según los informes de los ataques. Me dirijo al norte con 3 grupos para atacar la flota de portaaviones al amanecer».21

Hubo varios problemas relacionados con aquel mensaje. El primero fue que tardó varias horas en llegar hasta Kinkaid, dado que el protocolo exigía que los mensajes entre las dos flotas pasaran a través Manus. Sin embargo, al margen de ese hecho, estaba la ambigüedad del mensaje en sí. Que «3 grupos» se dirigían al norte... ¿significaba que un cuarto grupo se quedaba donde estaba para cubrir el flanco septentrional de la 7.ª Flota? En caso de que así fuera, ¿qué grupo? ¿Los portaaviones de McCain o los acorazados de Lee? Los acorazados no se mencionaban en absoluto, y eso suponía un problema.22

Cinco horas antes, a las 15.12 de la tarde, Halsey había enviado un mensaje por el que se creaba una unidad de superficie que debía denominarse Grupo de Combate 34. Estaba formado por cuatro acorazados rápidos del mando de Lee, incluido el *New Jersey* , el buque insignia de Halsey, dos cruceros pesados, tres cruceros ligeros y 19 destructores. En caso de que los buques de Kurita, que en aquel momento todavía navegaban decididamente hacia el este, lograran pasar por el estrecho de San Bernardino, esa era la fuerza que debía enfrentarse a ellos. Halsey le envió el mensaje a Lee a su buque insignia, el *Washington* , y a los capitanes de cada uno de los barcos implicados, con copias para Nimitz, en Pearl Harbor, y King, en Washington. Sin embargo, no se lo envió a Kinkaid pues, a juicio de Halsey, no necesitaba saberlo. A pesar de todo, la sala de radio de Kinkaid lo recibió, lo descifró y lo trasladó al puente. De acuerdo con el mensaje, Kinkaid concluyó que aquella flota de superficie —el Grupo de Combate 34— iba a cubrir su flanco norte por el procedimiento de defender el estrecho de San Bernardino. Unas horas más tarde, Halsey clarificaba que el Grupo de Combate 34 tan solo debía formarse «cuando yo dé la orden». Sin embargo, aquel segundo mensaje solo se envió por radio TBS de corto alcance, lo que implicaba que nunca llegó a manos de Kinkaid —ni de Nimitz, ni

de King—. Sencillamente a Halsey nunca se le ocurrió que fuera necesario informar de sus planes y movimientos a Kinkaid.

Ahora, más de cinco horas después, el mensaje más reciente de Halsey, que sí iba dirigido a Kinkaid, informaba de que «3 grupos» iban hacia el norte. Aquello reafirmó a Kinkaid en su convicción de que el Grupo de Combate 34 se quedaba en la zona, lo que le dejaba las manos libres para centrarse en la flota de Nishimura en el mar de Sulú. Por consiguiente Kinkaid dio órdenes al contraalmirante Jesse Oldendorf para que iniciara «los preparativos para un combate nocturno» en el estrecho de Surigao.23

No obstante, en realidad, cuando Halsey le dio la orden a Carney de que pusiera los barcos «rumbo al norte», quería decir todo: los portaaviones, los acorazados, los barcos de escolta, la totalidad del Grupo de Combate 38 —65 buques en total—. Ni siquiera dejó un destructor de guardia para vigilar el estrecho de San Bernardino. Halsey estaba decidido a aniquilar la flota de portaaviones japoneses y quería tener a su disposición los acorazados de Lee para liquidar cualquier buque tocado que no hubieran logrado hundir los ataques aéreos.24

Ya en aquel momento varios protagonistas de la historia intentaron sugerirle a Halsey que era un error dejar desprotegido el estrecho de San Bernardino, sobre todo porque, al tiempo que las fuerzas de Halsey navegaban hacia el norte, los aviones de reconocimiento nocturno estadounidenses informaban de que Kurita había vuelto a invertir el rumbo y se dirigía de nuevo hacia el este. Y, lo que era igual de alarmante, los japoneses habían encendido las luces de navegación para señalizar el canal por el que los barcos debían atravesar el estrecho. Desde el *Washington* , Lee le envió por dos veces un mensaje a Halsey sugiriéndole que sus acorazados debían quedarse atrás para guardar el estrecho. Y en ambas ocasiones, la única respuesta que recibió del buque insignia fue un «roger», es decir, «mensaje recibido». Bogan también le envió un mensaje a Halsey por la radio TBS para señalar que Kurita había invertido el rumbo y que se habían encendido las luces de navegación en el estrecho de San Bernardino, un mensaje concebido para informar pero también como sugerencia. La respuesta del

buque insignia tenía un tono de exasperación: «Sí, sí, ya tenemos esa información». A bordo del *New Jersey* , el capitán de navío Mike Cheek, jefe del grupo de inteligencia de la 3.ª Flota, le dijo a Carney que su análisis de los planes interceptados a los japoneses apuntaba a que los portaaviones eran un señuelo y que el mayor peligro provenía de la fuerza de superficie. Carney le respondió que Halsey se había ido a dormir y que no se le podía molestar. También Mitscher se había acostado en cuanto la flota de portaaviones puso rumbo al norte, sin duda a fin de poder estar alerta para el ataque previsto al amanecer. Su jefe de Estado Mayor, Arleigh Burke, le despertó para comunicarle lo de las luces de navegación y para instarle a que hablara de ello con Halsey. Mitscher preguntó si el buque insignia disponía de aquella información; cuando Burke le confirmó que sí, Mitscher respondió: «Si él quiere que le aconseje, me lo pedirá», y a continuación se dio media vuelta y volvió a quedarse dormido.25

Los japoneses también intercambiaron mensajes aquella tarde. El despacho de Kurita de las 16.00 donde comunicaba que daba media vuelta «temporalmente» había tardado bastante en llegar a Tokio. Cuando lo hizo, Toyoda respondió que Kurita debía reanudar el ataque al margen las circunstancias o las consecuencias: «Con confianza en la guía celestial», afirmaba Toyoda por radio, «toda la flota deberá atacar». De hecho, Kurita ya había dado media vuelta otra vez y había puesto rumbo al este antes de recibir aquel mensaje. Los ataques aéreos estadounidenses habían cesado, y a las 5.14 Kurita dio media vuelta. Sin embargo, su rodeo había hecho estragos con la programación, y ahora Kurita informaba a Tokio —y a Nishimura— de que no llegaría al golfo de Leyte hasta aproximadamente las once de la mañana siguiente.26

Nishimura, que también había recibido de Toyoda la orden de atacar «con la guía celestial», respondió: «Mi plan es atacar el golfo de Leyte a las 0440 horas [las 4.40 de la madrugada] del día 25». Eso era siete horas antes de la llegada de Kurita, lo que por supuesto hacía imposible un movimiento de pinza. Nishimura habría podido intentar posponer su llegada para sincronizarla con la de Kurita, lo que además habría dado tiempo para que le alcanzara la

flota de cruceros y destructores de Kiyohide Shima, e incrementar así su poder de ataque. Nishimura decidió no hacerlo. Esperar significaba dar vueltas lentamente en el mar de Sulú durante siete horas, convirtiéndose en un blanco ideal para los submarinos y la aviación estadounidenses, y la presencia de Shima podía resultar engorrosa. Los dos oficiales no se tenían simpatía y, dado que ambos eran vicealmirantes, podía haber cierta incertidumbre sobre a quién le correspondía estar al mando. Nishimura decidió avanzar y asumir las consecuencias. Al margen de cuál fuera la intención inicial para otorgarle un mando por separado, ahora era evidente que Nishimura estaba emprendiendo lo que los japoneses denominaban un «ataque especial». En un último mensaje dirigido a Toyoda y a Kurita, Nishimura comunicaba que «partimos hacia Leyte para un *gyokusai* », un término que literalmente significaba «joya hecha pedazos», y en sentido figurado designaba un ataque suicida.27

Mientras Halsey se dirigía hacia el norte, Oldendorf se reunía con sus capitanes a bordo del buque insignia *Louisville* para planificar una batalla nocturna contra Nishimura. Dado que el estrecho de Surigao era la única vía de acceso al golfo de Leyte desde el sur, el paso necesariamente encauzaría a los japoneses por un rumbo predecible, y eso le daba la posibilidad a Oldendorf de tenderles una trampa. Posicionó sus acorazados y cruceros pesados en medio del extremo septentrional del estrecho y estacionó sus destructores a lo largo de sus orillas. Al sur de los destructores, junto a la entrada del estrecho, había 39 lanchas torpederas bajo el mando táctico del capitán de corbeta Robert A. Leeson. Oldendorf no esperaba gran cosa de aquella flota en miniatura, al margen de avistar y localizar al enemigo, pero al fin y al cabo las lanchas portaban torpedos y podrían encontrar una ocasión de usarlos. A consecuencia de aquel despliegue, Nishimura iba a tener que recorrer un «pasillo de baquetas» [4] de lanchas torpederas y destructores estadounidenses antes de que sus dos acorazados llegaran a enfrentarse a los seis acorazados comandados por Oldendorf.28

Sin saber que Nishimura ya había decidido atacar hasta morir, la «única preocupación» de Oldendorf, tal y como él lo relataba más tarde, «era que el enemigo no siguiera avanzando»: que Nishimura se diera cuenta de la magnitud del peligro que corría y se retirara. Una preocupación secundaria de Oldendorf era la munición de sus acorazados. Dado que sus buques se habían hecho a la mar para una misión de bombardeo contra objetivos en tierra, sus santabárbaras estaban surtidas sobre todo de munición explosiva (HE) en vez de proyectiles perforantes (AP) antibuque. Dos barcos de Oldendorf (el *Maryland* y el *West Virginia*) tenían cañones de 406 mm, pero entre los dos tan solo disponían de 440 proyectiles AP. Por consiguiente, Oldendorf le dijo a sus capitanes que no dispararan hasta que el enemigo se encontrara a menos de 18.000 metros.29

Nishimura se adentró en el estrecho de Surigao poco después de la medianoche del 24 al 25 de octubre. Casi al mismo tiempo, Kurita salía del estrecho de San Bernardino. Sus experiencias no habrían podido ser más diferentes. Nishimura se topó con un enjambre de lanchas torpederas, que le atacaban en grupos de tres. Sus torpedos no provocaron daños, aunque obligaron a los japoneses a maniobrar para esquivarlos, y sus partes mantenían a Oldendorf al corriente del avance de Nishimura.

En cuanto a Kurita, que se encontraba mucho más al norte, cuando sus buques salieron del estrecho de San Bernardino, no se encontraron con nada en absoluto. Kurita estaba estupefacto. Había ordenado a toda la tripulación que ocupara sus puestos de combate en previsión de un duro enfrentamiento con la flota estadounidense, y sin embargo, cuando sus barcos salieron al mar de Filipinas, no había más que oscuridad y el océano vacío. Kurita, atónito, viró hacia el sur, a lo largo de la costa de Samar, y puso rumbo a las playas de desembarco estadounidenses en Leyte.

Mientras tanto, Nishimura proseguía hacia el norte, adentrándose más y más en el estrecho de Surigao, quitándose de encima las lanchas torpederas como si fueran molestos mosquitos. Alrededor de las 2 de la madrugada, sus buques se toparon con los primeros destructores estadounidenses. Pertenecían al 54.º Escuadrón de Destructores, comandado por el capitán de navío Jesse Coward, y

sus torpedos demostraron ser mucho más eficaces. Uno de ellos alcanzó al *Fuso* , que ya estaba tocado, e inundó su sala de calderas. El enorme buque perdió velocidad, se escoró visiblemente a estribor y se desvió de su rumbo. Otro torpedo alcanzó al *Yamashiro* , y tres más impactaron contra los destructores japoneses —dos de ellos alcanzaron casi simultáneamente al *Yamagumo* , que «simplemente explotó»—. Sin haber recorrido todavía ni la mitad del estrecho, Nishimura había perdido más de la mitad de su flota. Siguió adelante a pesar de los pesares.30

A las 3.30 los buques supervivientes de Nishimura entraron en el arco de fuego de los buques pesados de Oldendorf. Primero dispararon los cruceros estadounidenses, que descargaron más de 3.000 proyectiles sobre los buques de guerra que avanzaban hacia ellos. Y después abrieron fuego los acorazados. Tres de ellos contaban con el nuevo sistema de control de fuego Mark 8, y sus andanadas resultaron ser de una precisión mortífera. Los proyectiles de los ocho cañones de 406 mm del *West Virginia* , que pesaban 1.225 kilos cada uno, pasaron casi por encima del *Louisville* , el buque insignia de Oldendorf, haciendo un ruido que, como contaba posteriormente Oldendorf, «recordaba a un tren de carga pasando por un puente elevado de caballetes». La escasez de munición AP resultó ser irrelevante, dado que al cabo de tan solo 18 minutos a los estadounidenses ya no les quedaba nada contra lo que disparar. Primero se hundió el *Fuso* , cuyo casco describió una espiral descendente, como si estuviera intentando atornillarse hasta el fondo del mar. El *Yamashiro* se mantuvo a flote un poco más, hasta que volcó por el costado de babor y se fue a pique. Murieron casi todos los 3.500 tripulantes de los dos acorazados; tan solo sobrevivieron 20.31

El crucero *Mogami* se mantuvo a flote, aunque también estaba muy tocado. Su capitán y su segundo habían muerto, lo que dejaba al mando al oficial jefe de artillería. Con el timón inutilizado, el *Mogami* intentó maniobrar únicamente con sus motores para dar media vuelta y salir del estrecho. Al hacerlo, colisionó con el crucero pesado *Nachi* , el buque insignia de Kiyohide Shima, cuya flota de cruceros y destructores navegaba hacia el norte a 30 nudos para

auxiliar a Nishimura. A partir de ahí, tanto Shima como el maltrecho *Mogami* se replegaron hacia el sur. Oldendorf encabezó la persecución con sus cruceros y logró castigar al *Mogami* con otros 10 o 20 proyectiles de artillería, aunque el buque permaneció obstinadamente a flote hasta el día siguiente, cuando por fin se fue a pique. La Fuerza Sur de Nishimura había sido prácticamente aniquilada. De los siete buques de su fuerza de ataque, tan solo el destructor *Shigure* , también muy tocado, se salvó de la destrucción. Su comandante, el capitán de navío Shigeru Nishino, fue quien le envió el parte a Toyoda: «Todos los buques salvo el *Shigure* se hundieron bajo el fuego de artillería y los ataques con torpedos».32

Aquella mañana, a más de 800 km al norte de allí, Mitscher se preparaba para lanzar sus ataques aéreos con todos los aviones de que disponía contra la flota-señuelo de Ozawa. Cuatro horas antes, a las 2.55 de la madrugada, mientras los torpedos estadounidenses impactaban contra los acorazados de Nishimura, Halsey finalmente había formado el Grupo de Combate 34, pero no para vigilar el estrecho de San Bernardino —ya era demasiado tarde para eso—, sino para que navegara por delante de los portaaviones a fin de que sus buques tuvieran a tiro de sus cañones a la flota japonesa y liquidaran lo que quedara de ella, una vez que la aviación embarcada hubiera cumplido con su misión. Ahora, justo en el momento que los primeros bombarderos de Mitscher estaban en camino para atacar a los portaaviones de Ozawa, Halsey recibía un mensaje que le había enviado Kinkaid varias horas antes para notificarle del progreso del combate de Oldendorf con Nishimura. En aquel mensaje, casi como una ocurrencia de último momento, Kinkaid preguntaba: «¿El Grupo de Combate 34 está vigilando el estrecho de San Bernardino?». Halsey estaba sorprendido. ¿Por qué motivo Kinkaid pensaba eso? ¿Y por qué estaba al corriente siquiera del Grupo de Combate 34? Pero respondió a la pregunta: «Negativo, el Grupo de Combate 34 está con los grupos de portaaviones atacando a la flota de portaaviones enemigos». Era la primera noticia que tenía Kinkaid de que nadie estaba custodiando el estrecho de San Bernardino.33

Durante toda aquella noche, mientras la flota de Nishimura era aniquilada en el estrecho de Surigao y Halsey planificaba un ataque aéreo contra Ozawa al amanecer, los acorazados y cruceros de Kurita navegaban hacia el sur a lo largo de la costa oriental de Samar. Los radares barrían el mar desierto y los vigías oteaban la oscuridad con impaciencia pero en vano. No se veía ni rastro del enemigo, ni siquiera después de que saliera el sol, a las 6.27 —nada, aparte de un mensaje de Nishino informando de que la flota de Nishimura había sido aniquilada—. La víspera, por la tarde, cuando todavía se encontraba en el mar de Sibuyán, Kurita había recibido un parte de un hidroavión japonés que informaba de la presencia doce portaaviones estadounidenses al sureste del golfo de Leyte, que naturalmente él supuso que era la flota de Halsey, y llevaba esperando toparse con ella desde el momento que había salido del estrecho de San Bernardino. Entonces, pocos minutos después de las 7 de la mañana, los vigías alertaban de la presencia de buques en el horizonte. Kurita agarró sus prismáticos, y allí estaban: varios portaaviones estadounidenses y sus barcos de escolta. Tal y como le había prometido a sus capitanes en la bahía de Brunéi, a pesar de todo iban a tener la oportunidad de combatir contra una flota de portaaviones estadounidenses. Kurita le envió un mensaje exultante a Toyoda: «Por una oportunidad caída del cielo, nos lanzamos a atacar los portaaviones enemigos». Por sus ansias de aprovechar el momento, Kurita prescindió de un plan de batalla y simplemente ordenó «ataque general».34

Por supuesto, los buques que divisaron los vigías de Kurita aquella mañana no eran los grandes portaaviones de Halsey, que se encontraban a 800 km al norte de allí, atacando a Ozawa. Eran los portaaviones «jeep» del grupo Taffy 3 del contraalmirante Clifton Sprague, que ocupaban la posición más al norte de los tres grupos de portaaviones de escolta frente a la costa del golfo de Leyte. Más al sur, y por detrás del horizonte, estaba el grupo Taffy 2, comandado por el contraalmirante Felix Stump, y un poco más allá estaba el grupo Taffy 1, a las órdenes de Thomas L. Sprague, el comandante supremo del grupo de escoltas. (Aunque los dos Sprague habían sido compañeros de curso en la Academia Naval, no

tenían ningún parentesco.) Ahora, aquellos tres grupos Taffy eran lo único que se interponía entre Kurita y los barcos de transporte de la 7.ª Flota fondeados en el golfo de Leyte.

Sprague era un exalumno de la Academia Naval que se había ganado el apodo de Ziggy por su costumbre de zigzaguear por los pasillos de Bancroft Hall como si fuera un delantero de un equipo de fútbol americano. Aviador naval de carrera, Sprague había llevado a cabo el primer despegue con catapulta y el primer aterrizaje con cable de frenado sobre la pista del viejo *Yorktown* en 1936. Además, había estado al mando del portahidroaviones *Tangier* en Pearl Harbor durante el ataque de los japoneses en 1941. Sin embargo, antes del 25 de octubre de 1944, su único contacto con la fama había sido, si acaso, que su esposa era hermana del escritor Francis Scott Fitzgerald, aunque ambos llevaban un tiempo distanciados. En aquella mañana histórica, Sprague no tenía ni idea de que hubiera una importante flota de superficie japonesa cerca de allí. A las 6.46, Sprague se encontraba en el puente de su buque insignia, el *Fanshaw Bay* , observando el despegue de la patrulla antisubmarina del amanecer cuando la sala de radar le informó de un contacto. Un minuto después, un avión de reconocimiento del *St. Lô* enviaba un asombroso parte de avistamiento: «Avistada una flota de superficie enemiga, formada por 4 acorazados, 4 cruceros pesados, 2 cruceros ligeros y entre 10 y 12 destructores a 32 km al noroeste de su grupo de combate, y aproximándose a usted a 30 nudos». ¡Treinta y dos kilómetros! Eso estaba prácticamente al alcance de la artillería japonesa. Resultaba tan inverosímil que Sprague ordenó al piloto que volviera a mirar: «Control aéreo, díganle al piloto que compruebe su identificación». El piloto volvió a descender para echar otro vistazo e informó: «Puedo ver los mástiles pagoda, y veo la bandera con la albóndiga roja más grande que he visto en mi vida ondeando a bordo del acorazado más grande que he visto en mi vida». A partir de ahí, Sprague cursó dos órdenes consecutivas. La primera fue que todos sus portaaviones debían poner de inmediato la proa al viento y «lanzaran todo lo que tuvieran»; la segunda, que los destructores de la escolta lanzaran cortinas de humo y llevaran a

cabo un ataque con torpedos. A continuación pidió ayuda por radio.35

Al sur de allí, en el estrecho de Surigao, la llamada por radio de Sprague sobresaltó a Kinkaid y puso fin a sus celebraciones por la victoria de Oldendorf, y a las 7.07 Kinkaid le enviaba un mensaje urgente a Halsey: sus portaaviones de escolta estaban siendo atacados. Dado que era obligatorio enviarlo a través de Manus, el mensaje no llegó al *New Jersey* hasta las 8.22.36

Mientras tanto, los destructores del grupo Taffy 3 se dirigían a toda máquina hacia los buques pesados japoneses, como una jauría de galgos atacando a una manada de elefantes. Uno de los destructores, el USS *Johnston* , ni siquiera esperó a la orden de Sprague. Su comandante, el capitán de navío Ernest E. Evans, se dirigió directamente hacia el crucero pesado *Kumano* nada más verlo aparecer sobre el horizonte. El *Johnston* solo tenía un año de antigüedad, y para el 80 por ciento de sus tripulantes era su primer destino, aunque Evans había hecho todo lo posible por darles la instrucción necesaria. Los marineros habían acabado apodando «GQ Johnny» a su barco debido a que Evans tenía la costumbre de ponerles periódicamente en zafarrancho de combate (*general quarters*). Y ahora esa costumbre daba sus frutos. Al igual que Sprague, Evans cursó varias órdenes de forma consecutiva: «Toda la tripulación en zafarrancho de combate. [...] Todas las máquinas avante toda. Empiecen a lanzar humo y preparen un ataque con torpedos. Timón todo a babor». El oficial de artillería del *Johnston* , el capitán de corbeta Robert Hagen, recordaba posteriormente: «Nos sentíamos como David sin su honda». A escasa distancia por detrás del *Johnston* estaban los destructores *Hoel* y *Heermann* , y detrás de ellos el destructor de escolta *Samuel B. Roberts* . Los cuatro buques cargaron contra la flota japonesa, lanzando torpedos y soltando humo, al tiempo que disparaban sus cañones de 127 mm.37

Por lo menos una parte de los torpedos estadounidenses dieron en el blanco, e incluso los que no lo hicieron frenaron el avance de los japoneses, al obligarles a maniobrar para esquivarlos, lo cual permitió que los aviones tuvieran la oportunidad de despegar de los

portaaviones. Sin embargo, durante todo ese tiempo también disparaban los japoneses. Algunos de los proyectiles perforantes de su artillería pesada atravesaron el delgado blindaje de los buques estadounidenses sin explotar, aunque un número suficiente de ellos sí estalló y causó graves daños. Tres proyectiles de 356 mm alcanzaron al *Johnston* de forma casi consecutiva. Era, en palabras de Hagen, «como un camión aplastando a un perrito». De alguna forma el *Johnston* se mantuvo a flote, aunque tenía que maniobrar con una sola máquina y sin brújula ni radar. Para colmo, ya había agotado todos sus torpedos, pero a pesar de todo siguió peleando tan solo con sus dos cañones de 127 mm de proa. Los demás barcos de escolta también fueron alcanzados, los tripulantes del *Hoel* contaron 40 impactos de artillería en total, y el *Roberts* encajó «una andanada de proyectiles de 127 mm en la zona de máquinas» que reventó las conducciones de vapor y abrasó a la cuadrilla de maquinistas. Tanto el *Hoel* como el *Roberts* se fueron a pique, y poco después también sucumbía el *Johnston* . Con su última orden, Evans pidió a la tripulación que abandonara el barco, y los marineros del *Johnston* saltaron al mar. Mientras flotaban con sus chalecos salvavidas puestos, vieron con temor cómo un destructor japonés pasaba a su lado, preguntándose si estaban a punto de ser ametrallados en el agua, dado que ese tipo de conductas ya se había vuelto rutinaria en ambos bandos en la guerra del Pacífico. Por el contrario, cuando el destructor pasó de largo, los náufragos se quedaron atónitos al ver que un oficial les saludaba desde el puente.38

Mientras los destructores del grupo Taffy 3 se sacrificaban abalanzándose contra los japoneses, también empezaron a atacar los aviones embarcados de Sprague. En su mayoría eran Avengers y Wildcats antiguos, destinados a realizar patrullas de combate y antisubmarinas, y a apoyar a las tropas en tierra, pero no estaban equipados para combatir contra buques de guerra blindados. Los Wildcats tan solo contaban con sus ametralladoras de calibre .050. Cada Wildcat FM-2 tan solo tenía munición para una ráfaga de aproximadamente 30 segundos, y los pilotos la agotaban rápidamente. Sin embargo, incluso después de quedarse sin

munición, algunos de ellos siguieron realizando simulacros de incursiones contra los buques japoneses, básicamente pasando en vuelo rasante sobre el puente de los acorazados y los cruceros, con la esperanza de dar la sensación de que todavía les estaban atacando. El capitán de corbeta Paul B. Garrison, piloto de un Wildcat del portaaviones *Kitkun Bay* , ametralló diez veces los acorazados japoneses, y después dio otras diez pasadas sin munición.39

Todas las batallas navales incluyen un elemento de caos, pero la batalla del golfo de Leyte fue particularmente caótica, sobre todo tratándose de una confrontación diurna. El ataque desorganizado de Kurita y el apresurado contraataque de Sprague provocaban que los buques de ambos bandos maniobraran de forma independiente, y en ocasiones entorpeciéndose unos a otros. Debido a las densas cortinas de humo, los aguaceros intermitentes, los torpedos en el agua y la presencia de los aviones por encima de sus cabezas, ningún comandante se hacía una idea clara de la batalla. Kurita seguía convencido de que se enfrentaba a los grandes portaaviones de la flota de Halsey, y era evidente que varios de ellos estaban tocados. El *Kalinin Bay* fue alcanzado 15 veces, aunque de alguna forma se mantuvo a flote. El *Gambier Bay* no tuvo tanta suerte y fue el primer portaaviones hundido por el fuego artillero de superficie desde que el HMS *Glorious* se fue a pique en el mar del Norte en 1940.40

Durante todo ese tiempo, tanto Sprague como Kinkaid continuaron pidiendo ayuda por radio, y cada uno de sus mensajes era un poco más alarmante que el anterior. Veinte minutos después de su primer parte, donde le comunicaba a Halsey que Sprague estaba siendo atacado, Kinkaid le envió otro: «Solicito que Lee acuda a máxima velocidad para cubrir Leyte; solicito ataque inmediato de los portaaviones rápidos». Y, diez minutos después, otro más: «Situación crítica. Se requiere un ataque de los acorazados y los portaaviones rápidos para impedir que el enemigo penetre en el golfo de Leyte». Y por último, en inglés directo y sin cifrar: «¿Dónde está Lee? Envíen a Lee».41

Halsey recibió la primera petición de ayuda de Kinkaid a las 8.22, cuando la batalla del golfo de Leyte estaba en su punto álgido. Para entonces, sus aviones estaban llevando a cabo el primer ataque contra los portaaviones de Ozawa, pero en cualquier caso Halsey estaba demasiado lejos como para responder a la petición de ayuda. Posteriormente afirmó que lo primero que pensó fue: «¿Cómo era posible que Kinkaid hubiera permitido que sorprendieran de aquella manera a "Ziggy" Sprague?». Seguía convencido de que cubrir la cabeza de playa era enteramente responsabilidad de Kinkaid, y en sus memorias publicadas después de la guerra insistía en que «mi tarea no era proteger la 7.ª Flota», aunque MacArthur le había recordado que «el pleno apoyo de la 3.ª Flota» a la fuerza de invasión era a la vez «esencial y primordial». Lo que sí hizo Halsey fue ordenar al grupo de portaaviones de McCain, quien todavía estaba de vuelta desde Ulithi, que cambiara de rumbo y se dirigiera al oeste, aunque McCain aún se encontraba a 540 km de Leyte y era poco probable que llegara a tiempo. Lo que no hizo fue enviar los acorazados de Lee. Si los hubiera enviado de inmediato, es casi seguro que habrían llegado al estrecho de San Bernardino a tiempo para dejar atrapado a Kurita en la parte oriental del Filipinas, pero Halsey seguía centrado en la labor que podía realizar contra los maltrechos portaaviones japoneses. En el puente del *New Jersey* , Halsey masculló en voz alta para sus adentros: «Cuando le hinco el diente a algo, no me gusta soltarlo».42

Halsey y Kinkaid no eran los únicos que estaban a la escucha en la red de radio aquella mañana. A más de 8.000 km de allí, en Pearl Harbor, Nimitz también tomaba nota de las peticiones de ayuda, cada vez más angustiosas, de Kinkaid y Sprague. Nimitz se preguntaba cómo era posible que Kurita hubiera pasado por el estrecho de San Bernardino sin ser visto; al igual que Kinkaid, Nimitz presuponía que el Grupo de Combate 34 se había quedado atrás para guardar el estrecho. No quiso inmiscuirse en las decisiones de un comandante en medio de una batalla, pero pensó que por lo menos podía hacerle una pregunta. Sin estar demasiado convencido, accedió a enviarle a Halsey una breve pregunta, con copia para

Kinkaid y King, que decía simplemente: «¿Dónde está el Grupo de Combate 34?».

A lo largo de la guerra, por regla general, todas las comunicaciones de la Armada se embarullaban con lo que se denominaba el «relleno» al principio y al final de cada mensaje para dificultar su desencriptación por el enemigo. Para garantizar que el relleno no se incluyera como parte del mensaje, iba separado del texto por una doble consonante, a fin de que el radiotelegrafista que lo recibía pudiera borrarlo antes de entregárselo a su destinatario. El mensaje enviado aquella mañana desde Pearl Harbor decía así:

> PAVO TROTA HASTA EL AGUA GG DE CINCPAC A COM ACCIÓN 3ª FLOTA INFO COMINCH CTF 77 X DÓNDE ESTÁ REPT DÓNDE ESTÁ GRUPO DE COMBATE 34 RR EL MUNDO SE PREGUNTA. 43

Sin embargo, aquel día el radiotelegrafista del *New Jersey* pensó que el relleno final podía ser parte del mensaje, y no lo borró antes de que se lo entregaran a Halsey en el puente del New Jersey. Es posible que, en un momento de mayor tranquilidad, Halsey hubiera advertido la «RR» delatora antes de «EL MUNDO SE PREGUNTA », pero estaba en medio de lo que él pensaba que sería la batalla naval decisiva de la guerra, y algo más que un poco nervioso debido a las reiteradas peticiones de ayuda de Kinkaid. Cuando Halsey leyó el mensaje de Nimitz, explotó. Más tarde contó que fue «como si le hubieran dado una bofetada en la cara». Tiró al suelo el mensaje y lo pisoteó. Según uno de los testigos, Halsey gritó: «¿Pero con qué derecho Chester me envía un maldito mensaje como ese?». Carney le agarró por los hombros. «¡Basta!», le gritó Carney. «¿Qué demonios te pasa? ¡Tranquilízate!».44

Halsey no cursó ninguna otra orden por el momento. Por el contrario, Carney y él abandonaron el puente y bajaron a las dependencias del almirante, donde estuvieron más de una hora. Nadie sabe lo que ocurrió durante aquella hora, mientras la flota de Halsey proseguía hacia el norte, alejándose del golfo de Leyte, a 25 nudos. A las 11.15, cuando regresó al puente, Halsey ordenó dar media vuelta a los acorazados de Lee. Por supuesto, los buques de

Lee tardaron otra hora en desandar el camino que habían recorrido hacia el norte mientras Halsey se encontraba en sus dependencias.45

Como los acorazados iban a necesitar cobertura aérea, Halsey también ordenó que les acompañara el grupo de portaaviones de Bogan. Mantuvo allí a los otros dos grupos de portaaviones de Mitscher para que liquidaran a Ozawa. En lo que vino en llamarse la batalla del cabo Engaño, los dos grupos de portaaviones de Mitscher hundieron los cuatro portaaviones-señuelo de Ozawa, igualando la marca de la batalla de Midway. Uno de aquellos portaaviones era el *Zuikaku* , el último de los seis que habían atacado Pearl Harbor hacía tres años. Los acorazados hermafroditas *Ise* e *Hyuga* , un crucero ligero y un puñado de destructores lograron escapar.

Y también Kurita. A pesar de la confusión y de la pérdida de dos cruceros, a las nueve de la mañana Kurita tenía motivos para pensar que le estaba yendo bastante bien tras dos horas de combate. Los capitanes del *Kongo* , el *Yamato* y el *Haguro* informaban de que habían hundido sendos portaaviones de clase *Enterprise* , y los vigías y los artilleros informaban de que habían hundido varios cruceros de clase *Baltimore* , cuando en realidad habían se trataba de destructores de clase *Fletcher* . Ese tipo de afirmaciones resultan más comprensibles teniendo en cuenta que hasta ese momento prácticamente todos los enfrentamientos entre buques de superficie estadounidenses y japoneses habían tenido lugar por la noche. A bordo de los buques de Kurita nadie había visto nunca un portaaviones ni un crucero estadounidense a la luz del día. Basándose en aquellos informes, Kurita llegó a la conclusión de que había hundido tres o cuatro portaaviones de la flota, otros tantos cruceros y tres destructores —lo que básicamente equivalía a destruir uno de los grupos de portaaviones de Halsey—. Por añadidura, Kurita había interceptado los desesperados mensajes de radio estadounidenses pidiendo ayuda inmediata, y concluyó que al norte tenía una segunda flota de portaaviones estadounidenses que se dirigía hacia allí. Técnicamente era cierto, pero aquellos buques

todavía estaban a cientos de millas de distancia, y no suponían ni una amenaza ni un potencial blanco real. A pesar de todo, teniendo en cuenta que sus buques se habían dispersado a lo largo de un frente de 48 km, Kurita quiso poner algo de orden en el caos reinante, de modo que a las 9.11, todavía bajo un intenso ataque aéreo, ordenó a sus buques que se reagruparan. Nada más empezar a hacerlo, Kurita perdió otros dos cruceros pesados. Entre las 9.18 y las 9.25, los aviones estadounidenses hirieron mortalmente al *Chikuma* y al *Chokai* . Kurita aún disponía de cuatro acorazados, pero tan solo le quedaban dos cruceros pesados.46

A lo largo de la hora y media siguiente, entre las 9.15 y las 10.45, Kurita estuvo maniobrando de forma errática. Hoy en día resulta imposible encontrar una explicación concluyente de un episodio tan remoto. Puede que Kurita estuviera agotado y confuso, y se comportara, como dijo Lincoln del general William S. Rosencrans, en 1863, «como un pato que ha recibido un golpe en la cabeza». Después de la guerra, Kurita reconocía en una entrevista que «mi mente estaba sumamente fatigada», y le comentó al capitán de navío Tameichi Hara su «total agotamiento físico». O puede que estuviera buscando ese otro grupo de portaaviones estadounidenses. En cualquier caso, a las 11.20 —prácticamente en el mismo momento que Halsey ordenaba a los acorazados de Lee que pusieran rumbo al sur—, Kurita informaba a Toyoda de que se disponía a ejecutar «la penetración prevista en el golfo de Leyte», y viró hacia el suroeste. Sin embargo, casi de inmediato, Kurita recibió un parte de avistamiento —que posteriormente resultó ser falso— informando de que un grupo de portaaviones estadounidenses se encontraba al norte, a escasa distancia de allí. En su informe de la acción Kurita escribía que en vez de adentrarse en el golfo de Leyte, del que para entonces probablemente ya habría huido la mayoría de los buques de transporte estadounidenses, le pareció más «acertado» atacar a aquella nueva flota de portaaviones enemigos. «Tras decidirlo así», decía Kurita en su informe, «viramos hacia el norte». Después de la guerra, Koyanagi afirmó explícitamente: «Pusimos rumbo al norte, en busca de los [otros] grupos de portaaviones enemigos».47

Al ver marchar a los japoneses, Ziggy Sprague se quedó boquiabierto, y posteriormente admitía que «no podía creer lo que veían mis ojos». Aquella mañana, cuando aparecieron los grandes buques de Kurita, Sprague no contaba con que su mando durara más de quince minutos. Ahora, cuatro horas después, el enemigo renunciaba al combate. Un marinero de señales de bandera, cuyo sentido del humor no se había visto afectado por cuatro horas de violencia, exclamó: «¡Maldita sea, chicos, que se nos escapan!».48

La decisión de Kurita de virar hacia el norte cuando parecía estar al borde de la victoria desconcertó a los testigos presenciales en aquel momento, y desde entonces ha intrigado a los historiadores. Tanto Kurita como su jefe de Estado Mayor insistían en que pretendían perseguir más portaaviones estadounidenses. De ser así, se trataba de una apuesta arriesgada y a la desesperada, ya que, aunque hubiera una flota así lo bastante cerca como para entablar combate, lo que era más que nada una suposición, habría tenido que aproximarse a ella lo necesario y a plena luz del día, para utilizar su artillería pesada, antes de que los aviones enemigos le encontraran y hundieran sus barcos. A pesar de todo, la explicación encaja tanto con el carácter de Kurita como con la cultura de la Armada Imperial japonesa —y en realidad también con la de la U.S. Navy—. Tanto Halsey como Kurita eran producto de una mentalidad profesional que hacía hincapié en la importancia de la batalla decisiva; ambos eran discípulos de Alfred Thayer Mahan; y ambos estaban obsesionados con la destrucción de la flota de portaaviones enemigos. Kurita nunca había asumido del todo la misión de hundir buques de transporte vacíos, y Halsey tampoco había aceptado el hecho de que su responsabilidad consistía en protegerlos. En la única entrevista que concedió después de la guerra, Kurita le decía a un periodista: «Para mí, la destrucción de los portaaviones enemigos era una especie de obsesión, y fui víctima de ella». Es posible que Halsey hubiera dicho lo mismo.49

Aquella tarde, mientras Kurita navegaba hacia el norte en busca de una flota fantasma de portaaviones estadounidenses, fue atacado por los aviones de largo alcance del grupo de combate de McCain. Sin embargo Kurita no encontró ningún portaaviones, y cuando llegó

al estrecho de San Bernardino, a las 21.40 de aquella noche, dio orden a los buques que le quedaban de que se adentraran en él. Los acorazados del Grupo de Combate 34 que iban en cabeza llegaron allí poco más de dos horas después, lo que venía a destacar la importancia de las dos horas que se habían perdido mientras Halsey se encontraba en su camarote con Carney intentando dilucidar cómo responder a la crisis. Los aviones de McCain atacaron a los buques de Kurita cuando volvieron a cruzar el mar de Sibuyán, causando graves daños, sobre todo en el *Yamato* . Kurita llegó a la bahía de Brunéi el 28 de octubre, con exactamente la mitad de buques con los que había zarpado hacía seis días.

Hubo un epílogo. Al tiempo que concluían los combates frente a la costa de Samar, los comandantes japoneses de Filipinas enviaban los primeros escuadrones de aviones de «ataque especial», o «kamikazes». El 25 de octubre por la mañana, mientras el grupo Taffy 3 luchaba a la desesperada contra los barcos pesados de Kurita, tres pilotos suicidas japoneses estrellaban sus aviones contra sendos portaaviones «jeep» estadounidenses: el *Santee* , el *Suwannee* y el *St. Lô* . Las tripulaciones de los dos primeros lograron contener los daños, pero a bordo del *St. Lô* , la bomba que portaba el avión kamikaze explotó en la cubierta de hangares, desatando varios incendios que se propagaron rápidamente. El *St. Lô* se hundió poco después del *Gambier Bay* .50

La batalla del golfo de Leyte fue el mayor enfrentamiento naval de la historia, y a pesar de la huida de una parte de la flota de superficie de Kurita, y de la frustración de Halsey por no haber logrado destruir toda la flota de Ozawa, se trató de una victoria aplastante de Estados Unidos. Los estadounidenses perdieron el portaaviones ligero *Princeton* , dos portaaviones de escolta, dos destructores y un destructor de escolta; los japoneses perdieron cuatro portaaviones, tres acorazados, seis cruceros pesados, cuatro cruceros ligeros y trece destructores. Era un saldo mucho más que devastador. Como reconocía Koyanagi, aquellas pérdidas «anunciaban el colapso de nuestra Armada como una fuerza de combate eficaz».51

Después de la batalla, tanto a Halsey como a Kurita les atormentaba pensar en las oportunidades que habían desaprovechado, aunque hasta después de la guerra Kurita no se enteró de lo cerca que había estado de una victoria decisiva, ni de que, en vez de a los grandes portaaviones de Halsey, en realidad se había enfrentado a un grupo de pequeños portaaviones de escolta. Ambos almirantes fueron blanco de las críticas de sus colegas, algunas de ellas bastante duras, pero sus superiores les apoyaron. En privado, Nimitz expresaba su indignación por el hecho de que Halsey hubiera dejado sin guardar el estrecho de San Bernardino, pero oficialmente tanto él como King refrendaron todas sus maniobras, y Halsey siguió al mando de la Gran Flota Azul. En cuanto a Kurita, algunas de las críticas contra él fueron tan implacables que el Estado Mayor de la Armada le nombró director de la Academia Naval de Etajima para impedir que le asesinaran.

Fueran cuales fueran las lecciones en materia operativa que podían aprenderse de la batalla del golfo de Leyte —sobre la unidad del mando, la claridad de los canales de comunicación o la necesidad de mantener a todo el mundo al corriente del cuadro general—, sus consecuencias estratégicas fueron evidentes en sí mismas: a todos los efectos, la Armada Imperial japonesa había sido destruida. En vez de postergar el final de la guerra, como esperaban Toyoda y otros mandatarios, la batalla del golfo de Leyte lo había precipitado.

[1] Los japoneses añadieron en el último momento a la Fuerza Sur otra flota de superficie formada por 3 cruceros y 7 destructores a las órdenes del almirante Kiyohide Shima, pero este no pudo dar alcance a Nishimura, de modo que sus buques no desempeñaron un papel relevante en la batalla posterior.

[2] Héroe de las victorias de la Armada japonesa sobre la Armada rusa en Port Arthur (1904) y Tsushima (1905) *(N. del T.).*

[3] McClintock intentó acabar con el maltrecho *Takao* , pero al intentar conseguir una posición de disparo, el *Darter* encalló sin remedio en el bajío de Bombay. A pesar de los denodados esfuerzos de su tripulación, no fue posible sacarlo de allí y sus tripulantes tuvieron que ser evacuados al *Dace* .

[4] *Run the gauntlet* , en el original. Véase nota de la página 125. *(N. del T.).*

26. EL LAZO SE ESTRECHA

La destrucción de tres cruceros pesados a manos del *Darter* y el *Dace* en el canal de Palawan a primera hora del 23 de octubre era solo un ejemplo del crucial papel que desempeñaron los submarinos estadounidenses durante los combates por las Filipinas, y en realidad a lo largo de toda la guerra del Pacífico. Aquel mismo día, en el estrecho de Formosa, Richard O'Kane, a bordo del submarino *Tang* , hundía tres cargueros y un barco de transporte de un convoy japonés. Menos de veinticuatro horas después, O'Kane hundía otros dos cargueros de un convoy distinto. Algunos de aquellos buques transportaban aviones embalados y combustible de aviación para los aviones que debían dar cobertura a Kurita durante su travesía del mar de Sibuyán. Su hundimiento refleja el impacto indirecto que tuvieron los submarinos estadounidenses en la guerra en general. Sin los suministros, los equipos y, sobre todo, sin el combustible necesario para realizar sus operaciones militares, el Ejército y la Armada japoneses, así como sus Fuerzas Aéreas, se encontraban cada vez más paralizados.1

Las patrullas submarinas eran peligrosas. O'Kane disparó su vigésimo cuarto y último torpedo minutos después de la medianoche entre el 24 y el 25 de octubre. Después de salir del tubo, aquel torpedo tan solo había recorrido unos metros cuando de repente ascendió hasta la superficie, viró abruptamente a la izquierda y describió un círculo completo de vuelta hacia el *Tang* . O'Kane ordenó timón todo a babor, pero era demasiado tarde. El torpedo alcanzó al *Tang* en la sala de torpedos de popa, y el submarino se hundió en cuestión de segundos. El propio O'Kane fue uno de los nueve únicos supervivientes. Todos ellos fueron recogidos por una lancha patrullera japonesa y pasaron el resto de la contienda en un campo de prisioneros de guerra.2

En conjunto, los submarinos como el *Tang* tuvieron un considerable efecto estratégico en la economía de guerra japonesa.

Al principio de la guerra eran sobre todo un incordio, pero en 1944 ya había en todo momento una media de entre 40 y 50 submarinos estadounidenses patrullando por el Pacífico occidental, y amenazaban con colapsar del todo la economía japonesa. Aproximadamente un centenar de ellos operaban desde la base de Pearl Harbor, lo que exigía una larga travesía hasta sus terrenos de caza, que a menudo incluía una parada para repostar en Midway o en Guam. Otros cuarenta submarinos tenían su base en Australia, tanto en Fremantle, en su costa occidental, o en Brisbane en la oriental. Charles Lockwood estaba al mando de los submarinos que operaban desde Brisbane, y Ralph Waldo Christie comandaba los de Fremantle. Ambos eran fieles defensores de los capitanes que tenían bajo su mando. Lockwood había sido el máximo responsable de que los expertos de Washington se tomaran en serio las quejas por el mal funcionamiento de los torpedos. Por su parte, a Christie le gustaba recibir a los submarinos en el muelle a su regreso a Fremantle para felicitar a sus tripulantes y repartir medallas entre ellos. Aquello tenía un efecto positivo en la moral de las tripulaciones de los submarinos, pero a Christie le supuso un grave conflicto con Kinkaid, ya que Christie no tenía autoridad para otorgar medallas. Al final, los dos almirantes acabaron tan enfrentados que Kinkaid solicitó el relevo de Christie. En noviembre de 1944, este fue destinado como jefe del Astillero de la Armada del estrecho de Puget, en la costa oeste de Estados Unidos, y fue sustituido por el contraalmirante James Fife.3

Los nuevos submarinos estadounidenses de la clase *Balao* se beneficiaban de numerosas mejoras respecto a versiones anteriores. Para empezar, eran más grandes —con sus 1.500 toneladas doblaban en tamaño a los submarinos alemanes Tipo VII-U, y eran mayores que muchos destructores de escolta—. (El destructor *Samuel L. Roberts* , hundido en el golfo de Leyte, desplazaba tan solo 1.350 toneladas.) Estaban hechos de un acero de mayor grosor y más resistente en su casco de presión, lo que les permitía sumergirse hasta trescientos, cuatrocientos, e incluso quinientos pies de profundidad; en una ocasión O'Kane se sumergió con el *Tang* hasta seiscientos pies. Disponían de radar de vigilancia aérea y de

vigilancia de superficie, un periscopio nocturno que les permitía ver mejor en la oscuridad estando sumergidos, e incluso de torpedos acústicos (denominados «Cuties» [1]) que se guiaban por el sonido de las hélices de un barco.4

El servicio a bordo de un submarino seguía siendo muy duro. Incluso los nuevos barcos, más grandes, estaban abarrotados, las patrullas eran muy largas (normalmente duraban entre 45 y 60 días, o hasta que se agotaban los torpedos), y hasta las actividades más prosaicas resultaban complicadas. Por ejemplo, estas son las instrucciones que figuraban junto al inodoro de un submarino de clase *Balao* . «Cierre la válvula de salida de la taza, llene la taza con agua de mar a través de las válvulas de entrada de agua y de seguridad, después cierre ambas válvulas. Después de utilizar el inodoro accione la válvula de salida para vaciar el contenido de la taza en la cámara de expulsión y después cierre de válvula de salida. Cargue el tanque de volumen hasta que la presión sea 10 libras mayor que la presión del mar. Abra la compuerta, presione las válvulas de la conducción de descarga y accione la válvula de vaivén para arrojar al exterior el contenido de la cámara de expulsión». No seguir cuidadosamente aquellas instrucciones podía dar lugar a un estropicio nauseabundo.5

A pesar de ese tipo de inconvenientes, en 1944 la calidad de la vida a bordo de los submarinos estadounidenses había mejorado mucho. Ya era posible darse una ducha de vez en cuando, y la comida había mejorado espectacularmente. El capitán de un submarino informaba de que «nuestro congelador estaba lleno de carne deshuesada, como por ejemplo bistecs, asados, chuletas y hamburguesas. El panadero se levantaba todos los días a las tres de la madrugada para preparar pan fresco, panecillos, bollos y galletas». En la mayoría de los submarinos existía una «política de puertas abiertas», que permitía que los tripulantes se sirvieran fiambres, bocadillos, así como café recién hecho las veinticuatro horas del día. Muchos barcos tenían máquinas expendedoras de Coca-Cola, que un capitán calificaba de «verdadero refuerzo para la moral». Periódicamente la tripulación podía congregarse en la sala de torpedos de proa para ver una película. Ese tipo de lujos

resultaban inimaginables para las tripulaciones de los «ataúdes de hierro» de Alemania, y en realidad también para las de los submarinos japoneses o británicos.6

Durante los dos primeros años de la guerra, los antiguos submarinos estadounidenses, más pequeños, se habían hecho a la mar de uno en uno. Sin embargo, en 1944 muchos de ellos operaban juntos, generalmente en grupos de tres, y en ocasiones de cuatro submarinos. Oficialmente se les denominaba «grupos de ataque coordinado» (CAG), pero, a imitación de la Kriegsmarine, casi todo el mundo los llamaba «manadas de lobos». La mayoría de aquellas manadas tenían unos nombres un tanto extravagantes en honor a sus oficiales al mando, como por ejemplo «Park's Pirates», por el capitán de navío Lew Parks, «Hydeman's Hellcats», por el capitán de fragata Earl T. Hydeman, y «Burt's Brooms», [2] por el capitán Burt Klakring.7

Además, los nuevos submarinos estadounidenses eran más eficientes. Se había resuelto la mayoría de los problemas con los torpedos (aunque la pérdida del *Tang* ponía de manifiesto que subsistían algunos fallos), y el número de buques japoneses hundidos aumentó drásticamente. Mientras que en 1942 los submarinos estadounidenses hundieron un total de 612.039 toneladas de transporte marítimo, en 1944 destruyeron 2.388.709, casi cuatro veces más. Si bien en términos de tonelaje aquella cifra era menor que la que se cobraron los más numerosos *U-Booten* de Dönitz en los «tiempos felices» de 1942, en términos de porcentaje sobre el transporte marítimo japonés era mucho mayor. En 1941 los japoneses disponían de casi 6,4 millones de toneladas de barcos mercantes. A pesar de que durante la guerra sumaron otros 3,5 millones —casi la mitad en 1944—, a finales de aquel año les quedaban menos de 2,5 millones de toneladas. La marina mercante japonesa iba desapareciendo poco a poco porque Japón no era capaz de hacer lo mismo que Estados Unidos: construir barcos al mismo ritmo, o más deprisa, que el enemigo eran capaz de hundirlos.8

Otra razón del éxito estadounidense era que la guerra antisubmarina japonesa no era especialmente efectiva. Los barcos

de escolta japoneses tenían sonar y cargas de profundidad, pero sus tripulaciones eran menos eficientes a la hora de utilizarlos que los británicos en el Atlántico o los estadounidenses en el Pacífico. No era infrecuente que los submarinos estadounidenses soportaran prolongados ataques con cargas de profundidad sin sufrir daños, o con escasos daños. En una ocasión, el *Batfish* , un submarino de clase *Balao* , disparó varios torpedos contra un convoy, después se sumergió a gran profundidad y permaneció allí durante más de doce horas, mientras los destructores japoneses lanzaban cientos de cargas de profundidad muy cerca de él, «una detrás de otra». Ninguna se acercó lo suficiente como para causar daños. Cuando el aire en el interior del submarino empezó a estar demasiado viciado, el capitán de fragata Wayne Merrill, comandante del *Batfish* , decidió que era mejor morir combatiendo en la superficie que permanecer sumergido y morir asfixiado. El *Batfish* emergió en medio de un denso banco de niebla y simplemente se escabulló. Por supuesto, tener que esperar en silencio y soportar un ataque con cargas de profundidad, aunque fuera infructuoso, resultaba psicológicamente agotador. Las reiteradas explosiones a menudo hacían añicos las bombillas y provocaban el desprendimiento del revestimento de corcho de los mamparos; a pesar de todo, siempre y cuando el casco de presión aguantara, el barco sobrevivía. La ineficacia de los japoneses en los ataques con cargas de profundidad resulta especialmente curioso teniendo en cuenta que eran sumamente eficaces en otros ámbitos de la guerra naval. Puede que el fenómeno obedeciera, por lo menos en parte, a una cuestión cultural. Al valorar más el ataque que la defensa, las tripulaciones de los destructores japoneses se esforzaban más por perfeccionar los ataques con torpedos que en la tarea más tediosa de escoltar un despacioso convoy de barcos mercantes o de localizar con exactitud la ubicación de unos submarinos estadounidenses que no podían ver.9

Además del gradual agotamiento del número de buques japoneses, los que sobrevivían se iban haciendo cada vez más ineficientes. Un motivo era la escasez de estibadores. En 1944, el reclutamiento forzoso se había llevado a las Fuerzas Armadas a la

mayoría de estibadores experimentados, y Japón se veía obligado a recurrir a trabajadores portuarios traídos de las regiones que habían conquistado —filipinos, coreanos y chinos—, así como a trabajadoras japonesas, e incluso a los prisioneros de guerra estadounidenses. Los trabajadores de ese tipo carecían de experiencia, y muchos de ellos no se tomaban su tarea con demasiado entusiasmo, de modo que la eficacia se resentía. Otro problema era el escaso interés de los japoneses por los convoyes. No establecieron un sistema de convoyes hasta finales de 1943, y estos no fueron una práctica rutinaria hasta la primavera de 1944. Aun entonces, había tan pocos barcos de escolta que los convoyes se retrasaban, a veces varias semanas, por falta de buques que los escoltaran. En semejantes circunstancias, lo más sensato parecía enviar los buques de uno en uno, sobre todo a través de lo que se consideraban zonas seguras. El problema era que a partir de 1944 ya no quedaban zonas seguras. Los japoneses sufrieron un *shock* cuando, en octubre de 1943, Mush Morton, a la cabeza de una manada de lobos de tres submarinos, se adentró en el mar de Japón y hundió un buque de transporte de tropas en aguas de lo que los japoneses consideraban «la bañera del emperador». No les sirvió de gran consuelo que a su vez el barco de Morton, el *Wahoo* , fuera hundido unos días después cuando intentaba salir del mar de Japón.10

La devastación del transporte marítimo japonés afectaba a todos los aspectos de su esfuerzo bélico. Las importaciones de carbón disminuyeron de 24 millones de toneladas en 1941 a 8,3 millones en 1944; el mineral de hierro, de 4,8 millones de toneladas a 1 millón. Las importaciones de petróleo cayeron un 48 por ciento entre 1943 y 1944, y disminuyeron aún más cuando los japoneses perdieron Filipinas. Los amenazados petroleros japoneses permanecían junto a la costa durante el día y solo se aventuraban a salir a alta mar por la noche, navegaban con las luces apagadas hasta el amanecer y volvían a poner rumbo a tierra. El mar era peligroso por doquier. En mayo de 1944, un submarino estadounidense hundió el mayor petrolero de Japón, el *Nisshin Maru* , de 17.000 toneladas, en el mar de China Meridional, donde los japoneses estaban convencidos de que sus cargueros estaban seguros. En diciembre, en su primera

patrulla como capitán del *Flasher* , George Grider hundió cuatro petroleros con un desplazamiento de 10.000 toneladas cada uno. Los petroleros, que probablemente iban repletos de petróleo crudo muy volátil, procedente de Java o de Borneo, «se desintegraron con las explosiones». Era una visión tan espectacular que Grider autorizó a sus tripulantes a subir al puente de dos en dos para verlos arder. Tan solo unos días después, el *Flasher* hundió otros tres petroleros frente a la costa de Indochina. A raíz de aquellos ataques, el petróleo se hizo tan escaso que los japoneses empezaron a utilizar aceite de soja como combustible para sus barcos. Confiscaron las cosechas de arroz de Indochina, provocando una hambruna generalizada, para poder convertir el arroz en biocombustible. A todos los efectos, los submarinos estadounidenses le estaban haciendo a Japón lo que los *U-Booten* no habían sido capaces de hacerle a Gran Bretaña: privarle de los instrumentos esenciales de la guerra.11

A finales de 1944 Japón ya se estaba quedando sin barcos. Durante los dos últimos meses del año, el número de buques japoneses hundidos incluso disminuyó, de más de 250.000 toneladas al mes a aproximadamente 100.000 toneladas, pero no porque los submarinos estadounidenses fueran menos eficientes, sino porque cada vez se hacían a la mar menos barcos japoneses. Al carecer de suficientes barcos de transporte y de petroleros, los japoneses (al igual que los italianos en 1943) recurrieron al empleo de submarinos y barcazas —e incluso de balsas— como embarcaciones de abastecimiento. A finales de aquel año, los submarinos estadounidenses se estaban quedando literalmente sin blancos que atacar.12

Ni Lockwood ni Christie (y posteriormente Fife) intentaron llevar a cabo una estrecha coordinación de sus submarinos como había hecho Dönitz en el Atlántico. Sin embargo, ocasionalmente trasladaban a los capitanes de las manadas de lobos alguna información de inteligencia Ultra. Por ejemplo, en noviembre los desencriptadores se enteraron de que los japoneses planeaban trasladar la 23.ª División de Infantería desde China a Filipinas. Teniendo en cuenta su altísimo valor, aquel convoy contaba con una

escolta especialmente fuerte, formada por el portaaviones *Junyō* y seis destructores. Gracias al soplo de los desencriptadores, Lockwood envió dos manadas de lobos —seis barcos en total— a las coordenadas que le dieron, y a lo largo de tres días de mediados de noviembre, los submarinos estadounidenses hundieron dos barcos de transporte de tropas, tres cargueros, y alcanzaron al *Junyō* con tres torpedos. Aquello también era un buen indicador del impacto que tuvieron los submarinos en la guerra del Pacífico: las tropas de MacArthur iban a tener que enfrentarse a una división menos en Luzón.13

Además de imposibilitar el transporte marítimo, los submarinos estadounidenses también se dedicaban a rescatar a las tripulaciones de los bombarderos que amerizaban en el océano. Se convirtió en una tarea especialmente crucial durante la última semana de noviembre de 1944, cuando Estados Unidos inició un intenso programa de bombardeos contra las islas territoriales de Japón desde Saipán, utilizando los nuevos bombarderos B-29 de largo alcance. Aquellos extraordinarios aviones, los mayores aviones operativos de la Segunda Guerra Mundial, podían portar 10 toneladas de bombas a una distancia de 6.700 km, a una altitud de 30.000 pies, y dado que estaban completamente presurizados, sus once tripulantes podían prescindir de las máscaras de oxígeno. Los jefes de la Fuerza Aérea estaban convencidos que con un arma así podían ganar la guerra sin necesidad de costosas invasiones.14

Al principio, Estados Unidos intentó bombardear Japón desde sus aeródromos de China, con lo que vino en llamarse el XX Mando de Bombarderos, pero transportar las bombas, y sobre todo el combustible, «por encima de la joroba» del Himalaya desde India resultaba un impedimento logístico tal que los aviones solo eran capaces de realizar una misión por semana. Resultaba mucho más eficaz despegar desde Saipán, y una vez terminados sus aeródromos, el recién creado XXI Mando de Bombarderos inició una ofensiva continua de bombardeos contra las ciudades japonesas.15

El primer ataque tuvo lugar el 24 de noviembre, cuando más de cien B-29 despegaron de Saipán con rumbo a Tokio. El viaje de ida y vuelta de 4.800 km era complicado incluso para los B-29. Resultaba prácticamente inevitable que algunos de ellos tuvieran problemas en los motores; otros quedaban tocados por las defensas aéreas japonesas. Cuando eso ocurría, los bombarderos tenían que amerizar en medio del océano, y justamente con el propósito de rescatar a las tripulaciones de esos aviones los submarinos estadounidenses se posicionaban previamente frente a la costa oriental de Japón. Uno de los barcos a los que se encomendó esa tarea para la serie inicial de incursiones aéreas de noviembre fue el *Archerfish* , un submarino de clase *Balao* .16

El *Archerfish* era un barco nuevo, con poco más de un año de servicio. Aunque anteriormente había realizado cuatro patrullas por el Pacífico, todavía no había hundido ni un solo barco. Su comandante, el capitán de fragata Joseph Enright, esperaba acabar con aquella mala racha, aunque sus posibilidades de lograrlo eran más bien escasas mientras su barco siguiera dedicado a las tareas de rescate. Se dio la circunstancia de que el *Archerfish* tampoco tuvo la oportunidad de rescatar a ninguna tripulación de aviación durante las primeras incursiones aéreas, y el 28 de noviembre no hubo bombardeos, de modo que a Enright le autorizaron a realizar tareas de patrulla de forma independiente. El problema era que su radar se había averiado. Durante toda la tarde estuvo preguntando desde la falsa torre de su submarino cómo iban las tareas de reparación. Finalmente, a las 20.30 de aquella noche, los técnicos informaban de que el radar volvía a funcionar. Dieciocho minutos después el radar registraba un contacto.17

Enright agarró sus prismáticos y escudriñó el horizonte en la dirección del contacto, pero no vio nada. Sin embargo, al cabo de unos minutos, un vigía con mejor vista que Enright informaba de la presencia de «un bulto largo y bajo en el horizonte», y muy pronto Enright también lo avistaba. Se trataba de un navío grande, escoltado por un destructor, y se dirigía hacia el *Archerfish* . Enright imaginó que probablemente era un petrolero —un blanco de máxima importancia—. Calculó rápido su estrategia: iba a dejar pasar al

barco de escolta, y después se acercaría a toda velocidad al petrolero para disparar un abanico completo. Mientras Enright imaginaba aquel escenario, el vigía volvió a hablar: «Ese buque parece un portaaviones».18

En abril de 1940, entre estrictas medidas de seguridad, los japoneses sentaron la quilla de un nuevo acorazado en los astilleros de Yokosuka, en el extremo meridional del puerto de Tokio. El buque iba a ser el tercer acorazado de gran tamaño de Japón —hermano del *Yamato* y del *Musashi*— . Los trabajos avanzaban a un ritmo moderado incluso después de que empezara la guerra, hasta la debacle de Midway. Entonces, el Estado Mayor de la Armada decidió que el buque en construcción debía convertirse en un portaaviones de tamaño mayor de lo normal. El casco se reconfiguró para que pudiera albergar una cubierta de vuelo con un grueso blindaje, a fin de proteger al buque de las bombas de 450 kg de los bombarderos en picado estadounidenses que habían resultado tan devastadoras en Midway. De hecho, las 17.000 toneladas de blindaje del barco suponían casi un tercio de su desplazamiento. Al igual que muchos otros buques anteriores, desde el *Titanic* hasta el *Bismarck* , el nuevo portaaviones se consideraba «imposible de hundir». Aunque inicialmente su conclusión estaba programada para febrero de 1945, el programa de construcción se aceleró tras la pérdida de otros tres portaaviones en la batalla del mar de Filipinas. Había ciertas esperanzas de que el barco pudiera estar terminado para la Operación Sho, pero un accidente en el astillero echó por tierra los planes. Fue botado el 11 de noviembre, y entró en servicio ocho días después con el nombre de *Shinano* .19

Con un desplazamiento de 71.890 toneladas a plena carga, el *Shinano* era el portaaviones más grande jamás construido, un título que mantuvo hasta 1961, cuando la U.S. Navy puso en servicio el *Enterprise* , de propulsión nuclear. Al haber invertido tantos recursos en él, las autoridades japonesas se quedaron horrorizadas cuando, el 24 de noviembre, los bombarderos estadounidenses de largo alcance hicieron su aparición sobre Tokio durante la primera incursión del

XXI Mando de Bombarderos. El alto mando japonés decidió que era esencial alejar lo antes posible el *Shinano* de la bahía de Tokio. En el mar Interior, a 640 kilómetros de allí, el barco estaría más protegido, y su tripulación podría realizar prácticas de despegue y aterrizaje y ponerlo en orden de combate. Por consiguiente, aunque tan solo funcionaba la mitad de las calderas del *Shinano* , y pese a que aún no se habían instalado muchas de sus compuertas estancas, su capitán, Toshio Abe, recibió la orden de hacerse a la mar de inmediato. Abe sacó diligentemente al *Shinano* del puerto de Tokio una hora después del anochecer del 28 de noviembre con una escolta de cuatro destructores. Dos horas y media más tarde, el *Archerfish* lo detectaba en la pantalla de su radar.20

Enright no se lo podía creer. En una ocasión había tenido la oportunidad de atacar a un portaaviones, estando al mando del *Dace* durante la primera patrulla del submarino, en 1943. En aquella ocasión el portaaviones logró escapar, y Enright estaba decidido a que aquello no volviera a ocurrir. Aquel portaaviones navegaba hacia el sur, pero iba a pasar por delante de él a una distancia de 15 km. Enright tenía que acercarse más. El *Archerfish* tenía una velocidad punta de 19 nudos en superficie, y en circunstancias normales un portaaviones simplemente podía dejar atrás a un submarino. Enright decidió tomar un rumbo paralelo al del *Shinano* lo mejor que pudiera y esperar que el siguiente cambio de rumbo lo pusiera al alcance de sus torpedos. El *Shinano* , que funcionaba con tan solo seis de sus doce calderas, navegaba a 20 nudos, y cuando una de sus seis calderas en funcionamiento empezó a fallar, el barco redujo la velocidad a 18 nudos. Eso permitió que Enright y el *Archerfish* pudieran seguir su ritmo, a 15 km a estribor del *Shinano* .21

A las 3 de la madrugada del 29 de noviembre, Abe dio la orden de que el *Shinano* y sus barcos de escolta viraran al oeste, hacia la costa. Era la oportunidad que Enright había estado esperando, y a las 3.17 disparó seis torpedos. Para un ataque contra un portaaviones, normalmente habría que ajustar los torpedos a una profundidad de entre 7,5 y 10 m, pero Enright pensó que si alcanzaba al enorme portaaviones en un punto más alto del casco, podría desestabilizarlo y aumentar las probabilidades de que volcara.

Ordenó ajustar los torpedos a una profundidad de solo 3 m. Esa decisión fue la perdición del *Shinano* , porque los torpedos impactaron justo por encima de sus compartimentos antitorpedos blindados. Mientras el *Archerfish* se sumergía, a Enright le pareció oír seis explosiones, aunque en realidad solo cuatro de sus torpedos dieron en el blanco. Fue suficiente. Toneladas de agua se precipitaron al interior del casco del *Shinano* , y el barco se escoró casi de inmediato 15 grados a estribor. Como todavía no se habían instalado muchas de sus compuertas estancas, la inundación se extendió rápidamente. La escora del barco aumento a 25 grados, y después a 30 grados. Cuando ya era demasiado tarde, Abe viró hacia la costa, con la esperanza de embarrancar el *Shinano* en aguas poco profundas, donde fuera posible recuperarlo y repararlo. No lo logró, y el *Shinano* se hundió unos minutos después de las diez y media de la mañana siguiente. Había estado en servicio tan solo diez días, y en alta mar tan solo dieciséis horas y media.22 [3]

Mientras los submarinos estadounidenses devastaban la marina mercante japonesa y los bombarderos de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Tierra estadounidense (USAAF) bombardeaban las ciudades de Japón, MacArthur seguía adelante con su conquista de Filipinas. Después de Leyte, su siguiente objetivo fue la isla de Mindoro, que pensaba utilizar como zona de ensayo del evento principal: la invasión de Luzón y la toma de Manila. Una vez más, la 3.ª Flota de Halsey debía apoyar los desembarcos, y sensibilizado por la debacle de lo que los expertos ya denominaban la «galopada del Toro» [4] durante la batalla del golfo de Leyte, Halsey estaba decidido a prestar un apoyo total. Para lograrlo, tenía que neutralizar la nueva amenaza de los kamikazes. Entre el 29 de octubre y el 1 de noviembre, los kamikazes alcanzaron a cuatro portaaviones de Halsey —el, *Intrepid* el *Franklin* , el *Belleau Wood* y el *Lexington*— . Ninguno de los cuatro se fue a pique, pero dos de ellos tuvieron que retirarse al estrecho de Puget para realizar importantes reparaciones. Para afrontar aquella nueva amenaza, Halsey modificó la proporción de los tipos de aviones embarcados, reduciendo el número de bombarderos y aviones torpederos a fin de aumentar el número de cazas, no solo para abatir los aviones suicidas cuando se

aproximaban, sino también para cubrir los aeródromos japoneses de las islas de Mindoro y Luzón e impedir, por lo pronto, que despegaran los kamikazes.23

La invasión de Mindoro comenzó el 15 de diciembre. (Ese mismo día, en el otro extremo del mundo, las fuerzas terrestres alemanas, al amparo de las profundas sombras del bosque de las Ardenas, se preparaban para lanzar la ofensiva que posteriormente vino en llamarse la batalla de las Ardenas —el último intento a la desesperada de Hitler de recuperar la iniciativa en la Guerra Europea —). Los portaaviones de Halsey llevaban casi cuatro meses seguidos en el mar, y además del desgaste y la fatiga normales en la tripulación y en el material, Halsey tenía que prestar atención a las necesidades de combustible y de suministros de sus buques. Los grandes portaaviones estadounidenses eran capaces de navegar 32.000 km o más sin repostar, pero los destructores y los destructores de escolta, más pequeños, quemaban combustible como si fueran coches de carreras y tenían que reabastecerse con frecuencia. A menudo repostaban desde los barcos de mayor tamaño, pero al final también los grandes buques necesitaban combustible, y eso implicaba concertar un encuentro con un grupo de buques cisterna que partían de la base de la flota en Ulithi. Antes de dar luz verde al ataque aéreo contra Mindoro que tenía programado para el 19 de diciembre, Halsey ordenó un repostaje de la flota en un encuentro al oeste de las Islas Filipinas el 17 de diciembre.24

La temporada de tifones en el Pacífico Sur era entre mayo y diciembre, de modo que no parecía nada fuera de lo común que el 15 de diciembre empezara a desarrollarse un temporal al sur de Guam. Fue desplazándose lentamente hacia el oeste, a todo lo ancho del mar de Filipinas, y aumentando de intensidad. El experto en meteorología (denominado aerólogo) del *New Jersey* , el buque insignia de Halsey, se llamaba George F. Kosco. Advirtió la inestabilidad del tiempo, pero como carecía de las imágenes de satélite tan familiares para los meteorólogos de hoy en día, no pudo predecir su senda con exactitud, ni tampoco predijo nada fuera de lo

común. El 15 de diciembre, el barómetro del *New Jersey* marcaba 759 mm, una presión normal, con vientos de 23 nudos.25

Halsey no era el tipo de hombre que se arredraba ante el tiempo inestable, y dado que a algunos de sus destructores tan solo les quedaba un 15 por ciento de combustible —un nivel peligroso—, decidió seguir adelante con el encuentro tal y como estaba previsto. A fin de evitar el mal tiempo, trasladó el punto de encuentro a un punto a 300 km más al sur. Halsey no sabía que al hacerlo se dirigía directamente hacia la senda de la tormenta que se avecinaba, y que para entonces se había intensificado hasta convertirse en un tifón en toda regla.

El día previsto para que comenzara el repostaje, saltaba a la vista que el tiempo no iba a permitirlo. Las olas eran tan enormes que amenazaban incluso a los grandes portaaviones. «Había olas que pasaban por encima de la cubierta de vuelo», recordaba un tripulante del *Enterprise* . «No sé ni cómo nos manteníamos a flote». Y la cosa era mucho peor para los barcos más pequeños, que se bamboleaban como juguetes en una bañera. El capitán de fragata Raymond Calhoun, comandante del USS *Dewey* de 1.700 toneladas, recordaba que su barco «se revolvía y se retorcía como un animal herido». La intensidad del viento fue aumentando hasta superar los 100 nudos. A esa velocidad, el rocío del mar actuaba como una pistola de chorro de arena que arrancaba la pintura de los mamparos exteriores. Los que se aventuraban a salir bajo los elementos descubrían que el rocío literalmente les arrancaba la piel del rostro. Halsey se sentía en la obligación de intentar repostar de todas formas; si los destructores se quedaban sin combustibles estarían totalmente indefensos. Llegó a la conclusión de que «teníamos que intentarlo no solo por el bien de MacArthur, sino por nuestro propio bien». Al recibir aquella orden, Calhoun se preguntaba «cómo demonios el comandante de la flota podía pensar que era posible repostar». Era imposible. El barómetro del *Dewey* cayó hasta los 693 mm, el valor más bajo registrado por un buque de la Armada hasta ese momento. Halsey asumió la realidad y pospuso el repostaje.26

Ahora los destructores se enfrentaban a la posibilidad muy real de quedarse sin combustible, por lo que Halsey, desesperado por escapar de la tormenta, marcó un nuevo rumbo para la flota, hacia el oeste, con lo que sin querer prolongaba la exposición de la flota, al desplazarse junto con el tifón. Aunque no se le puede reprochar el desconocimiento de la senda de la tormenta, Halsey sí cometió el error de mantener durante demasiado tiempo a la flota en un rumbo determinado, hasta que finalmente dio permiso a los capitanes para que maniobraran independientemente e intentaran salvarse. [5] Pero ya era demasiado tarde para tres de aquellos barcos: los destructores *Hull* , *Monaghan* y *Spence* se fueron a pique, con cuantiosas bajas. Dos portaaviones (el *Cowpens* y el *Monterey*) sufrieron graves daños cuando los aviones de sus cubiertas de hangares se soltaron de sus anclajes, empezaron a colisionar entre ellos y se incendiaron, al tiempo que los barcos eran azotados por unas olas gigantescas desde el exterior. El tifón y los incendios destruyeron doscientos aviones y provocaron daños en veinticinco barcos, de gravedad en siete de ellos. Murieron 790 marineros.27

Para cuando por fin amainó la tormenta, los buques de la flota estaban «diseminados por toda aquella zona del océano Pacífico», como recordaba un oficial. Poco a poco fueron restableciendo contacto y finalmente lograron repostar. Halsey estaba ansioso por regresar a Mindoro para llevar a cabo el ataque aéreo previsto, pero era evidente que la mayoría de los barcos no estaban en condiciones de hacerlo, así que Halsey los envió a Ulithi para que efectuaran reparaciones. Menos de dos meses después de su polémica actuación en la batalla del golfo de Leyte, Halsey volvía a ser el blanco de las críticas, tanto de oficiales como de la opinión pública, por las decisiones que tomó durante lo que desde entonces vino en llamarse el «tifón de Halsey».28

En Ulithi, la Armada convocó una comisión de investigación, y el propio Nimitz acudió desde Pearl Harbor para asistir a ella y gestionar sus consecuencias. En la vista, Halsey declaró que no había recibido «ninguna advertencia» de la tormenta que se avecinaba, lo que era cierto, pero la comisión sugirió que Halsey habría podido lanzar algunos aviones para realizar un

reconocimiento meteorológico durante el trayecto hacia el punto de encuentro para repostar. Por su parte, Nimitz no se mostró del todo acrítico, pero su objetivo era dejar atrás aquella catástrofe y seguir adelante con la guerra. Reconoció que Halsey había cometido errores, pero insistió en que «eran errores de apreciación cometidos bajo la tensión de las operaciones de guerra y surgidos de un encomiable deseo de cumplir con los compromisos militares». King se mostró de acuerdo. En su declaración afirmaba que aunque «la principal responsabilidad» de los daños era de Halsey, no se necesitaría adoptar ulteriores medidas. Otros mandos de la flota no estaban tan seguros. En su testimonio oral de la posguerra, Gerald Bogan, quien estaba al mando de uno de los grupos de portaaviones de Halsey, concluía que el problema principal era la negativa de Halsey a adaptar su conducta a los dictados de la realidad. Se trató, insistía Bogan, de «su pura y maldita cabezonería».29

Un mes después, a raíz de una medida programada desde hacía tiempo y completamente al margen de los sucesos del tifón, Halsey volvió a entregar el mando de la Gran Flota Azul a Spruance; la 3b.ª Flota volvía a ser la 5b.ª Flota, y el Grupo de Combate 38 era de nuevo el Grupo de Combate 58. Durante los cinco meses que estuvo a las órdenes de Halsey, aquella flota había hundido 90 buques de guerra japoneses, un millón de toneladas de carga marítima y había destruido más de 7.000 aviones enemigos. El mandato de Halsey había sido polémico, pero a pesar de las críticas que recibió por «la galopada del Toro» y por el «tifón de Halsey», su prestigio como acérrimo y obstinado guerrero del mar —como el George S. Patton de la Armada— permanecía intacto.30

Mientras tanto, la campaña estadounidense de bombardeos contra las islas territoriales de Japón seguía adelante, de hecho se intensificaba. Su cometido principal era arrasar la industria de guerra japonesa, y en particular su capacidad de fabricar aviones, aunque los planificadores presuponían que un bombardeo prolongado también acabaría minando la moral de la población civil. No obstante, además de todo lo anterior, los defensores de la creación

de una Fuerza Aérea estadounidense independiente después de la guerra también estaban deseosos de demostrar la eficacia de los bombardeos estratégicos. Para lograrlo contaban sobre todo con los nuevos bombarderos B-29. Al igual que Dönitz, que insistía en que sus submarinos no debían utilizarse para ningún otro cometido que no fuera hundir barcos mercantes aliados en el Atlántico Norte, el general Henry («Hap») Arnold insistía en que sus nuevos bombarderos B-29 no debían emplearse para nada que no fueran los bombardeos estratégicos. No quería que nadie los detrajera para tareas de apoyo táctico a las operaciones navales o anfibias, y para asegurarse de ello insistió hasta que la Junta de Jefes de Estado Mayor decretó que el XXI Mando de Bombarderos de Saipán no estaba sometido a la autoridad del comandante del teatro de operaciones —y que iba a funcionar como un mando aparte e independiente—. Por supuesto, los bombarderos seguían dependiendo de la Armada para el apoyo material. Cada B-29 necesitaba 24.000 litros de combustible de aviación y 8 toneladas de bombas para cada vuelo, y para suministrárselos se requerían más de 100 barcos en una rotación casi constante. Las autoridades de la Armada se quejaban de que la demanda de más repuestos, más bombas y más combustible por parte de la Fuerza Aérea suponía un gran esfuerzo adicional para las capacidades de transporte marítimo de la Marina de guerra. Por su parte, las tripulaciones de los aviones se quejaban de que el personal de la Armada disfrutaba de mejor comida y mejor alojamiento, e incluso de duchas con agua caliente. Después de comparar sus condiciones de vida con la de sus colegas de la Armada, un artillero de diecinueve años del 6.º Grupo de Bombarderos le contaba en una carta a su familia que «Lamento no haberme alistado en la Marina». Los comandantes de la Fuerzas Aéreas del Ejército refunfuñaban diciendo que «la Armada siempre nos trataba más bien como a unos hijastros».31

Además de los problemas logísticos y de las disputas entre Ejércitos, el programa de bombardeos también se debatía en un dilema doctrinal. Arnold y los demás defensores de los bombardeos estratégicos estaban convencidos de que la mira Norden podía ser un arma secreta para ganar la guerra, ya que, por lo menos en

teoría, gracias a ella era posible lanzar una bomba no ya contra una ciudad específica, sino contra un edificio en particular. En Europa, mientras que la RAF británica se centraba en los bombardeos de zona nocturnos contra las ciudades alemanas, los estadounidenses realizaban incursiones diurnas para atacar objetivos específicos, como la fábrica alemana de rodamientos de Schweinfurt o la refinería de petróleo rumana de Ploesti. Aquellos ataques diurnos eran costosos en términos de aviones derribados y de tripulaciones perdidas, y al final resultaron menos efectivos de lo que vaticinaban los planificadores —aunque eso no quedó plenamente de manifiesto hasta después de la guerra—.

De acuerdo con aquellos protocolos, cuando los B-29 empezaron a atacar las islas territoriales de Japón en noviembre de 1944, lo hicieron en incursiones diurnas, lanzando sus bombas desde 30.000 pies de altitud. Desde semejante altura, la precisión no era excesiva. Para empezar, la capa de nubes que cubría Japón de forma casi constante durante los meses de invierno eclipsaba la visión del bombardero, y, como señalaba el comandante de un B-29, «aunque disponga de mira Norden, el bombardero siempre necesitaba ver el blanco». Otro problema era que desde 30.000 pies de altura, los fuertes vientos reinantes en Japón desviaban las bombas por doquier, incluso las pesadas. A pesar de que se destinaron más aviones y más bombas, los resultados durante los primeros meses de la campaña fueron decepcionantes. Como anotaba un comandante de grupo en su diario en febrero de 1945, los bombardeos eran «un fracaso casi completo». Aquello no era solo una decepción desde el punto de vista operativo, sino también un desastre político. Estados Unidos había gastado 4.000 millones de dólares en el programa de los B-29 —más de lo que le costó el Proyecto Manhattan—, y para los defensores de los bombardeos estratégicos era imprescindible que los aviones tuvieran éxito.32

Con la intención de mejorar su mediocre desempeño, los jefes de la Fuerza Aérea propusieron añadir escoltas de cazas de largo alcance a las incursiones aéreas, aunque no estaba claro de qué forma la presencia de los cazas podía mejorar la precisión de los bombardeos. No había ningún caza capaz de realizar el trayecto de

ida y vuelta de 2.400 km entre Saipán y Tokio, pero a mitad de camino se encontraba la pequeña isla de Iwo Jima, en las Islas Bonin (Ogasawara), y desde allí un caza Mustang P-51 podía llegar hasta Japón y volver, aunque con escaso margen. Posteriormente King escribía que «la única relevancia de Iwo Jima para Estados Unidos era mejorar el desempeño de los aviones de largo alcance del Cuerpo Aéreo del Ejército». Y *a posteriori* también se argumentó que la isla resultaba útil como aeródromo de emergencia para los B-29 tocados al regresar de un bombardeo.33

La idea de conquistar Iwo Jima no partió de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Ya desde mucho antes de que comenzaran las incursiones de los B-29, Spruance había argumentado que tomar Iwo Jima y Okinawa era una alternativa preferible a atacar Formosa, que seguía siendo la opción preferida por King. Este estaba convencido de que conquistar Formosa cortaría del todo el flujo de importaciones esenciales para Japón y obligaría al país a rendirse por hambre, lo que haría innecesaria una invasión de sus islas territoriales. Los jefes del Ejército, preocupados por el hecho de que Formosa era demasiado grande, estaban de acuerdo con Spruance en que Okinawa era una opción mejor. Ante aquella división de opiniones entre el Ejército y la Armada, el apoyo de Arnold a la conquista de Iwo Jima inclinó la balanza a favor de esa opción, y «tras un considerable debate», la Junta de Jefes de Estado Mayor aprobó un plan (la Operación Detachment [destacamento]) para invadir y ocupar Iwo Jima en febrero de 1945, tanto como prolegómeno de la invasión de Okinawa como para proporcionar cazas de escolta a los B-29.34

Los japoneses ya preveían que Iwo Jima podía convertirse en un objetivo estadounidense, de modo que reforzaron su guarnición, hasta que en la isla hasta llegó a haber más de 20.000 soldados. Podrían haber sido más, pero los submarinos estadounidenses desempeñaron un importante papel también allí, por el procedimiento de atacar los convoyes de refuerzos. Una manada de lobos de cinco submarinos (llamados Mac's Mops, [6] por el nombre del capitán de fragata Barney McMahon) patrullaba el mar entre Japón y las Islas Bonin, y hundió varios barcos de transporte de

tropas. En una ocasión, después de que el *Sterlett* hundiera un pequeño barco de transporte frente a la costa de Iwo Jima, el submarino emergió en medio de los supervivientes. Más tarde, un tripulante del *Sterlett* lo recordaba y lo explicaba así: «Mucha gente no aprobaría lo que hicimos entonces, pero cuando uno odia, odia de verdad, ya me entiende. De modo que hicimos lo que creíamos que había que hacer».35

Iwo Jima fue una de las batallas más sangrientas de la guerra del Pacífico, pues en total se cobró más de 45.000 víctimas mortales, y ese terrorífico saldo dio pie a que muchos se cuestionaran *a posteriori* aquella campaña. [7] Una de las polémicas tuvo que ver con la decisión de Spruance de ordenar un ataque con portaaviones contra las islas territoriales de Japón, al mismo tiempo que tenía lugar la invasión. En Saipán, Spruance había amarrado los portaaviones de Mitscher a la cabeza de playa, una decisión que la comunidad de la aviación naval había criticado duramente. Ahora, ocho meses después, Spruance desgajaba de la invasión el Grupo de Combate 58 de Mitscher y lo enviaba a atacar las ciudades japonesas, y Tokio en particular. Su objetivo era impedir que los aviones japoneses —y sobre todo los kamikazes— entorpecieran los desembarcos. Sin embargo, Spruance también veía aquellas incursiones como una oportunidad de lograr lo que hasta entonces los B-29 no habían sido capaces de hacer: destruir el poderío aéreo japonés en su origen, las fábricas. En noviembre, una semana después de los primeros y decepcionantes bombardeos de los B-29, Spruance le escribió una carta al almirante John Hoover para sugerirle que «deberíamos dejar de luchar contra el fruto de las fábricas de aviones japoneses en el perímetro y llevar hasta el centro nuestra fuerza aérea embarcada a fin de liquidar las propias fábricas». Aquello, por supuesto, suponía usurpar la misión de las Fuerzas Aéreas del Ejército, pero Spruance insistía en que «no podemos permitirnos el lujo de esperar al resultado de bombardear "con instrumentos de precisión" desde 30.000 pies», donde sus comillas venían a ser un gesto de impaciencia verbal. Además de los portaaviones, Spruance envió a su flota de acorazados y cruceros, incluido su buque insignia, el *Indianapolis* , a fin de ofrecer apoyo

antiaéreo adicional a los portaaviones. Las incursiones aéreas de los portaaviones se vieron entorpecidas por un tiempo espantoso en la zona de ataque, aunque los pilotos estadounidenses afirmaron haber destruido más de 500 aviones japoneses, mientras que solo perdieron 60 de los suyos. Por supuesto, aquellas incursiones también mantuvieron a los portaaviones y a los acorazados rápidos apartados de las playas de desembarco de Iwo Jima hasta el Día D.36

Otra polémica tuvo que ver con la relativa brevedad del bombardeo preliminar de la artillería naval en Iwo Jima. El número de buques disponibles para tareas de bombardeo se había reducido, porque los nuevos acorazados rápidos habían acompañado a los portaaviones del Mitscher; y para colmo, los que sí estaban disponibles recibieron la orden de disparar solo durante tres días. Los marines, una vez más a las órdenes de Holland Smith, habían solicitado diez días. Cuando les dijeron que eso no era posible, pidieron cuatro días. También se les denegó. Esa decisión obedecía a dos motivos. El primero era que Spruance temía que si el bombardeo contra Iwo Jima empezaba antes de que estuvieran en marcha las incursiones aéreas desde los portaaviones, los japoneses lograrían enviar sus aviones desde las islas territoriales —incluyendo kamikazes— para atacar la flotilla de la invasión.

El segundo motivo por el que la Armada se opuso a un bombardeo más prolongado contra Iwo Jima era su preocupación por un gasto excesivo de las reservas de munición explosiva de la flota. Con la campaña de MacArthur en Filipinas aún en marcha y la invasión de Okinawa acechando en el horizonte, un bombardeo prolongado contra Iwo Jima exigiría casi con seguridad un largo trayecto de vuelta a Ulithi para un reabastecimiento, y eso echaría por tierra toda la programación. Además, como los B-24 estadounidenses de la base de Saipán ya habían bombardeado Iwo Jima durante 74 días consecutivos, se consideraba que aquello compensaba un bombardeo naval más breve. Los aviones procedentes de Saipán lanzaron un total de 6.800 toneladas de bombas sobre Iwo Jima a lo largo de aquellos 74 días, la mayoría desde gran altitud, y los buques dispararon más de 20.000

proyectiles de 203 y 127 mm. A pesar de todo, casi desde el mismo momento que los marines ponían el pie en tierra resultaba evidente que todas aquellas bombas no habían logrado destruir las defensas japonesas.37

Teniendo en cuenta los horrores de la campaña que tuvo lugar a continuación, resulta tentador calificar aquellas decisiones no solo de desafortunadas sino de insensibles. Posteriormente los marines acusaron tanto a la Fuerza Aérea como a la Armada de un apoyo insuficiente. No obstante, es poco probable que un bombardeo aéreo más concentrado o un periodo más largo de fuego artillero naval hubieran supuesto una gran diferencia; el verdadero motivo de las cuantiosas bajas estadounidenses en Iwo Jima fue la resistencia de las defensas japonesas y la táctica del comandante del Ejército japonés, el teniente general Tadamichi Kuribayashi. Al igual que en Peleliu, en Iwo Jima los japoneses estaban bien atrincherados en cuevas subterráneas y en los túneles que las conectaban, que eran prácticamente invulnerables tanto a las bombas como al fuego artillero. Cada posición debía tomarse por tierra, a corta distancia y a base de granadas de mano y lanzallamas. Por añadidura, en vez de organizar el tipo de cargas *banzai* , apasionadas pero a la desesperada, que habían caracterizado la táctica de los japoneses en otras islas del Pacífico, Kuribayashi ordenó a sus hombres que permanecieran en sus fortificaciones subterráneas y obligaran a los marines a entrar a por ellos. Ese es el motivo de que la batalla por Iwo Jima durara tanto y costara tantas vidas. Sobre esa cuestión, como sobre tantas otras, el almirante Morison merece tener la última palabra: «No hay ningún motivo para pensar que diez o, incluso, treinta días de bombardeos navales y aéreos habrían tenido un efecto mucho mayor en las defensas que el bombardeo que se llevó a cabo».38

Iwo Jima fue otra batalla del Cuerpo de Infantería de Marina, tal y como lo atestiguan la famosa foto de Joe Rosenthal del izado de la bandera en lo alto del monte Suribachi y el monumento erigido en Arlington, Virginia, a las afueras de Washington. Sin embargo, el papel de la Armada fue crucial. Los portaaviones de escolta de la flota de invasión realizaron misiones de localización y ataque en

apoyo de las tropas sobre el terreno y, a su regreso de la incursión contra Tokio, los grandes portaaviones del Grupo de Combate 58 realizaron ataques aéreos casi incesantes. A última hora de la tarde del 21 de febrero, el portaaviones *Saratoga* realizaba tareas de patrulla aéreas de combate sobre la isla cuando de entre las nubes surgieron seis aviones enemigos. Por lo menos cuatro de ellos eran kamikazes. Dos fueron derribados a escasos metros del portaaviones, aunque sus bombas explotaron muy cerca de su costado y provocaron daños sustanciales. Otros dos lograron estrellarse contra el barco, uno a babor y otro a estribor. El *Saratoga* se mantuvo a flote, pero estuvo tres meses fuera de combate. La noche siguiente, un kamikaze solitario se estrelló contra el portaaviones de escolta *Bismarck Sea* , desencadenando varias explosiones secundarias, a raíz de lo cual el barco se hundió rápidamente, con un saldo de 218 muertos. El poderío aéreo japonés había quedado muy mermado, pero sus unidades de ataque especial seguían siendo peligrosas.39

El 20 de enero de 1945 —el día en que Franklin Roosevelt prestaba juramento para su cuarto mandato como presidente—, el general de división Curtis LeMay llegaba a Saipán para hacerse cargo del XXI Mando de Bombarderos. Después de varios intentos infructuosos de bombardeo diurno a gran altitud, LeMay decidió que «eso de la gran altitud era algo estrictamente para las aves». Puede que le condicionara el impacto provocado por un devastador ataque aéreo sobre la ciudad alemana de Dresde, la noche del 13 al 14 de febrero. En aquella incursión, 805 bombarderos aliados lanzaron 1.478 toneladas de bombas explosivas y 1.108 toneladas de bombas incendiarias. Estas desencadenaron una tormenta de fuego que arrasó gran parte de la ciudad y tal vez mató a 60.000 personas. LeMay, consciente de que la mayor parte de las casas japonesas, hechas en su mayoría de madera y papel, eran muy inflamables, llegó a la conclusión de que sus B-29 también podían utilizar bombas incendiarias. El 7 de marzo, mientras seguía en marcha la ofensiva contra Iwo Jima, LeMay convocó en su despacho a sus comandantes

de grupo y les dijo que iba a cambiar las reglas del juego. En vez de atacar de día desde 30.000 pies con bombas explosivas, el siguiente ataque iba a realizarse de noche, a baja altura y con bombas incendiarias. El objetivo, dijo, era «arrasar el lugar con fuego».40

Al día siguiente, por la noche, 346 B-29 despegaron de Guam y Saipán para realizar una incursión masiva contra Tokio. Los aviones, que volaban a tan solo 5.000 pies de altitud, diseminaron medio millón de botes M-69 de 6 libras (2,72 kg) de napalm sobre gran parte del centro de la capital. Cada bote arrastraba un banderín de 90 cm de largo para orientar hacia abajo el detonador de impacto; para un testigo presencial, los botes parecían «un telón plateado bajando». Cuando los botes impactaban contra los tejados de las viviendas y de los edificios, explotaban y dispersaban el napalm ardiendo hasta una distancia de nueve metros en todas direcciones. La tormenta de fuego que estalló a continuación se propagó rápidamente, con unas llamas que se elevaban cientos de metros por encima de la capital. En una sola noche, el fuego destruyó más de un tercio de la ciudad: aproximadamente 40 km2. Murieron 100.000 personas; el incendio dejó sin vivienda a un millón de habitantes de la capital. En palabras del piloto que iba al mando, fue «probablemente el golpe más destructivo jamás asestado por la aviación» y marcó un nuevo capítulo de la guerra aérea contra Japón.41

A lo largo de las tres semanas siguientes, los B-29 realizaron ataques con bombas incendiarias contra muchas otras ciudades japonesas, entre ellas Nagoya, Osaka y Kobe. Dado que los aviones volaban a baja altura y por la noche, las escoltas de cazas eran innecesarias, porque los japoneses no disponían de cazas nocturnos eficaces. LeMay incluso ordenó retirar las ametralladoras de los B-29 para que los aviones pudieran transportar más bombas incendiarias. Eso significaba que ya desde antes de que se asegurara Iwo Jima, la principal justificación para atacar la isla había quedado invalidada por los hechos. En enero, LeMay le había dicho a Spruance: «Sin Iwo Jima me resultaría imposible bombardear Japón eficazmente». Es muy probable que lo creyera cuando lo dijo, pero resultó no ser cierto.42

Durante los meses y años siguientes, tanto la Armada como las Fuerzas Aéreas del Ejército intentaron racionalizar las bajas sufridas en Iwo Jima alegando su valor como aeródromo para aterrizajes de emergencia. Al final, los B-29 realizaron un total de 2.251 aterrizajes en la isla, y dado que cada avión tenía una tripulación de once personas, se insinuaba que la ocupación de Iwo Jima por Estados Unidos había salvado la vida de aproximadamente 24.000 aviadores. Incluso los marines asumieron ese punto de vista, en parte, tal vez, porque validaba su sacrificio; racionalizar las decisiones que no pueden deshacerse es instintivo en el ser humano. Sin embargo, en realidad las escoltas de los cazas estacionados en Iwo Jima no desempeñaron prácticamente ningún papel a la hora de proteger a los B-29. Los cazas que cubrieron el trayecto tenían simplemente órdenes de ametrallar los blancos de oportunidad. Por añadidura, más del 80 por ciento de los aterrizajes de los B-29 en Iwo Jima eran paradas para repostar, ya previstas, y no auténticas emergencias. Puede que el número de tripulantes de los bombarderos que salvaron la vida por el hecho de que los estadounidenses controlaran Iwo Jima ronde los mil, o incluso los dos mil, pero esa cifra es sustancialmente menor que las 6.821 vidas perdidas en su conquista.43

El bombardeo incendiario de las principales ciudades japonesas fue apocalíptico. El Estudio de los Bombardeos Estratégicos realizado después de la guerra concluía que «se destruyó en torno al 40 por ciento de las zonas edificadas de las 66 ciudades atacadas. Aproximadamente el 30 por ciento del total de la población urbana de Japón perdió su vivienda y una gran parte también sus pertenencias». No está tan claro el impacto que tuvo tamaña devastación en la economía de Japón en tiempos de guerra. En aquel momento, la Fuerza Aérea insistía en que la destrucción de las «unidades habitacionales» de los obreros de las fábricas debilitó la industria japonesa. Sin embargo, la mayoría de las industrias de las zonas que fueron destruidas por los bombardeos incendiarios habían dejado de funcionar mucho antes de que comenzaran las incursiones aéreas, ya que los submarinos estadounidenses habían interrumpido el suministro de la mayoría de materias primas. Una fábrica sin

acceso a las materias primas no es más que un edificio. Por ejemplo, muchos de los bombardeos dirigidos contra los recursos petrolíferos de Japón se hicieron contra refinerías que ya no funcionaban y contra complejos de almacenamiento que estaban vacíos. El historiador Mark Parillo lo explicaba en términos anatómicos: «El submarino había interrumpido los latidos del corazón industrial de Japón por el procedimiento de cercenar sus arterias, y lo logró mucho antes de que el bombardero reventara el órgano en sí». Teniendo eso en cuenta, podría decirse que los ataques con bombas incendiarias de los B-29 que comenzaron en marzo de 1945 y prosiguieron de forma casi ininterrumpida durante el resto de la guerra no fueron tanto bombardeos estratégicos, sino más bien bombardeos para aterrorizar a la población.44

Las guerras son brutales. Durante ocho años, a partir del Incidente de China (o Incidente del Puente de Marco Polo) en 1937, que fue el embrión de lo que acabó convirtiéndose en la Segunda Guerra Mundial, Japón había ejercido una violencia desatada, a menudo de una crueldad gratuita, contra sus enemigos, ejecutando a los prisioneros de forma indiscriminada, e incluso utilizando a los civiles como blanco para las prácticas con bayoneta. En Europa, la carnicería del Frente Oriental fue catastrófica, y el régimen nazi orquestó el asesinato organizado de millones de personas. En 1945, tanto en la guerra submarina como en la guerra aérea, los Aliados habían adoptado una cosmovisión en la que cualquier cosa que acelerara el fin de la guerra no solo era justificable sino necesaria, incluso encomiable. Cuando la noticia del ataque con bombas incendiarias contra Tokio llegó a la prensa estadounidense, el *New York Times* informaba triunfalmente que «el corazón de Tokio ha desaparecido», y citaba las palabras de Curtis LeMay en el sentido de que «si de esa forma la guerra se acorta un solo día, el ataque habrá cumplido su cometido».45

[1] «Monadas» *(N. del T.).*

[2] «Piratas del parque / de Park», «gatos infernales de Hydeman», «escobas de Burt» *(N. del T.).*

[3] En un primer momento las autoridades navales de Estados Unidos se negaron a reconocerle a Enright y al *Archerfish* el mérito de haber hundido un portaaviones. La existencia misma del *Shinano* era tan secreta que ni siquiera los servicios de desencriptación estaban al corriente de ella. Primero la Armada reconoció que Enright había hundido un petrolero, más tarde un portaaviones ligero, y tan solo mucho después un portaaviones de gran tamaño, incluso mayor de lo normal. Eso le hizo merecedor de una tardía Cruz de la Armada. Aunque el *Archerfish* tan solo hundió un barco en aquella patrulla, en términos de tonelaje total fue la patrulla más exitosa de toda la guerra.

[4] *Bull's run* , en el original *(N. del T.).*

[5] Los capitanes de algunos destructores se desviaron de todas formas del rumbo ordenado para toda la flota, porque consideraron necesario salvar sus barcos. Ese asunto era el meollo de la novela de ficción *El motín del Caine* , de Herman Wouk. En la novela, el capitán del destructor-dragaminas USS *Caine* , Philip Francis Queeg, insiste en mantener el barco en el rumbo designado para la flota a pesar de la ferocidad del tifón. El «motín» se produce cuando Stephen Mary, el segundo de a bordo, releva del mando a Queeg y maniobra por su cuenta.

[6] Las fregonas de Mac *(N. del T.).*

[7] Existe cierta incertidumbre acerca del saldo final de muertos. Las cifras oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos hablan de 5.875 muertos, incluyendo los que fallecieron posteriormente a causa de las heridas, más otros 17.272 heridos, lo que arroja un saldo total de 23.157 bajas. Sin embargo, esas cifras tan solo representan las bajas hasta mediados de marzo, cuando la isla se declaró segura. Las posteriores operaciones de «limpieza» elevan los totales hasta 6.821 muertos y 19.217 heridos, es decir, 26.038 bajas en total. Los registros japoneses no han aparecido, de modo que las cifras son necesariamente estimaciones, pero la mayoría de los expertos hablan de entre 18.000 y 19.000 muertos, más otros 1.083 prisioneros. Iwo Jima fue la única batalla de la guerra del Pacífico donde las bajas estadounidenses superaron a las de los japoneses.

27. DESENLACE

Hitler se había jugado el todo por el todo en la batalla de las Ardenas; cuando su plan fracasó en enero de 1945, Alemania quedaba expuesta a una invasión desde el oeste. Aquel mismo mes, cuatro millones de soldados de infantería soviéticos, encabezados por 9.000 carros de combate, lanzaron una gigantesca ofensiva desde el este. Hitler había ignorado los informes que avisaban de una concentración de tropas soviéticas y había prohibido a sus generales reconfigurar sus líneas. Cuando comenzó la ofensiva, Hitler se negó a autorizar una retirada y designó algunas ciudades específicas como «fortalezas» que era preciso defender hasta el último hombre. Con eso lo único que consiguió fue aumentar la cifra total de muertos. Como un torno cada vez más cerrado, los ejércitos aliados iban acercándose cada vez más al corazón de Alemania.

El 16 de enero, Hitler se retiró al *Führerbunker* a prueba de bombas situado debajo de la Cancillería del Reich en Berlín, desde el que siguió cursando órdenes, en su mayoría sin relación alguna con la realidad. El Führer, que prometía la inminente aparición de un arma secreta con la que todavía sería posible dar un vuelco a la contienda, insistía en que sus generales no debían retroceder ni un solo centímetro. Cuando los generales se veían obligados a hacerlo de todas formas, Hitler los relevaba del mando y los sustituía por suplentes menos cualificados. A lo largo de aquella farsa los generales se mantuvieron firmes en su compromiso público con la autoridad del Führer; incluso la mayoría de la tropa seguía haciendo lo que le decían que era su deber.1

En lo que respecta al *Grossadmiral* Karl Dönitz, él seguía haciendo gala de un fanatismo casi igual que el del propio Führer. Ian Kershaw, historiador y biógrafo de Hitler, agrupa a Dönitz junto con Goebbels y Himmler «entre los fanáticos más brutales y radicales» del régimen nazi. En una fecha tan tardía como el 4 de marzo, el almirante le escribía a Hitler para decirle que «únicamente si

resistimos y luchamos, tendremos alguna posibilidad de darle la vuelta a nuestro destino». Con ese espíritu, Dönitz pretendía reavivar la guerra contra el comercio con una nueva generación de submarinos, casi en su totalidad equipados con el nuevo dispositivo de *Schnorchel* . Su mayor impacto lo obtuvieron en el golfo de Vizcaya. Lorient y St. Nazaire seguían estando en manos alemanas, y cuando los *U-Booten* sin *Schnorchel* intentaban zarpar desde allí rumbo a mar abierto, la aviación aliada, sobre todo británica, los localizaba y los atacaba tan solo unas horas después de salir del puerto. El *Schnorchel* permitía a los submarinos alemanes cruzar el golfo de Vizcaya sumergidos, y por consiguiente con mayores posibilidades de huir hasta el océano abierto.2

Aún más revolucionarios eran los nuevos *U-Booten* de Tipo XXI y XIII. Hasta finales de 1944, los submarinos de todos los países eran en realidad «sumergibles»; es decir, eran básicamente navíos de superficie que podían sumergirse brevemente para atacar o huir. Los nuevos submarinos alemanes construidos en 1944 y 1945 fueron los primeros verdaderos submarinos. Podían permanecer sumergidos varios días seguidos, y, gracias al nuevo diseño de su casco, en forma de lágrima, podían desplazarse a 17,5 nudos bajo el agua, más rápido que cualquier convoy. Fantaseando con que «tenemos nuevos éxitos a nuestro alcance», Dönitz logró convencer a Hitler de que los nuevos *U-Booten* debían ser la máxima prioridad de la industria nacional. Con cierto recelo, Dönitz aceptó la propuesta de Albert Speer, jefe absoluto en materia de armamento, para fabricar los submarinos por el mismo procedimiento que los estadounidenses construían sus barcos mercantes: por el sistema de cadena de montaje. Los recelos de Dönitz estaban justificados, dado que los barcos fabricados de esa manera tenían tantos problemas que la producción sufrió grandes retrasos. Y a consecuencia de todo ello, tan solo llegaron a salir de patrulla de guerra dos submarinos de Tipo XXI, los de mayor tamaño. Durante los primeros meses de 1945 entraron en servicio muchos más *U-Booten* de Tipo XXIII, más pequeños, pero tan solo portaban dos torpedos cada uno y no surtieron demasiado efecto a la hora de frenar la trayectoria descendente y cada vez más acelerada de Alemania.3

En lo que respecta a la Armada de superficie alemana, el número de barcos de combate supervivientes en enero de 1945 podía contarse con los dedos de las dos manos. Prácticamente todos ellos se encontraban en el Báltico. Entre ellos estaban el *Prinz Eugen* , antiguo acompañante del *Bismarck* , los dos *Panzerschiffe* originales (el *Admiral Scheer* y el *Lützow*) y tres cruceros, de los que dos se encontraban en los astilleros de Kiel para ser reparados, y otro, el *Nürnberg* , en Copenhague, donde permaneció hasta después del final de la guerra debido a la falta de combustible. Dönitz denominaba aquel puñado de supervivientes el Segundo Grupo de Combate, y les ordenó apoyar los combates contra los rusos, que avanzaban a lo largo de la costa meridional del Báltico.4

Los rusos estaban siendo por lo menos tan implacables en su avance hacia el oeste como lo habían sido los alemanes hacía tres años y medio en su ofensiva hacia el este. Los civiles alemanes tenían buenos motivos para temer caer en manos de los rusos. El 27de enero, el Ejército Rojo tomó Memel (Klaipeda), en Lituania, lo que desencadenó un intento de huida a la desesperada de los civiles refugiados de Prusia Oriental y Pomerania. En pleno invierno, con un tiempo glacial, decenas de miles de personas huyeron en tren, en carromatos, en carretillas y a pie, a menudo arrastrando trineos, en su mayoría intentando llegar hasta los puertos de Pillau (Baltisk), Danzig (Gdansk) y Gotenhafen (Gdynia), a orillas del Báltico. Dönitz decidió que «la salvación de la población del este de Alemania era la auténtica misión esencial» de la Kriegsmarine, y para llevarla a cabo inició la Operación Aníbal, una especie de Dunkerque alemán.5

Se destinó a aquella tarea prácticamente hasta el último barco que todavía se mantuviera a flote, como los buques de transporte, los pocos barcos de guerra que quedaban, e incluso los transbordadores Siebel que se habían construido en 1940 para la invasión de Inglaterra. Los barcos, abarrotados de refugiados desesperados, cruzaban el Báltico con rumbo al oeste de Alemania o a Dinamarca, que junto con Noruega, seguían bajo control alemán. Dönitz pidió a los Aliados que permitieran el tránsito seguro a aquellos buques, pero dado que muchos de ellos transportaban soldados además de civiles, su solicitud fue denegada. Los barcos se

hacían a la mar en pleno invierno, cargados, en realidad sobrecargados, con un pasaje variopinto de soldados, unidades militares auxiliares femeninas (denominadas *Marinehelferinnen*) y miles de civiles, muchos de ellos mujeres y niños, así como un puñado de oficiales de alta graduación, sobre todo de las SS, que intentaban evitar a toda costa caer en manos de los rusos.

Uno de los mayores barcos destinados a la evacuación era el antiguo transatlántico *Wilhelm Gustloff* , que zarpó de Gotenhafen, en el golfo de Danzig, el 30 de enero. Según su manifiesto, llevaba a bordo 6.000 pasajeros, aunque muchos refugiados desesperados que se habían hacinado hasta en las escalerillas, y que incluso subieron a bordo desde pequeñas embarcaciones, incrementaron la cifra real muy por encima de 8.000, y tal vez incluso hasta 10.000. A bordo también iban los féretros de Paul von Hindenburg, el antiguo héroe militar de Alemania y presidente del Reich hasta 1934, y de su esposa, que habían sido exhumados de su mausoleo a las afueras de la localidad de Tannenberg (St Bark) para evitar que fueran profanados.6

Con un mar encrespado y con nevadas intermitentes, el capitán del *Wilhelm Gustloff* , Friedrich Petersen, decidió que no era necesario navegar en zigzag, de modo que cuando cerca de la medianoche pasó por delante del submarino soviético S-13, su comandante Alexander Marinesco, no podía creer en su suerte. Tras seguir cuidadosamente al transatlántico, Marinesko disparó cuatro torpedos. Uno falló; los otros tres impactaron perpendicularmente en el costado del barco. Auque había varios buques de la Kriegsmarine cerca de allí, entre ellos el crucero *Hipper* , que ya de por sí iba atestado con 1.700 refugiados, tan solo fue posible rescatar a menos de mil náufragos del *Wilhelm Gustloff* . Murieron aproximadamente 9.000 personas, el triple que la suma de los que fallecieron a raíz del hundimiento del *Titanic* y del *Lusitania* . Fue el mayor desastre marítimo de la historia. Once días después, Marinesko también hundió el transatlántico *General von Steuben* , con otros 6.000 refugiados a bordo. A pesar de tamaños desastres, durante los tres primeros meses de 1945, los buques alemanes trasladaron nada menos que a un millón de personas (Dönitz decía que habían sido

dos millones) a través del Báltico hasta el oeste de Alemania y Dinamarca.7

Entre los buques que se dedicaron a aquella operación de transporte marítimo estaba el acorazado de bolsillo *Lützow* , cuya suerte condensa la breve historia de la Kriegsmarine. Entró en servicio en abril de 1933, dos meses después de que Hitler fuera nombrado canciller, y fue bautizado con el nombre de *Deutschland* , para que simbolizara el renacer del poderío naval de Alemania. Una vez empezada la guerra, Hitler ordenó que se cambiara el nombre, por temor a que la pérdida de un buque llamado *Deutschland* fuera un golpe de propaganda para los enemigos del Führer. El *Lützow* prestó servicio como asaltante del comercio en el Atlántico, participó en la invasión de Noruega y se dedicó a atacar los convoyes del cabo Norte, para finalmente regresar al Báltico como buque escuela. Ahora, mientras el Tercer Reich se desmoronaba, el *Lützow* transportaba a los refugiados que huían del avance soviético. En abril, el *Lützow* se encontraba en Kiel, el puerto donde había entrado en servicio casi exactamente doce años atrás, cuando un bombardero Avro Lancaster británico lanzó una bomba Tallboy de 5.400 kg justo en medio de la cubierta, y el barco se hundió amarrado en el muelle. El *Lützow* , con las torretas todavía por encima del agua, disparó los cañones de su batería principal para defender el astillero, hasta que se le agotó la munición. Entonces, el 4 de mayo, su tripulación detonó una serie de cargas explosivas para destruirlo. Tres días después Alemania capitulaba. [1]

Durante toda aquella primavera, mientras Hitler bramaba y conspiraba en su búnker, sus antiguos secuaces forcejeaban para ver quién de ellos le sucedería como Führer. Cuando se enteró de que tanto Himmler, el cerebro de la Solución Final, como Göring, el sibarita y adulador comandante de la Luftwaffe, habían conspirado para sucederle, hasta el extremo de ponerse en contacto con agentes neutrales para orquestar una capitulación, Hitler montó en cólera. Modificó su Testamento Final para designar como su sucesor al leal almirante Dönitz, ajeno a todas aquellas conspiraciones. Aquel

mismo día contrajo matrimonio con Eva Braun, su amante, y al día siguiente, encorvado, pálido y temblando visiblemente, entró en su *suite* privada del *Führerbunker* , le dio a su nueva esposa una pastilla de cianuro y se pegó un tiro en la cabeza.8

Al día siguiente, Dönitz recibió un mensaje por radio de Martin Bormann comunicándole que era el nuevo Führer. Aunque posteriormente Dönitz insistía en que él intentó poner fin a la guerra de inmediato, su primer impulso fue consolidar su posición y nombrar un nuevo Gobierno. Incluso habló por la radio para insistir en que «el esfuerzo militar continúa». Resulta esclarecedor que Dönitz no suspendiera la guerra submarina. Tan solo unos días atrás había declarado: «Nosotros, los soldados de la Armada, sabemos lo que tenemos que hacer. Nuestro deber militar, que cumplimos indefectiblemente, pase lo que pase a nuestro alrededor, nos mantiene de pie como una roca de resistencia, fuerte, dura y leal». Por ese tipo de sentimientos Dönitz se había ganado el dudoso honor de ser designado sucesor de Hitler.9

Como estrategia, o lo que pretendía serlo, Dönitz aspiraba a contener a los rusos el tiempo suficiente para llegar a algún tipo de acuerdo con los británicos y los estadounidenses, con lo que, a su juicio, salvaría a Alemania de la peste del bolchevismo. Ordenó al Ejército que siguiera luchando en el Frente Oriental, mientras enviaba a sus delegados para que iniciaran negociaciones con el mariscal de campo Montgomery. Este no tenía autoridad para negociar con los representantes del Gobierno alemán, pero accedió a aceptar la rendición de las unidades del norte de Alemania. Sin embargo, Montgomery insistía en que Dinamarca y Holanda debían estar incluidas en el acuerdo y exigía «la rendición simultánea de todos los buques de guerra y los barcos mercantes». Esa última exigencia provocó que Dönitz suspendiera las negociaciones, ya que los barcos alemanes seguían evacuando a los refugiados del avance de los soviéticos. «La exigencia de entregar nuestros barcos», escribía Dönitz, «me inquietaba enormemente».10

Mientras que Montgomery se excedía en su autoridad al tratar con los emisarios del Gobierno alemán, Eisenhower, un hombre políticamente más hábil, se mostraba más cauto. Insistía en que los

alemanes debían acceder a «una rendición inmediata, simultánea e incondicional en todos los frentes». Eisenhower advertía de que, a falta de un acuerdo así, estaba dispuesto a cerrar sus líneas a los miles de alemanes —tanto militares como civiles— que huían del Ejército Rojo. Dönitz, ya sin otra opción y con los soviéticos en de Berlín, accedió, y el 7 de mayo ordenaba a los generales de la Wehrmacht que firmaran un documento oficial de rendición en la ciudad de Reims. Los representantes soviéticos estamparon sus firmas al día siguiente y las hostilidades concluyeron oficialmente la medianoche del 8 al 9 de mayo.11

Al cabo de 2.075 días, la guerra en Europa se había terminado.

La guerra estaba llegando a un momento crítico también en el Pacífico. Mientras Hitler soñaba febrilmente en el *Führerbunker* con un apocalípsis, a casi 10.000 km de allí los estadounidenses desembarcaban y tomaban al asalto la isla de Okinawa, la mayor de las Islas Ryukyu, que se extienden hacia el sur desde Kyūshū hacia Formosa como la cola de una cometa. Los habitantes de Okinawa no eran de etnia japonesa y hablaban su propio dialecto, pero como el archipiélago había sido incorporado al Imperio japonés en 1879, la isla se consideraba parte de la patria. Por consiguiente, el desembarco de los estadounidenses en Okinawa el 1 de abril supuso una crisis existencial para los dirigentes japoneses. Una vez más, el combate que se avecinaba se calificaba como «la batalla decisiva en defensa de la Patria».12

Para entonces, por supuesto, Japón tenía pocas armas para una batalla así. El Ejército de Tierra japonés, con nada menos que cinco millones de soldados, seguía siendo una fuerza poderosa, aunque con muchas diferencias en lo referente a calidad y equipamiento. Aproximadamente la mitad se encontraba en las islas territoriales de Japón, y el resto se encontraba en su mayor parte en China y en Manchuria. La propia Okinawa contaba con una guarnición de aproximadamente 75.000 soldados, más otros 25.000 milicianos, con una instrucción militar mediocre, reclutados entre la población autóctona de 450.000 habitantes. Estaban dispuestos a presentar

batalla a la desesperada, igual que lo habían hecho las guarniciones japonesas de Peleliu, Iwo Jima y otros lugares. Sin embargo, a pesar de sus valientes declaraciones que hablaban de echar al mar a los invasores, los japoneses sabían que el dominio del mar y del aire de los estadounidenses significaba que si pretendían defender Okinawa iban a tener que recurrir a medidas verdaderamente desesperadas.13

En octubre del año anterior, durante la invasión estadounidense de Leyte, el vicealmirante Taijiro Onishi, comandante de la 1.ª Flota Aérea de Filipinas, había organizado lo que vino en llamarse una unidad «de ataque especial» (*tokkōtai*), formada por pilotos dispuestos a estrellar en picado sus aviones contra los barcos estadounidenses y a sacrificar sus vidas con tal de destruir un buque de guerra enemigo. Como señalábamos en el capítulo 25, el puñado de aviones que se estrellaron contra los portaaviones «jeep» estadounidenses en aguas del golfo de Leyte causaron casi tanto daño a la U.S. Navy como toda la flota de Kurita. Con tan solo doce aviones, el reducido escuadrón de Onishi había hundido el *St. Lô* y dejado fuera de combate a otros cinco portaaviones pequeños, de los que tres sufrieron unos daños tan graves que tuvieron que regresar a Estados Unidos para realizar reparaciones.

Los ataques suicidas sacaban el máximo partido a los pilotos con escasa formación de los que ahora dependía Japón, y dado que cada vuelo era solo de ida, la táctica duplicaba el alcance de sus aviones. Y además, al exigir el sacrificio supremo en aras de su país y su emperador, los ataques suicidas encarnaban los ideales del *yamato-damashii* . Onishi no fue el primero que propuso aquel protocolo a la desesperada, pero fue quien al final lo llevó a la práctica.14

Durante varias semanas después de la batalla del golfo de Leyte, los pilotos *tokkōtai* causaron daños en varios portaviones de clase *Essex* e *Independence* , y el 6 de enero 30 aviones japoneses se estrellaron contra nada menos que 15 buques estadounidenses en un solo día, matando a 167 tripulantes e hiriendo a otros 500. Desde el punto de vista de los japoneses, aquellos éxitos de las unidades kamikazes eran la única nota positiva tras los fracasos de la campaña del golfo de Leyte. Onishi racionalizaba el sacrificio de

tantísimos jóvenes con el argumento de que los ataques convencionales contra los buques estadounidenses por parte de unos pilotos tan novatos eran prácticamente suicidas de todas formas, resultaban mucho menos eficaces y tenían menos probabilidades de modificar el rumbo de la guerra. Por otra parte, si los estadounidenses perdían muchos barcos en su ofensiva contra la patria japonesa, podía darse el caso de que aún estuvieran dispuestos a aceptar un acuerdo negociado para poner fin a la contienda. Ese tipo de argumentos ayudaron a Onishi a convencer al alto mando de la Armada y a Mitsumasa Yonai, ministro de Marina, de que la táctica suicida debía emplearse a mayor escala.15

La Unidad Kamikaze de Ataque Especial se creó oficialmente el 5 de marzo de 1945, tan solo unos días antes de que gran parte del centro de Tokio quedara reducido a cenizas por el primer ataque de los B-29 con bombas incendiarias. El nombre derivaba del viento divino (*kami-kaze*) que había destruido por dos veces las flotas de invasión de Kublai Kan en el siglo XIII . Esta vez, los japoneses iban a aportar su propia intervención divina con los escuadrones kamikazes. El comandante del programa era el vicealmirante Matome Ugaki, antiguo jefe de Estado Mayor de Yamamoto, con Onishi a su vez como su jefe de Estado Mayor. Ugaki y Onishi reunieron cientos de aviones llegados desde todo Japón, y de lugares tan distantes como Manchuria y Corea, y los ocultaron en docenas de pequeños aeródromos de la isla de Kyūshū. Aunque esperaban reunir hasta 3.500 aviones, los reiterados ataques aéreos de los portaaviones de Mitscher mermaron sus recursos hasta aproximadamente la mitad de esa cifra.16

Encontrar pilotos resultaba más fácil. Los cadetes de la Armada, muchos de los cuales aún no habían cumplido veinte años al principio de su formación como pilotos, se congregaban para escuchar un discurso encomiástico por parte de algún oficial de alta graduación, y después recibían un formulario donde se les pedía que eligieran entre una de las tres siguientes opciones:

1. No quiero ingresar en el *tokkōtai.*

2. Me gustaría ingresar en el *tokkōtai.*
3. Mi ferviente deseo es ingresar en el *tokkōtai.*

Prácticamente todos elegían la tercera opción. Uno de aquellos cadetes lo expresaba con total naturalidad: «Cuando nos convertimos en soldados, ofrecimos nuestras vidas al Emperador. [...] Por consiguiente, el "ataque especial" es otra manera de cumplir con nuestras obligaciones militares».17

Además de los aviones pilotados, el mando de Ugaki incluía bombas volantes propulsadas por cohetes que también eran pilotadas por voluntarios hasta el blanco. Los japoneses las llamaban *ohka* (literalmente «flores de cerezo»), pero los estadounidenses, que no eran capaces de comprender aquella práctica, las calificaban de *baka* («estúpidas»). Al igual que los misiles teledirigidos Fritz-X alemanes que habían destruido el acorazado italiano *Roma* en el Mediterráneo, las *ohka* se transportaban hasta la zona de guerra colgadas de un bombardero convencional, normalmente un Betty bimotor, y se soltaban a una distancia de entre 24 y 32 km del blanco. La diferencia era que en vez de dirigirse por radiocontrol, como la versión alemana, la *ohka* japonesa era una bomba tripulada guiada hasta el blanco por un piloto voluntario. Una vez soltadas, las *ohkas* volaban a más de 800 km/h, lo que las hacía prácticamente invulnerables al fuego antiaéreo. El problema era acercar a los pesados Bettys a menos de 24 o 32 km de los buques estadounidenses para poder lanzarlas. En uno de los primeros ataques de nueve Bettys armados con *ohkas* , los cazas Hellcat estadounidenses abatieron ocho de ellos antes de que se acercaran lo suficiente para poder lanzar las bombas, pero el *ohka* que lo logró consiguió hundir un destructor. Los ataques posteriores causaron daños en otros buques estadounidenses, pero las pérdidas no fueron lo bastante graves como para resultar significativas desde el punto de vista estratégico.18

Los kamikazes eran mucho más numerosos, y por consiguiente mucho más peligrosos. Para un ataque kamikaze, los japoneses normalmente utilizaban Zeros, antaño el mejor caza del Pacífico,

pero ahora sustancialmente inferior a los nuevos cazas estadounidenses. Cada Zero portaba una bomba de 250 kg; con esa carga, el avión perdía una gran parte de su legendaria maniobrabilidad. Por esa razón, tenían que ser escoltados hasta el blanco por cazas convencionales pilotados por aviadores más experimentados. Al principio, los kamikazes atacaban en grupos de tres o cuatro, con dos o tres cazas como escolta. En aguas de Iwo Jima, ese tipo de grupos lograron hundir el portaaviones de escolta *Bismarck Sea* y causar graves daños al portaaviones de la flota *Saratoga* . Sin embargo, a su regreso, los pilotos informaban, como de costumbre, de unas hazañas mucho mayores. De acuerdo con los partes de los pilotos, Ugaki informó a Tokio de que sus kamikazes habían destruido «siete portaaviones enemigos, dos acorazados y un crucero».19

Para la campaña de Okinawa, Ugaki planeó un ataque a gran escala, y decidió enviar no ya tres o cuatro kamikazes a la vez, sino cientos de ellos, en un ataque en forma de enjambre que debía arrollar a los estadounidenses. El 30 de marzo, durante un ataque preliminar, un kamikaze consiguió estrellar su avión contra el buque insignia de Spruance, el *Indianapolis* . Spruance salió ileso, pero fue necesario enviar el *Indianapolis* de vuelta a Estados Unidos para repararlo, y Spruance trasladó su pabellón al acorazado *New Mexico* . [2] Aquel ataque fue tan solo el prólogo.20

Las ofensivas kamikazes a gran escala, denominadas *kikusui* , comenzaron el 6 de abril. Aquella mañana, Ugaki envió un total de 700 aviones, que despegaron desde distintos aeródromos a lo largo y ancho de Kyūshū. Tan solo aproximadamente la mitad (335) eran kamikazes. Los demás eran o bien bombarderos convencionales o bien cazas de escolta, cuya misión era repeler a los Hellcats para que los kamikazes pudieran llegar hasta los barcos estadounidenses. A los kamikazes no les faltaban los blancos. Las aguas que rodean Okinawa estaban repletas de barcos; la flota de invasión de Okinawa era la más grande desde los desembarcos del Día D frente a la costa de Normandía. El almirante Morison, que lo presenció, recordaba

que además de los buques de guerra, «hasta donde alcanzaba la vista, el mar estaba cubierto de LST, de lanchas de desembarco y de barcos de control».21

Aunque los pilotos kamikazes tenían órdenes de centrarse en los portaaviones, tan solo unos pocos lo hacían. A una distancia de entre 64 y 115 km del cuerpo principal de la flota de invasión, Richmond Kelly Turner había posicionado un arco de 16 destructores pequeños y destructores de escolta como piquete de guardia de radar para que dieran la alerta temprana de la llegada de aviones enemigos. Aquellos eran los primeros buques de guerra con los que se topaban los pilotos kamikazes. Para aquellos pilotos novatos, de los que muy pocos habían visto un buque de guerra estadounidense desde el aire, probablemente los barcos de guardia de radar no se diferenciaban mucho de los acorazados, y debido a su ansia por cumplir su sagrada misión, se lanzaban en picado al ataque.22

Aquella mañana de abril, los tres destructores en misión de guardia más próximos a Kyūshū eran el *Bush* , el *Calhoun* y el *Emmons* , que se convirtieron en el blanco de nada menos que 50 kamikazes. Cuatro de ellos se estrellaron contra el *Bush* , otros cinco contra el *Emmons* ; otros cayeron en las aguas circundantes, víctimas de un certero fuego antiaéreo o bien porque simplemente fueron incapaces de alcanzar su blanco. Los tres buques estadounidenses se hundieron, con cuantiosas bajas. Aquel día, en otros puntos, los kamikazes también hundieron un LST, dos Barcos de la Victoria y dos buques de munición, además causaron daños en otros tres barcos, entre ellos el acorazado *Maryland* . Un grupo de kamikazes sí logró atacar a los portaaviones estadounidenses, que para Ugaki eran el blanco principal, pero prácticamente todos ellos fueron abatidos por las patrullas aéreas de combate de los Hellcats, y tan solo uno logró alcanzar al portaaviones *Hancock* . A pesar de la gravedad de los daños, no bastaron para parar la invasión.23

Ugaki no se desanimó. Una vez más, los partes de daños de los pilotos que regresaron —quienes habían participado en la misión como escoltas— exageraron los resultados. «Las aguas que rodean Okinawa», anotaba Ugaki en su diario, «se convirtieron en un mar de matanza». Aunque no fueron tan espectaculares, los daños eran

reales, y a lo largo de las semanas siguientes los kamikazes se cobraron cuantiosas bajas entre la flota estadounidense.24

En los ataques posteriores, los pilotos kamikazes más impacientes siguieron centrándose en los destructores del piquete de guardia. Uno de ellos, el destructor USS *Laffey* sufrió el que tal vez fue el ataque aéreo más persistente de la guerra. La mañana del 16 de abril, el *Laffey* , un destructor nuevo cuyo nombre hacía honor al que se perdió en Guadalcanal, ocupaba el Puesto de Guardia n.º 1, a 48 km de la costa de la punta septentrional de Okinawa. A las 8.20 de la mañana su operador de radar informaba de que había por lo menos 50 aviones enemigos volando hacia allá, y «aproximándose a gran velocidad desde el norte». La mitad de ellos se separó de la formación para ir en busca de otros blancos, pero los demás se lanzaron contra el *Laffey* . «¡Que vienen!», gritó un vigía, y durante la hora y veinte minutos siguientes los kamikazes atacaron al destructor desde todos los puntos cardinales.25

Los artilleros del *Laffey* podían disparar más de mil proyectiles de artillería antiaérea por minuto, y gracias a la significativa ayuda de los cazas amigos lograron abatir los primeros nueve aviones atacantes. Entonces, a las 8:39, un bombardero Val golpeó de refilón contra la proa del *Laffey* , cruzó la cubierta a toda velocidad y explotó junto a la cubierta de popa. Unos minutos después, un Judy se estrellaba contra una batería de cañones de 20 mm en mitad del barco. A continuación, otro Val que se aproximaba por la popa se estrellaba contra el soporte de un cañón de 127 mm. Los equipos de control de daños trabajaban con frenesí para contener los incendios, mientras el *Laffey* maniobraba desaforadamente a 32 nudos. Una bomba que impactó en el protector de la hélice de babor bloqueó el timón en la posición de todo a babor de modo que el *Laffey* empezó a «dar vueltas a lo loco, como un pez herido», en palabras del capitán de corbeta Frank Manson. Otros dos aviones se estrellaron contra el maltrecho destructor en llamas. Los ataques eran constantes, incluso parecía que iban a durar eternamente, pero cesaron a las 9.47.26

El capitán de fragata Julian Becton, comandante del *Laffey* , que por fin podía respirar con tranquilidad, examinó los daños: «Había

restos de aviones desparramados por toda nuestra cubierta, desde la proa hasta la popa: motores, trenes de aterrizaje, alas, restos de cadáveres de pilotos japoneses. Qué desastre». Becton estimaba que el *Laffey* había sido alcanzado por 8 kamikazes y 4 bombas; habían muerto32 tripulantes y otros 71 estaban heridos. Y sin embargo, de algún modo el *Laffey* seguía a flote. Fue remolcado hasta Okinawa para realizar algunas reparaciones rápidas, después navegó por sus propios medios hasta Saipán, y desde allí hasta la Costa Oeste de Estados Unidos. Aunque para él la guerra se había terminado, el *Laffey* sigue a flote y está abierto al público en el Museo de Patriot's Point, en Mount Pleasant, Carolina del Sur, junto al *Yorktown* .27

Aquel mes hubo más ataques kamikazes en masa, y prosiguieron hasta el mes de mayo. El 11 de mayo, dos kamikazes alcanzaron al buque insignia de Mitscher, el portaaviones *Bunker Hill* , y el almirante se vio obligado a trasladar su pabellón al *Enterprise* . Tres días después también fue alcanzado el *Enterprise* , de modo que Mitscher tuvo que trasladarse de nuevo, esta vez al *Randolph* . Todos esos ataques, a pesar de su gravedad, no obligaron a los Aliados a cancelar la invasión de Okinawa, y ni siquiera llegaron a entorpecer el apoyo a las operaciones en tierra.

Muy pronto Ugaki no tuvo más remedio que admitir, por lo menos ante sí mismo, que los kamikazes no iban a dar un vuelco a la guerra. Los pilotos que regresaban de sus misiones habían informado del hundimiento de docenas de portaaviones estadounidenses, aunque Ugaki reflexionaba en su diario que, si eso fuera verdad, no habría «tantos portaaviones indemnes todavía en funcionamiento». A partir de mayo quedó claro que, a pesar de su terrible coste, la campaña de los kamikazes había fracasado. Aun así, prosiguió durante otro mes entero; a Japón ya no le quedaban más recursos que lanzar contra sus enemigos. La situación llevaba a Ugaki a asumir una actitud estoica. El último día de abril escribía: «En medio de la batalla decisiva, no lamento que pase la primavera. La primavera volverá, pero lo que temo es que no vuelva la posibilidad de recuperar la situación de la guerra». Ese mismo día, en Berlín, Hitler se pegaba un tiro.28

Entre el 6 de abril y el 22 de junio los japoneses llevaron a cabo 10 ataques masivos con kamikazes, un total de 1.465 aviones, y por supuesto de pilotos, contra los estadounidenses. Hundieron 36 buques estadounidenses y dañaron otros 300. Okinawa cayó de todas formas, lo que hacía que la invasión de Japón fuera no solo muy probable sino inminente.29

En medio de la campaña, Ugaki escribió un *haiku* , que anotó en su diario:

> *Las flores del ataque especial están cayendo*
> *cuando la primavera se va*
> *con la primavera se van*
> *los jóvenes como flores de cerezo*
> *dejando los cerezos tan solo con las hojas.* 30

Aquel mes de abril la armada de superficie de Japón estaba casi tan desprovista de buques como la Kriegsmarine. Sus dos acorazados-portaaviones hermafroditas que habían sobrevivido a la batalla del golfo de Leyte, el *Ise* y el *Hyuga* , habían quedado inutilizados por los ataques aéreos estadounidenses, y en cualquier caso carecían tanto de los aviones como del combustible necesarios para hacerse a la mar. Eso dejaba a Japón con un solo buque capital, el *Yamato* , disponible para el servicio activo. En el Ministerio de Marina algunos argumentaban que el *Yamato* debía reservarse para defender la patria cuando llegara el momento. A otros les parecía intolerable que el buque más emblemático de la Armada estuviera ocioso mientras los jóvenes pilotos se lanzaban a la muerte en defensa de Okinawa. Los defensores de este segundo punto de vista recibieron un espaldarazo elocuente, mejor dicho irresistible, del mismísimo emperador, cuando, en la presentación oficial del plan para la defensa de Okinawa con kamikazes, Hirohito preguntó: «¿Dónde está la Armada?». Puede que solo fuera una pregunta, pero para los oficiales de la Armada japonesa fue una sonora bofetada en la cara. Era intolerable que algunos hablaran en tono de burla del *Yamato* como «un hotel flotante para almirantes ociosos e ineptos». El almirante Kusaka le explicaba a un subordinado que el

Yamato debía salir a combatir porque su «prestigio era objeto de críticas». Lo que llevó a los japoneses a enviar al *Yamato* a la batalla por Okinawa fue el temor a que les avergonzaran.31

Con apenas el combustible suficiente (en gran parte sintetizado a partir de aceite vegetal) para el trayecto de ida, el *Yamato* debía navegar hacia el sur desde el mar Interior, agotar toda su munición contra los invasores frente a la costa de Okinawa, y después encallar en la isla para que su tripulación de 3.500 hombre pudiera sumarse al Ejército en la lucha contra los invasores. Prácticamente todo el mundo era consciente de que, sin cobertura aérea, era casi seguro que el *Yamato* nunca lograría llegar hasta Okinawa, y aunque lo consiguiera, la idea de que los marineros saltaran desde sus cubiertas para combatir contra los soldados y los marines ya en tierra era una pura fantasía. Se trataba de un gesto: un último ataque, audaz y a la desesperada, como las cargas *banzai* en tantas islas del Pacífico. Como reconocimiento del hecho, las órdenes que recibió el vicealmirante Seiichi Itō decían explícitamente que «esta es una operación *tokkōtai* ».32

Oficialmente, por lo menos, el grupo del *Yamato* debía actuar como un señuelo, a fin de atraer a los estadounidenses y alejarlos de sus portaaviones, y que estos fueran más vulnerables a los ataques de los kamikazes. Aquella explicación no logró engañar a casi nadie. Itō le dijo a sus oficiales: «Nos están brindando la ocasión idónea para morir». En el momento en que la tripulación del *Yamato* se preparaba para zarpar, sus oficiales se congregaron para el tradicional brindis con sake antes de la partida. Cuando todos levantaron sus vasos, al oficial de navegación se le cayó sin querer el suyo y se hizo añicos contra el suelo. Se produjo un profundo silencio, al tiempo que el oficial agachaba la cabeza avergonzado. Aquello era un terrible presagio.33

Ese mismo día, por la noche, el *Threadfin* , uno de los dos submarinos estadounidenses que vigilaban la salida del mar Interior, informaba del contacto con un buque de gran tamaño, acompañado por varios buques más pequeños, que salían por el canal de Bungo.

Al recibir la noticia, la primera reacción de Spruance fue alertar al almirante Morton Deyo para que preparara sus acorazados para un combate en superficie. Sin embargo, Mitscher no pensaba desaprovechar aquella oportunidad. Al amanecer ordenó a los aviones embarcados de largo alcance que iniciaran la búsqueda, que dio resultado a las 8.30 de la mañana del 7 de abril, cuando un piloto informó de la presencia de un gran acorazado, un crucero ligero y ocho destructores en el mar de China Oriental. Mitscher ordenó un ataque a gran escala de 280 aviones que despegaron desde nueve portaaviones. Solo entonces Mitscher se puso en contacto con Spruance, con un mensaje por radio TBS donde le preguntaba: «¿Te encargas tú, o me encargo yo?». Spruance le contestó: «Encárgate tú». Para entonces los aviones ya iban de camino.34

El *Yamato* nunca tuvo la mínima posibilidad. Los aviones estadounidenses empezaron a dar vueltas a gran altura por encima de los diez buques japoneses y fueron escogiendo cuidadosamente sus objetivos. Poco después de mediodía, se lanzaron al ataque. Algo antes, un torpedo estadounidense había alcanzado al crucero ligero *Yahagi* en la sala de máquinas, dejándolo varado en el agua. A partir de ahí, ya prácticamente indefenso, el *Yahagi* fue alcanzado nada menos que por 12 bombas y 7 torpedos hasta que empezó a hundirse y su capitán ordenó abandonar el barco. También fueron alcanzados casi todos los destructores de la escolta, y cuatro de ellos se fueron a pique. Sin embargo, el centro de atención de los estadounidenses era el *Yamato* .35

Además de los cañones de su batería principal, el *Yamato* tenía 6 cañones de 152 mm, 24 cañones de 127 mm y nada menos que 162 cañones pequeños de 25 mm. Incluso sus gigantescos cañones de 460 mm podían disparar un nuevo tipo de proyectil antiaéreo que los convertía en enormes escopetas que dispersaban trozos de metralla por todo el cielo. Todo aquel armamento, por sobrecogedor que fuera, no pudo proteger al *Yamato* de los aviones estadounidenses. En un ataque coordinado, los bombarderos y los aviones torpederos atacaron reiteradamente al *Yamato* en oleadas que llegaban a intervalos de entre 15 y 20 minutos. Uno de los pocos oficiales

japoneses que sobrevivieron al ataque recordaba las «estelas plateadas de los torpedos [...] que convergían silenciosamente sobre nosotros desde todas direcciones». El joven oficial estaba anonadado por las «incesantes explosiones, los fogonazos de luz cegadora, los ruidos atronadores y las aplastantes sacudidas de las ondas expansivas».36

Durante los primeros ataques, numerosos torpedos impactaron contra el costado de babor del *Yamato* , que empezó a escorarse visiblemente. Las bombas explotaban a lo largo de toda la cubierta, levantando por los aires los puestos de artillería antiaérea y convirtiendo su superestructura en una masa de metal retorcido. Más tarde, cuando los aviones de la tercera oleada acertaron con otros cinco torpedos en el casco del *Yamato* , su escora aumentó de forma alarmante. El almirante Itō no tuvo más remedio que ordenar la inundación de su sala de calderas y de máquinas, sacrificando a los hombres que se encontraban en ellas, para impedir que el barco volcara, aunque por supuesto eso dejaba al *Yamato* varado en el agua y sin propulsión. Después llegó el cuarto ataque... y el quinto... y el sexto. Al final, la escora del *Yamato* aumentó hasta los 80 grados —claramente el barco estaba sentenciado—. Para asegurarse de que el resto de la tripulación no quedara atrapada en el interior del buque cuando volcara, Itō ordenó subir a cubierta a todos los tripulantes. Estrechó solemnemente la mano de su jefe de Estado Mayor y se retiró a su camarote. Sobre las 14.30, el buque simplemente hizo explosión: «los destellos de las grandes llamaradas salían disparadas hacia las nubes oscuras», y la columna de humo se elevaba hasta más de un kilómetro y medio de altura. El humo pudo verse desde la isla de Kyūshū, a 160 km de distancia. Cuando el humo se disipó, el *Yamato* había desaparecido. A lo largo de las dos horas que duró el ataque aéreo, los estadounidenses perdieron diez aviones.37

Al tiempo que expiraba la Armada japonesa, la fuerza naval de los Aliados en el Pacífico seguía aumentando. De los astilleros estadounidenses llegaban más y más barcos recién construidos, y

desde el teatro europeo también llegaban otros buques, entre ellos un sustancial contingente británico. Teniendo en cuenta que la guerra en Europa estaba tocando a su fin, Churchill estaba ansioso por enviar al Pacífico un grupo de combate de la Royal Navy, sobre todo para conseguir una posición de fuerza con la que influir en el futuro de las antiguas colonias de Gran Bretaña, en especial Hong Kong y Singapur. Cuando Churchill mencionó la idea en la Segunda Conferencia de Quebec (la Conferencia Octagon), en septiembre de 1944, los estadounidenses no se mostraron precisamente entusiasmados. El almirante King, tan directo como de costumbre, insistía en que la presencia de los británicos no era necesaria ni deseada, y que probablemente iba a suponer más una carga que una ayuda. King insistía en que la presencia de un grupo de combate de la Royal Navy en el Pacífico iba a complicar aún más una cadena de mando ya de por sí enrevesada, y tan solo incrementaría la carga logística de los estadounidenses. Señaló que los buques británicos solían tener un alcance menor, lo que dificultaba una cooperación eficaz entre las dos Armadas. Sin decirlo expresamente, también saltaba a la vista que a King y otros altos mandos les desagradaba la idea de que, después de que la U.S. Navy se hubiera hecho cargo de la guerra contra los japoneses a lo largo de tres años, ahora los británicos pretendieran hacer acto de presencia en el último momento y reclamar una parte de la victoria. A pesar de aquellos recelos, Roosevelt le dijo a Churchill que los estadounidenses estaban encantados de aceptar el ofrecimiento de los británicos.38

Sobre el papel, la Flota Británica del Pacífico (BPF), como se la denominó oficialmente, era una fuerza sustancial. Contaba con dos acorazados, de los que uno era el *King George V* , que había dado caza al *Bismarck* en 1941, y seis portaaviones, de los cuales cuatro se mantenían en servicio activo. Aunque el mando supremo le correspondía al almirante sir Bruce Fraser, este izó su pabellón en tierra, en Sídney, de modo que el mando operativo del grupo de combate recayó en el almirante Bernard Rawlings, «un refinado *gentleman* británico de la vieja escuela», según un oficial estadounidense que prestó servicio en su Estado Mayor. El almirante

sir Philip Vian estaba al mando de la flota de portaaviones, que vino en llamarse Grupo de Combate 113. No obstante, a pesar de su aparente poderío, el escepticismo de King sobre la utilidad de aquella flota resultó ser más que fundado. A los británicos, veteranos de tantos años de guerra en el mar del Norte y el Mediterráneo, les intimidaban las enormes distancias que conllevaba el teatro de operaciones del Pacífico. A pesar de la presencia de 22 buques cisterna británicos, la práctica de repostar durante la travesía, que para los estadounidenses ya era una tarea rutinaria, resultaba especialmente problemática. El propio Vian reconocía que los intentos de los británicos de repostar en alta mar eran «un asunto engorroso, impropio de los hombres del mar, en comparación con el método estadounidense». Además de ese tipo de dificultades logísticas, los buques de la Royal Navy no estaban climatizados y las temperaturas en su interior a veces superaban los 38 ºC.39

Para la campaña de Okinawa, Spruance encomendó a los portaaviones de Vian la tarea de destruir los aeródromos japoneses de las islas de Miyako e Ishigaki, al sur de Okinawa. Y así lo hicieron, llenando de cráteres los aeródromos para que no pudieran utilizarlos los pocos aviones que le quedaban a Japón. A pesar de todo, incluso a Vian le parecía evidente que aquella tarea era más bien secundaria. Los portaaviones británicos sí demostraron ser superiores a sus homólogos estadounidenses en un aspecto. El 1 de abril, el día que los estadounidenses desembarcaban en Okinawa, un kamikaze lograba impactar directamente contra el *Indefatigable* , pero gracias al blindaje de su cubierta de vuelo, del que carecían los portaaviones estadounidenses, el ataque tuvo unas repercusiones relativamente leves, y, fiel a su nombre, el *Indefatigable* volvía a funcionar a plena capacidad al cabo de una hora. Dos semanas después, un ataque más serio contra el *Formidable* provocó daños mayores, pero el barco también recuperó su estatus de plena operatividad al cabo de seis horas. Los portaaviones del Grupo de Combate 113 lanzaron ataques contra sus respectivos blancos en Formosa y en las Islas Ryukyu, pero las exigencias de un servicio ininterrumpido en un entorno extraño muy pronto empezaron a dejarse notar. El *Illustrious* , que había llevado a cabo el ataque

contra Tarento en 1940, acabó siendo no apto para navegar, por lo que se vio obligado a regresar a Gran Bretaña a mediados de abril. A finales de mayo, todos los buques de Rawlings necesitaban reacondicionamiento y regresaron a Sídney. Los aviones del grupo de combate de Vian habían realizado 4.691 misiones y habían destruido 75 aviones japoneses, con un saldo de 26 aviones británicos abatidos. Pero además los británicos perdieron 134 aviones por accidentes operativos o por los ataques de los kamikazes. Churchill había logrado colocar un grupo de combate de la Royal Navy en el Pacífico, pero su actuación contribuyó relativamente poco a promover sus objetivos políticos.40

La batalla por Okinawa duró casi tres meses, y entremedias se produjeron importantes acontecimientos políticos. El 7 de abril, el mismo día que el *Yamato* se iba a pique en el mar de China Oriental, dimitía el primer ministro japonés, Kuniaki Koiso, siendo relevado por Kantaro Suzuki, un almirante jubilado de ochenta años que desde el principio se había opuesto a una guerra con Estados Unidos. Suzuki nombró a muchos otros almirantes jubilados como ministros de su Gobierno, lo que provocó que Ugaki comentara: «La Armada, ahora sin barcos, va a combatir en el momento crítico por el procedimiento de formar Gobierno. [...] ¡Ja, ja!».41

Cinco días después, Estados Unidos también tenía que afrontar un cambio de líder cuando, el 12 de abril, Franklin Roosevelt, de tan solo sesenta y tres años de edad, fallecía por una hemorragia cerebral en su chalé de Warm Springs (Georgia). Hitler, al que le faltaban menos de tres semanas para morir por su propia mano, sintió una explosión de alegría cuando se enteró de la noticia, y dijo a los que le rodeaban que aquello iba a dar un vuelco a la guerra.

En Okinawa, la resistencia cesó el 22 de junio, y con ello también se acabaron los ataques masivos de los kamikazes. A pesar de los encarnizados combates cuerpo a cuerpo en tierra, por culpa de los kamikazes la Armada estadounidense sufrió más bajas mortales durante aquella campaña (4.907) que el Ejército (4.675) o la Infantería de Marina (2.928). Por supuesto, los que más bajas

sufrieron fueron los japoneses. Durante los escasos tres meses transcurridos entre el 1 de abril y el 22 de junio, probablemente cayeron en combate 70.000 soldados japoneses, más otros 11.000 que murieron en las denominadas «operaciones de limpieza» posteriores. También murieron más de 100.000 civiles. Entre los muertos figuraban los comandantes de los dos bandos enfrentados: el general Mitsuru Ushijima y el general Simón Bolívar Buckner, que había sido objeto de grandes críticas por su gestión de aquella prolongada y sangrienta campaña.42

Conforme a cualquier criterio nacional, a finales de junio Japón estaba derrotado. Los B-29 estadounidenses habían reducido a cenizas sus ciudades y los submarinos estadounidenses había cortado las importaciones hasta de los productos más básicos. Aunque LeMay seguía centrado en el bombardeo estratégico contra las ciudades japonesas, Nimitz le convenció para que dedicara algunos aviones a colocar más de 13.000 minas en los puertos japoneses y sus alrededores, y el minado aéreo asfixió aún más las importaciones japonesas. Los submarinos estadounidenses se movían a placer por el Pacífico occidental, incluido el mar del Japón, donde nueve submarinos estadounidenses, a las órdenes del capitán de fragata Earl Hydeman, hundieron 31 barcos a lo largo de tres semanas de junio. En julio, el submarino *Barb* , comandado por Gene Fluckey, arribó a la isla de Sajalín y envió a tierra un pelotón que colocó explosivos en una vía férrea de la costa y dinamitó un tren a su paso por el lugar. Japón se había convertido en un blanco pasivo, que encajaba el castigo y era incapaz de devolver los golpes.43

Nada indicaba que Japón estuviera próximo a rendirse. Los militaristas seguían predominando en el seno del Gobierno, y lo que en Japón pasaba por ser un «partido de la paz», que incluía al primer ministro Suzuki, estaba formado por personas convencidas de que Japón debía considerar la posibilidad de unas negociaciones para llegar a un acuerdo por el que el país no solo debía conservar su identidad y su soberanía, sino también al menos una parte de sus conquistas en el extranjero. Nadie abogaba por la rendición. El Gobierno japonés presuponía que después de Okinawa, a los

estadounidenses les llevaría varios meses poner en marcha otra ofensiva, lo que les daría tiempo para buscar alternativas, como por ejemplo pedirle a los soviéticos que mediaran en un armisticio. A pesar de su cauta retirada hacia la costa, los ejércitos japoneses seguían combatiendo encarnizadamente en China, igual que en Birmania y en Filipinas. El Estado Mayor del Ejército concentró nada menos que diez mil aviones en Kyūshū para resistir a la temida invasión estadounidense. Por último, el culto a la actitud desafiante y el código del *bushido* eran tan fuertes entre las Fuerzas Armadas japonesas que la mayoría de los dirigentes militares estaban totalmente dispuestos a asumir que era preferible sacrificar hasta el último habitante de Japón antes que sufrir la vergüenza de una rendición.44

El 26 de julio, los jefes de Gobierno aliados se reunieron en Potsdam, en la Alemania ocupada. Sin consultar a los soviéticos, los estadounidenses y los británicos publicaron la Declaración de Potsdam, dirigida a los dirigentes japoneses. Después de prometer que iban a permitir que los soldados japoneses regresaran a casa y que los Aliados no tenían intención de esclavizar al pueblo japonés, la declaración concluía con un ultimátum: «Instamos al Gobierno de Japón a proclamar la rendición incondicional de todas las Fuerzas Armadas japonesas», o de lo contrario tendrían que enfrentarse a una «destrucción inmediata y total». Dado que los japoneses no estaban al corriente del Proyecto Manhattan ni del acuerdo, todavía secreto, por el que los soviéticos se habían comprometido a sumarse a la guerra contra Japón en agosto, supusieron que se trataba de una posición negociadora más. Conscientes de la falta de participación de los rusos en la declaración, seguían abrigando esperanzas de que estos aún estuvieran dispuestos a actuar como mediadores.45

El plan estadounidense para la invasión y la conquista de Japón —la Operación Downfall (caída)— presuponía correctamente que los japoneses iban a «seguir luchando hasta el último extremo de sus capacidades». Los estadounidenses, que recordaban la predisposición de los civiles de Saipán a suicidarse antes que caer prisioneros y su experiencia con los kamikazes, esperaban

encontrarse con una «población fanáticamente hostil». Como si quisieran confirmarlo, los japoneses promulgaron una ley por la que todos los varones mayores de quince años y todas las mujeres de entre diecisiete y cuarenta años pasaban a formar parte de las Fuerzas Armadas para la defensa de las islas territoriales. Las autoridades japonesas instaban a la población a defender la patria con lanzas y piedras, incluso a puñetazo limpio. Si les cortaban las manos, debían intentar morder a sus enemigos. Las interceptaciones de información Ultra indicaban una concentración de unidades japonesas en Kyūshū, en un número lo suficientemente grande como para sugerir que el desembarco estadounidense previsto en la región iba a resultar extremadamente costoso. A falta de alguna intervención casi sobrenatural, parecía posible, e incluso probable, que la guerra solo podía terminar con una campaña prácticamente de exterminio.46

La intervención sobrenatural llegó en forma de nube de hongo.

La detonación de la primera bomba atómica, el 6 de agosto, no suscitó una rendición inmediata; a pesar de los informes que llegaban de Hiroshima, los dirigentes militares japoneses seguían manteniendo su actitud desafiante. Ellos, al igual que muchos otros miembros del Gobierno, continuaban insistiendo en que Japón debía luchar hasta el final. El ministro de la Guerra, el general Korechika Anami, repetía que era preferible que toda la población de Japón fuera exterminada antes que aceptar la rendición. Tres días después, otra bomba atómica devastaba Nagasaki, y la Unión Soviética declaraba la guerra a Japón. Ambos acontecimientos forzaron a los japoneses a reconsiderar la situación. El empleo de las bombas atómicas por Estados Unidos en agosto de 1945 se ha explicado y racionalizado a menudo con el argumento de que, al evitar una invasión, salvaron la vida de varios cientos de miles de soldados estadounidenses. Cabría argumentar que también salvaron la vida de muchos millones de japoneses.

El 9 de agosto, tan solo unas horas después del comienzo de la invasión soviética de Manchuria y de la explosión de la segunda bomba atómica, el emperador convocó una reunión del Consejo Supremo. Escuchó en silencio el debate entre sus asesores sobre lo

que había que hacer. Incluso entonces, el general Yoshijirō Umezu, jefe del Estado Mayor Imperial, insistía en que aunque la intervención soviética era «desfavorable», no se podía descartar un desenlace positivo de la guerra. Cuando finalmente el primer ministro Suzuki le pidió al emperador que expusiera su punto de vista, Hirohito les dijo que Japón debía «soportar lo insoportable» y aceptar las condiciones de Potsdam, siempre y cuando se preservara el trono imperial. Acto seguido abandonó la sala.

En teoría, el pronunciamiento del emperador era decisivo, y el Gobierno japonés notificó a los Aliados que estaba dispuesto a aceptar los protocolos de Potsdam. Sin embargo, después transcurrieron varios días sin ulteriores comunicaciones. Las incursiones de los B-29 se habían suspendido debido al mal tiempo, y el presidente Harry Truman era reacio a reanudarlas, por temor a que se interpretara como un rechazo a la paz por parte de Estados Unidos. Sin embargo, tras varios días de silencio de Tokio, el 13 de agosto Truman autorizó la reanudación de los bombardeos. Los retrasos eran una consecuencia del persistente rechazo a la idea de rendición en el seno del Ejército japonés. Los comandantes japoneses en China e Indochina controlaban casi dos millones de soldados, y durante varios días se dudó de si iban a obedecer la orden de rendirse, aunque fuera una orden del emperador. En Tokio, un grupo de oficiales de baja graduación conspiró para apoderarse de la grabación del discurso donde el emperador anunciaba la rendición para evitar que se emitiera por la radio. Mientras tanto, las bombas incendiarias volvían a llover sobre las ciudades de Japón.

Finalmente, a mediodía del 15 de agosto, el discurso de Hirohito se emitió por radio a toda la nación. Fue un momento desconcertante para sus súbditos, que hasta ese momento nunca habían oído la voz del emperador. Hirohito les dijo que «la situación de la guerra se ha desarrollado de una forma que no necesariamente favorece a Japón», y por esa razón Japón iba a aceptar «las disposiciones de la Declaración Conjunta». La devoción por el emperador era tan grande que nada más emitirse por radio aquellas palabras, las conspiraciones de los militaristas se

desmoronaron. Aquella noche Truman ordenaba a los comandantes sobre el terreno que pusieran fin a las operaciones ofensivas.47

La guerra había terminado.

[1] Ese no fue del todo el final de la historia. Cuando los soviéticos ocuparon Kiel, reflotaron el *Deutschland/Lützow* y lo utilizaron como blanco para sus prácticas de tiro en el Báltico, donde se hundió definitivamente el 22 de julio de 1947.

[2] Aquello no fue el final de la guerra para el *Indianapolis* . Tras efectuar reparaciones en el astillero de la Armada de Mare Island, en California, en julio el *Indianapolis* fue el encargado de trasladar la primera bomba atómica, Little Boy, hasta la isla de Tinian, en las Marianas. Tras realizar la entrega, el 30 de julio iba de camino a Filipinas cuando fue alcanzado por dos torpedos del submarino japonés I-58. Se hundió al cabo de 12 minutos, llevándose consigo aproximadamente a 300 miembros de su tripulación; otros 900 estuvieron casi cuatro días sufriendo exposición a los elementos, deshidratación y los ataques prácticamente incesantes de los tiburones, hasta que finalmente se consiguió rescatar a 317 de ellos.

Epílogo. Bahía de Tokio, 1945

A las 8.55 de la mañana del domingo 2 de septiembre de 1945, el *Lansdowne* , un destructor estadounidense de clase *Gleaves* , veterano de muchas batallas del Pacífico, de Guadalcanal a Okinawa, reducía la marcha hasta colocarse a un costado del USS *Missouri* , anclado en la bahía de Tokio. El *Missouri* , el acorazado más nuevo —y el último— de la Armada estadounidense, había entrado en servicio en junio de 1944, justo cuando arrancaba la campaña para la conquista de Saipán. Pese a la elegancia de sus líneas y a lo moderno de su equipamiento, el *Missouri* había sido diseñado para una forma de guerra naval que ya empezaba a pasar a la historia. Aunque había participado en las campañas de Iwo Jima y Okinawa y había sido alcanzado por un kamikaze en esa última campaña, aquella mañana iba a ser su gran momento histórico, y en previsión de ello su tripulación lo había fregado y cepillado hasta dejarlo en perfecto estado de revista: sus dorados estaban relucientes y sus nueve cañones de 406 mm apuntaban hacia el cielo en un ángulo de 45 grados, a modo de saludo. En uno de sus mástiles ondeaba la bandera de Estados Unidos, aunque aquel día también se habían izado las banderas de Gran Bretaña, la Unión Soviética y China.

Una vez que la tripulación del *Lansdowne* amarró junto a la escala de embarque del *Missouri* , Mamoru Shigemitsu, ministro de Asuntos Exteriores de Japón, vestido impecablemente con su uniforme de gala, que incluía un sombrero de copa negro, bajó cuidadosamente hasta la rampa de acceso a la escala y empezó a subir. Lo hizo con cierta dificultad, pues hacía muchos años había perdido una pierna en Corea a causa de un atentado terrorista con bomba, y desde entonces llevaba una prótesis de madera. Incluso después de llegar a la cubierta del *Missouri* , Shigemitsu avanzaba de forma vacilante, con una visible cojera, y apoyándose en su bastón. Resultaba un tanto doloroso el hecho de que Shigemitsu encabezara la delegación oficial de Japón, teniendo en cuenta que

desde el principio él se había opuesto a las ambiciones de los militaristas del Estado Mayor del Ejército. Ahora que la locura de los belicistas había quedado plenamente en evidencia, Shigemitsu era el encargado de firmar el documento de rendición.

Detrás de Shigemitsu iba el jefe de Estado Mayor del Ejército japonés, Yoshijirō Umezu, que vestía su uniforme de campo de color verde, con los cordones dorados de su cargo de Estado Mayor desplegados sobre el pecho. A diferencia de Shigemitsu, Umezu había sido un furibundo defensor de proseguir con la guerra, y se sintió destrozado por la decisión del emperador de aceptar la rendición. Umezu insistió hasta el final en que Japón debía seguir luchando hasta que los británicos y los estadounidenses les ofrecieran unos términos mejores. Tan solo claudicó cuando el emperador le ordenó personalmente que demostrara su lealtad aceptando aquel amargo deber.

Soemu Toyoda, el homólogo de Umezu en la Armada, no formaba parte de la delegación japonesa, como tampoco ninguno de los almirantes que habían desempeñado algún papel crucial en la guerra del Pacífico: ni Ozawa, ni Kondō, ni Kurita ni Ugaki. Por el contrario, la Armada estaba representada por dos contraalmirantes relativamente jóvenes. Uno de ellos era Sadatoshi Tomioka, que, al igual que Shigemitsu, se había opuesto al ataque contra Pearl Harbor, así como a la campaña de Midway, y había pasado la mayor parte de la guerra en la Oficina de Operaciones del Estado Mayor de la Armada. El otro contraalmirante era Ichiro Yokoyama, que había sido el último agregado japonés en Estados Unidos antes de la guerra, y que se había pasado el primer año de la contienda retenido por Estados Unidos hasta que fue intercambiado por su homólogo estadounidense.

Una vez que todos los miembros de la delegación japonesa llegaron a la cubierta del *Missouri* , los oficiales de Estado Mayor estadounidenses los dispusieron en tres hileras, con Shigemitsu y Umezu al frente. Los once delegados permanecieron allí en pie estoicamente, con rostro hierático, mientras los fotógrafos oficiales registraban el momento para la historia. A Umezu en particular aquello le resultaba extraordinariamente doloroso.

Enfrente de ellos, a seis metros de distancia, al otro lado de una mesa de comedor corriente, cubierta con un paño verde, estaban los representantes de los nueve países que habían participado en la guerra contra Japón. Douglas MacArthur, que presidía la ceremonia, estaba al frente de todos ellos, vestido con un uniforme de manga larga de color caqui que carecía de adornos salvo por un círculo de cinco estrellas de plata en ambas puntas del cuello de su camisa. Detrás de él, los representantes de los aliados de Estados Unidos vestían sencillos uniformes de cuello abierto de color caqui, salvo el representante británico, el almirante Bruce Fraser, que destacaba por su atuendo denominado uniforme blanco tropical: una camisa blanca de manga corta, pantalones cortos blancos hasta la rodilla y zapatos y calcetines blancos. Thomas Blamey representaba a Australia, y Conrad Helfrich, que había presidido la breve y desastrosa existencia del mando del ABDA, asistía como representante de los Países Bajos. Incluso la Unión Soviética, que había participado en la guerra del Pacífico durante tan solo tres semanas, estaba representada por el teniente general Kuzma Derevyanko, que también destacaba por su uniforme oscuro del Ejército Rojo con charreteras doradas. Aquel momento era especialmente significativo para el representante de China, el general Xu Yongchang. China llevaba en guerra con Japón desde 1937, y había sufrido entre 15 y 20 millones de muertos, más de treinta veces la cifra de bajas mortales de Estados Unidos, únicamente superada por los 26 millones de muertos de la Unión Soviética.

Formados a lo largo de un mamparo, en calidad de testigos, había más oficiales de uniforme caqui, en su mayoría estadounidenses, entre los que figuraban William Halsey, Charles Lockwood, John S. McCain y Richmond Kelly Turner. Por encima de ellos, abarrotando los pasamanos y sentados en lo alto de una de las torretas de artillería del buque, había cientos de marineros rasos, que forcejeaban para poder contemplar mejor aquel momento histórico. Algunos tenían las piernas colgado del borde de la torreta. Es muy probable que a cualquiera de los delegados japoneses que observaban la escena por el rabillo del ojo les pareciera deplorable

semejante actitud informal, contraria a la disciplina, que nunca se habría tolerado en la Armada Imperial.

MacArthur dejó claro de inmediato que aquello no era una negociación ni un debate. «Las cuestiones que tienen que ver con nuestros diferentes ideales e ideologías», anunció, «ya se han decidido en los campos de batalla del mundo, y por consiguiente no van a ser objeto de discusión ni de debate por nuestra parte». Tras manifestar su «ferviente esperanza» en que «del derramamiento de sangre y las matanzas del pasado surgirá un mundo mejor», MacArthur invitó a «los representantes del emperador de Japón y del Gobierno japonés a firmar el Instrumento de Rendición en los lugares indicados».

Shigemitsu fue el primero en firmar. Se acercó cojeando a la mesa y se quitó el sombrero. Buscó un lugar para dejarlo, y al no encontrarlo puso el sombrero sobre la mesa. Después se sentó en la única silla, enfrente de los oficiales cuyos países habían derrotado al suyo. Se inclinó hacia adelante, estampó cuidadosamente su nombre en caracteres kanji japoneses, y a continuación regresó a su puesto. Uno por uno, los demás delegados japoneses hicieron lo propio. Pese a lo solemne de la ocasión, MacArthur asumió una actitud desenfadada a lo largo de toda la ceremonia, alternando entre tener las manos agarradas detrás de la espalda o metidas en los bolsillos, en una postura un tanto desgarbada pero cómoda.

Una vez que los once representantes japoneses estamparon sus nombres, MacArthur anunció que a continuación iba a firmar él «en nombre de todas las naciones en guerra con Japón». Mientras MacArthur estampaba su firma, dos demacrados testigos observaban la escena de cerca. Tanto el general estadounidense Jonathan Wainwrigh como el general británico Arthur Percival habían sido hechos prisioneros al principio de la guerra del Pacífico: Wainwright en Corregidor y Percival en Singapur. Los dos habían estado cuatro años cautivos de los japoneses, pero ambos habían sobrevivido para presenciar aquel momento. Después firmó Chester Nimitz, seguido de los representantes de China, Gran Bretaña, la Unión Soviética, Australia, Canadá, Francia, Países Bajos y Nueva Zelanda. La firma llevó varios minutos, durante los cuales nadie habló, salvo en

susurros casi inaudibles. Concluida la firma, MacArthur volvió a acercarse al micrófono. Hablando pausadamente con su estentórea voz de barítono, consciente de que su público no eran los escasos centenares de personas congregadas sobre la cubierta del *Missouri* sino la historia misma, MacArthur anunció solemnemente: «Recemos para que a partir de ahora se restablezca la paz en el mundo, y que Dios la preserve para siempre. El acto ha concluido».1

POSDATA

La Segunda Guerra Mundial se libró en una veintena de teatros desde Noruega hasta Ceilán, desde Birmania hasta Marruecos, y desde Dunkerque hasta las Islas Salomón. Se vio salpicada por algunos combates épicos y sangrientos, como Stalingrado, Guadalcanal, Túnez, el Bosque de Hürtgen, Kursk, Iwo Jima y muchos otros. Los Aliados prevalecieron en la contienda mundial debido a tres circunstancias. La primera fue la determinación de los británicos, encarnada en su indómito primer ministro, que estuvieron combatiendo ellos solos contra las potencias del Eje durante un año entero, desde el 22 de junio de 1940 hasta el 22 de junio de 1941, y evitaron una victoria de Alemania durante el primer verano de la guerra. La segunda fue la capacidad de resistencia del Ejército Rojo, que derramó su sangre en abundancia durante los dos años siguientes a fin de impedir que los alemanes conquistaran Europa continental. El tercero fue la superioridad naval de los Aliados, que a su vez fue fruto de los recursos materiales de Estados Unidos. Si bien las «botas sobre el terreno» fueron esenciales en esa guerra (como lo son en cualquier guerra), lo que al final resultó decisivo fue la supremacía en el mar.

Como ha mostrado este relato, el éxito operativo supuso un importante factor para la victoria naval de los Aliados. Los importantes avances tecnológicos —en materia de aviación, torpedos, descifrado, radar, y en última instancia de energía atómica — también fueron un elemento crucial de la historia. No obstante, al final lo que más contribuyó al éxito en el mar fue la capacidad de los astilleros y los obreros de la construcción naval aliados —y sobre todo estadounidenses— de aprovecharse de sus mayores recursos naturales y de construir todo tipo de barcos de transporte y de buques de guerra más deprisa de lo que el Eje era capaz de hundirlos. Los sacrificios de británicos y soviéticos entre 1939 y 1944 mantuvieron a raya al Eje durante el tiempo suficiente para que el

motor económico de las fábricas y los astilleros estadounidenses produjera los medios materiales y así los Aliados fueran capaces de aplastar al Eje.

Se suponía que la Primera Guerra Mundial había sido la contienda que debía poner fin a todas las guerras. Las expectativas para la Segunda Guerra Mundial fueron más realistas, y sin embargo aquella contienda sí cambió el mundo. Alemania y Japón quedaron arrasados, por supuesto, pero también China y la Unión Soviética, así como gran parte de Francia, y casi toda Europa oriental. Incluso Gran Bretaña, donde no había conseguido poner el pie ni un solo soldado enemigo, en 1945 no era más que una pálida sombra de lo que había sido. Tan solo Estados Unidos, protegido por dos enormes océanos, salió de la guerra no solo relativamente indemne, sino más fuerte, tanto económica como militarmente. El fin de la guerra marcó el comienzo de un nuevo capítulo de la historia mundial que todavía se está escribiendo.

De los seis líderes nacionales cuya personalidad más grande de lo normal o cuya incuestionable autoridad dominaron la Segunda Guerra Mundial, tres no vivieron para asistir a su final, y todos ellos murieron en abril de 1945 con una diferencia de pocos días: Roosevelt el día 12, a causa de una hemorragia cerebral, Mussolini a manos de los partisanos comunistas el día 28, y Hitler por su propia mano el día 30.

Churchill, Stalin e Hirohito sobrevivieron a la guerra, aunque vivieron experiencias distintas durante la posguerra. Churchill fue desalojado del 10 de Downing Street casi de inmediato por un electorado que, pese a su admiración por el liderazgo inspirador y la indomable voluntad de su primer ministro, estaba agotado al cabo de casi seis años de «sangre, esfuerzo, lágrimas y sudor». Sin embargo, Churchill siguió siendo diputado, y volvió a ser primer ministro en 1951. A pesar de que su salud iba deteriorándose cada vez más, Churchill ocupó el cargo durante otros cuatro años, hasta que dimitió en 1955. Continuó siendo una figura nacional muy querida, recibió el Premio Nobel de Literatura por su historia de la

Segunda Guerra Mundial en seis tomos, y murió apaciblemente en su casa en 1965, a la edad de noventa y un años.

A Stalin no se le podía desalojar del cargo, por supuesto, y estaba decidido a conseguir una compensación territorial por los terribles sacrificios realizados por el Ejército Rojo en la guerra: aproximadamente 10 millones de muertos, más que la suma total de las bajas alemanas, italianas, japonesas, británicas y estadounidenses. Su intransigencia respecto a Europa Oriental en general, y a Polonia en particular, provocó el rechazo de Occidente, del que surgió la Guerra Fría nada más concluir la Segunda Guerra Mundial. Ese conflicto estaba llegando a su punto crítico en 1953 cuando Stalin falleció de un infarto cerebral el 4 de marzo, a la edad de setenta y cuatro años.

A pesar de que estuvo en el bando perdedor, Hirohito permaneció en el Trono del Crisantemo como emperador de Japón. Aunque Estados Unidos había rechazado la exigencia de que Hirohito permaneciera como autoridad suprema en Japón, la contrapropuesta estadounidense de que este estuviera subordinando al comandante supremo aliado por lo menos tuvo como consecuencia que pudiera seguir en su puesto como figura decorativa. Si bien Hirohito siguió siendo venerado —e incluso idolatrado— por el público japonés, su papel en las tareas de gobierno pasó a ser sobre todo simbólico. Durante la guerra, los generales habían tomado prácticamente todas las decisiones políticas importantes. Y eso siguió siendo así, solo que ahora, en vez de los caudillos del Ejército Imperial, quien gobernaba en nombre del emperador era el plenipotenciario aliado, Douglas MacArthur. Hirohito permaneció en el trono cuarenta y cuatro años más, y falleció en enero de 1989 a la edad de ochenta y siete años.

Para aplacar a quienes, en el bando aliado, insistían en que había que exigir responsabilidades a Hirohito, los estadounidenses presentaron al general Hideki Tojo como el verdadero arquitecto de la guerra de agresión emprendida por Japón. Tojo, consciente de que estaba a punto de ser arrestado, le pidió a un médico que le marcara en el pecho con carboncillo el lugar exacto de su corazón, y posteriormente se pegó un tiro donde le había indicado el doctor. No obstante, la bala no le afectó al corazón y Tojo sobrevivió. Una vez

recuperado, Tojo fue detenido y juzgado por crímenes de guerra por el Tribunal Militar Internacional para Extremo Oriente. En aquel juicio Tojo aceptó la plena responsabilidad por el desarrollo de la guerra, y fue ejecutado en la horca el 23 de diciembre de 1948.

Erich Raeder también fue arrestado y juzgado por crímenes de guerra ante el Tribunal Militar Internacional de Núremberg. Al haber formado parte del grupo de dirigentes de su país cuando empezó la guerra, fue condenado a cadena perpetua, aunque fue puesto en libertad nueve años después, en septiembre de 1955, en consideración a su mal estado de salud. Vivió discretamente lo que le quedaba de vida, escribiendo sus memorias y asistiendo de vez en cuando a alguna reunión de veteranos, y falleció a la edad de ochenta y cuatro años el 6 de noviembre de 1960.

También Dönitz fue declarado culpable de crímenes de guerra en Núremberg. El tribunal dio una gran importancia a la forma en que condujo la guerra submarina sin restricciones, lo que se consideró una infracción del acuerdo de 1936 en materia del uso humanitario de los submarinos. Su defensa presentó una declaración jurada del almirante Chester Nimitz, que había reconocido que los comandantes de los submarinos estadounidenses en el Pacífico habían actuado conforme a unos protocolos casi idénticos. A consecuencia de ello, Dönitz recibió una condena de tan solo diez años, aunque en realidad estuvo en la cárcel un año más que Raeder. Fue puesto en libertad en octubre de 1956 y vivió discretamente en un pueblo del norte de Alemania. Hasta el día de su muerte, Dönitz no dejó de insistir en que él era simplemente un oficial profesional de la Armada que cumplía con su deber. Murió de un ataque al corazón el día de Nochebuena de 1980, a la edad de ochenta y nueve años.

Gran parte de los jefes de la Armada japonesa no sobrevivieron a la guerra. Yamamoto falleció cuando su avión fue derribado sobre Bougainville en 1943, y Nagumo se pegó un tiro cuando los estadounidenses conquistaron Saipán en 1944. Algunos de los que sí sobrevivieron a la contienda optaron por suicidarse inmediatamente después. Unos pocos, como Takijirō Ōnishi, se suicidaron a la manera tradicional, abriéndose el vientre; otros emprendieron un ataque final simbólico contra los odiados estadounidenses. El 15 de

agosto, el día que se emitió por radio el mensaje de Hirohito, Matome Ugaki, que había organizado los ataques de los kamikazes, escribió una última anotación en su diario, subió a la cabina de un avión y despegó para llevar a cabo su propio ataque suicida. Una docena de pilotos insistieron en acompañarle. Ugaki les contestó por radio que se disponía a estrellarse contra el enemigo, pero no hay constancia de que aquel día tuviera lugar ningún ataque kamikaze, y posteriormente los restos de su avión se encontraron en la isla de Iheyajima, cerca de Okinawa.

El general Umezu, que había firmado el Instrumento de Rendición en nombre del Estado Mayor Imperial, fue detenido poco después, juzgado y condenado por emprender una guerra de agresión. Fue sentenciado a cadena perpetua y falleció de cáncer tres años después, a los cuatro días de haber cumplido sesenta y siete años. El almirante Soemu Toyoda, que había sido el jefe supremo de la Armada Imperial durante sus últimos meses, también fue detenido y acusado de crímenes de guerra. A pesar de haber aprobado el bombardeo de los kamikazes y de su insistencia —sobre todo después de la explosión de las bombas atómicas— en que Japón debía combatir hasta el último hombre, el tribunal no le consideró culpable y fue puesto en libertad, siendo el único oficial de alta graduación de las Fuerzas Armadas japonesas que fue absuelto. Vivió otros diez años, y falleció en 1957 de un ataque al corazón a la edad de setenta y dos años.

Jisaburō Ozawa, el almirante que había sufrido la derrota del mar de Filipinas y que estuvo al mando de la flota enviada al sacrificio como señuelo en la batalla del Golfo de Leyte, no fue arrestado. Simplemente se fue a su casa, se dedicó a sus asuntos y falleció veinte años después, en 1966, a la edad de ochenta años. Análogamente, Takeo Kurita, que se había retirado del golfo de Leyte cuando parecía estar al borde de una victoria, nunca fue arrestado. Se hizo masajista y vivió discretamente con la familia de su hija, cuidando de su jardín. No escribió sus memorias, y tan solo concedió una entrevista —en 1954— donde reconocía que había cometido un error al retirarse del combate frente a la costa de Samar y confesaba que durante la batalla se había sentido «sumamente fatigado». Dos

veces al año hacía una peregrinación al Santuario de Yasukuni, el cementero próximo al Palacio Imperial dedicado a los mártires de Japón, pero por lo demás se abstenía totalmente de hablar sobre la guerra. Falleció en 1977 de causas naturales a los ochenta y ocho años de edad.

Francia también tuvo su propio ajuste de cuentas durante la posguerra. Inmediatamente después de la contienda, los que habían formado parte de la Resistencia, o que simplemente aborrecían el régimen de Vichy, se cobraron una terrible venganza contra sus compatriotas colaboracionistas. Aunque los registros son incompletos, hasta 10.000 personas fueron juzgadas en los tribunales, reales o sucedáneos, condenadas a muerte y ejecutadas. De una forma más oficial, en lo que se denominó *épuration légale* (literalmente «depuración legal»), el Tribunal Supremo de Francia condenó a muerte por traición a otras 6.000 personas, aunque la inmensa mayoría, salvo 767, vieron conmutadas sus penas. Entre los franceses más destacados que fueron ejecutados estaba Pierre Laval, el jefe del Estado proalemán que había declarado altivamente que Francia debía defenderse ante la invasión aliada del norte de África. El tribunal también condenó a muerte al almirante Jean de Laborde, que se había negado a autorizar que la flota amarrada en Tolón se uniera a los Aliados en 1942. A diferencia de Laval, la condena de Laborde fue conmutada por cadena perpetua, y el almirante fue puesto en libertad tan solo un año después, en junio de 1947. Vivió otros treinta años y falleció en julio de 1977, a la edad de noventa y ocho años.

Raffaele de Courten, el último comandante de la Regia Marina, permaneció al lado del rey Víctor Manuel y de Badoglio en Bríndisi en 1944, y siguió ocupando el cargo de ministro de Marina en el Gobierno italiano hasta diciembre de 1946, cuando dimitió en señal de protesta por el hecho de que los tratados de paz de París habían despojado a Italia de sus colonias de ultramar, así como de la península de Istria, que pasó a manos de Yugoslavia. En 1952 fue nombrado presidente de una compañía naviera, se jubiló en 1959, y falleció en 1978, cuando le faltaba menos de un mes para cumplir noventa años.

Entre los vencedores, Bertram Ramsay, héroe de Dunkerque y del Día D, no vivió para ver el final de la guerra. Cuando los alemanes iniciaron la contraofensiva de las Ardenas en diciembre de 1944, Ramsay decidió volar desde París hasta el cuartel general de Montgomery para ver si podía ayudar de alguna forma. Su avión despegó sin novedad, pero casi de inmediato perdió potencia y se estrelló, matando a todos sus ocupantes.

Andrew Cunningham, que organizó la victoria de los Aliados en el Mediterráneo, sobrevivió a la guerra y posteriormente llegó a ser primer lord del Mar, un cargo desde el que supervisó la transición de la Royal Navy a los tiempos de paz a partir de 1945, y cuidando de la Armada a lo largo del periodo de drásticos recortes de los años de la posguerra. Se le concedieron los títulos de barón de Cunningham de Hyndhope en 1945, y de vizconde de Cunningham en 1946. El año siguiente se retiró al campo, asistió ocasionalmente a alguna sesión de la Cámara de los Lores, y falleció en junio de 1963, a los ochenta años. Apropiadamente, fue enterrado en el mar, en aguas del canal de la Mancha, frente a Portsmouth.

Philip Vian, que había perseguido al *Altmark* hasta el fiordo de Jøssing en 1940, que ayudó a hundir el *Bismarck* en 1941, que se encargó de repeler los incesantes ataques aéreos y de superficie cuando escoltaba los convoyes con destino a Malta en 1942 y 1943, que estuvo al mando de las fuerzas navales británicas frente a las costas de Normandía en 1944, y que llevó una flota de portaaviones de la Royal Navy hasta el Pacífico en 1945, fue nombrado comandante en jefe de la Home Fleet en 1948, y se jubiló con el rango de almirante general de cinco estrellas en 1952. A continuación inició una exitosa carrera como banquero en Londres, y en 1968 falleció en su casa a la edad de setenta y tres años.

Ernest J. King, el eficiente jefe de operaciones navales de Estados Unidos, de rostro sombrío, también se retiró después de la guerra y vivió en Washington, donde fue presidente de la Fundación de Historia Naval. Sufrió un grave derrame cerebral en 1947, y a partir de entonces pasó gran parte de su tiempo en el hospital de la Armada de Bethesda, a las afueras de Washington, o en su residencia para jubilados en Kittery (Maine). Se encontraba allí

cuando falleció de un ataque al corazón el 25 de junio de 1956, a la edad de setenta y siete años.

Chester Nimitz sustituyó a King como jefe de operaciones navales en 1945 y supervisó la drástica reducción de la Armada de Estados Unidos, desde los aproximadamente 65.000 buques de su máxima expansión en tiempos de guerra (una cifra que incluye las lanchas de desembarco armadas) hasta poco más de 1.000 en 1947. Ese mismo año se retiró de la Armada y se mudó primero a Berkeley (California), y después a la isla de Yerba Buena, en la bahía de San Francisco, en mitad del puente de la bahía de Oakland. Allí falleció en febrero de 1966 a la edad de ochenta años.

Muchos de los que conocieron a Raymond Spruance comentaban que su porte recordaba al de un catedrático de universidad. Por consiguiente, fue muy apropiado que después de la guerra Spruance fuera nombrado el 26.º presidente de la Academia de Guerra Naval de Newport (Rhode Island), un cargo que mantuvo hasta su paso a la reserva dos años después. Fue embajador de Estados Unidos en Filipinas hasta 1955 y después, al igual que su amigo y mentor Chester Nimitz, se mudó a California, a la localidad de Pebble Beach, cerca de Monterrey, donde falleció en diciembre de 1963 a la edad de ochenta y tres años, y fue enterrado al lado de Nimitz en el Cementerio Nacional de Golden Gate.

El hombre con el que Spruance se intercambió el mando de la Gran Flota Azul del Pacífico, William F. Halsey, recibió una quinta estrella como almirante general en 1945. La decisión fue polémica, ya que la ley solo autorizaba la existencia de cuatro plazas de almirante general, y dado que King, Nimitz y el almirante William D. Leahy (jefe de Estado Mayor de Roosevelt) ya ocupaban tres de ellas, tan solo quedaba una plaza. Al final, Truman escogió a Halsey frente a Spruance por su papel a la hora de levantar la moral del país al llevar a cabo desde sus portaaviones los primeros bombardeos contra Japón. Tras recibir un importante anticipo de la editorial McGraw-Hill, Halsey le dictó sus memorias a Joseph Bryan, hijo de un antiguo compañero de Halsey en la residencia de estudiantes de la Universidad de Virginia. El libro, que contenía comentarios interesados de Halsey sobre la batalla del golfo de

Leyte, no contribuyó precisamente a elevar su prestigio público, y en 1953 Halsey concluía que había sido un error escribirlo. Se mudó a Nueva York, donde formó parte del consejo de administración de la International Telephone and Telegraph Company (ITT), y falleció de un ataque al corazón el 16 de agosto de 1959. Fue enterrado en el Cementerio Nacional de Arlington.

En cuanto a todos los demás —los capitanes de navío, capitanes de fragata y capitanes de corbeta; los pilotos, artilleros, maquinistas y timoneles; los tripulantes de submarinos, desencriptadores, radiotelegrafistas y operadores de radar; los obreros de los astilleros, los marinos mercantes y los otros muchos miles de veteranos de todas las nacionalidades y de todas las Armadas, que libraron la guerra en el mar—, regresaron a casa para reanudar sus vidas.

AGRADECIMIENTOS

Como siempre, tengo una deuda de gratitud con las muchas personas que me ayudaron o me apoyaron durante la preparación de este libro. Fue Tim Bent, mi editor en Oxford University Press, quien me convenció para que abordara este asunto. Hace casi cinco años Tim y yo estábamos hablando de posibles proyectos sobre el tema del papel de las Armadas en la Segunda Guerra Mundial, cuando Dave McBride, un compañero de trabajo y amigo de Tim que ocupaba el despacho contiguo, asomó la cabeza por la puerta y me dijo que por qué no me encargaba yo de todo. Tim apoyó de inmediato la idea y me convenció de que podía hacerlo. Tim y yo ya hemos colaborado en cinco libros, y su amable forma de sugerirme correcciones y su afable sentido del humor han logrado que abandone muchas de mis excentricidades estilísticas (¡pero no todas!). Tim ha sido un sabio consejero y un animador incansable a lo largo de todo el proceso.

Una vez más, ha sido un verdadero placer trabajar con el personal sumamente profesional de Oxford University Press. Niko Pfund, presidente y director editorial de OUP, ha sido un firme apoyo en todo momento. Y estoy en deuda con la editora de mesa Amy Whitmer, así como con la asistente de Tim, Mariah White. Sue Warga ha sido un salvavidas virtual como correctora, y me ha salvado de innumerables meteduras de pata y errores. Ha sido un placer trabajar con Sarah Russo y Erin Meehan, del departamento de publicidad y márketing. De alguna manera todos ellos son capaces de conservar su sentido del humor y su ingenio al tiempo que realizan un trabajo muy serio.

En los archivos y centros de documentación de otros países, estoy en deuda con Richard Porter, amigo mío y antiguo colega en la Real Academia Naval Britannia de Dartmouth, Inglaterra, que fue mi guía a través de los distintos centros de documentación de la Royal Navy, y me consiguió la imagen del almirante sir Charles Forbes.

Gracias también a Megan Vassey y a Kat Southwell, del Memorial de Guerra Australiano en Canberra; a Lisa y a Neera, las asistentes, de las que no sé mucho más, en el Museo Imperial de la Guerra de Londres; al servicial personal del Bundesarchiv de Berlín; y a Dee Corbell, amiga de muchos años, que se tomó grandes molestias para traducir documentos y localizar elementos esquivos en Francia para mí.

En Estados Unidos, mi primer agradecimiento es para el servicial y alegre personal de la Biblioteca Nimitz de la Academia Naval de Estados Unidos de Annapolis (Maryland), incluyendo (pero no exclusivamente) a Jennifer Bryan, del Departamento de Colecciones Especiales, y a Linda McLeod del Departamento de Préstamos. La Biblioteca Nimitz posee lo que casi con seguridad es la colección más completa de publicaciones sobre historia naval del mundo. Gracias también a Reagan Grau, archivista del Centro de Educación e Investigación Nimitz del Museo Nacional de la Guerra del Pacífico en Fredericksburg (Texas); a Lindsey Barnes, del Museo Nacional de la Segunda Guerra Mundial de Nueva Orleáns; y a Holly Reed y Michael Bloomfield, de los Archivos Nacionales de Estados Unidos de College Park (Maryland). Janis Jorgenson ha vuelto a ser de gran ayuda en los archivos fotográficos del Instituto Naval de Estados Unidos en Annapolis (Maryland), y Robert Hanshew ha sido un colega modélico y generoso al ayudarme a localizar algunos elementos en el Mando de Historia y Legado de la Armada en los Astilleros de la Armada de Washington, y de hacerlo a pesar de que estaba en medio de una mudanza.

Numerosas personas me han ayudado a comprender mejor el lenguaje y los matices culturales de las Armadas de otros países. Entre ellos están Yoji Koda (Japón), Edward Chen (China) y Johannes (John) Hensel (Alemania). Jeff Ward ha sido una vez más un perfeccionista consumado al realizar las dos docenas de mapas del libro.

He dedicado prácticamente toda mi vida adulta a la historia naval, y uno de los aspectos más gratificantes ha sido la comunidad de expertos que me ha asesorado y ayudado, que ha debatido conmigo y que en conjunto ha conseguido que mis esfuerzos hayan sido más

fructíferos y satisfactorios. La lista es demasiado larga como para incluir a todo el mundo, y espero que me disculpen por este agradecimiento general. Para este proyecto en particular, varias personas han leído distintas partes del manuscrito, entre ellos Tom Cutler, Richard Frank, James Hornfischer y Jon Parshal, a los que ya considero amigos míos. Cualquier error que subsista es, por supuesto, responsabilidad enteramente mía. Además, he recibido un inestimable apoyo de mis familiares, sobre todo de Jeff, Suz, Will y Bee en California, y de nuestros amigos Edith y Harold Holzer, de Nueva York, y John y Jeanne Marszalek, de Misisipí, que han actuado como cajas de resonancia y me han demostrado su apoyo (y su paciencia).

Una vez más quiero manifestar mi gran admiración y mi profundo cariño por mi esposa, Marylou, cuya contribución a este libro casi podría calificarse de coautoría.

Y, finalmente, quiero agradecer a Alejandro Pradera su cuidadosa atención a los detalles y la búsqueda de la frase correcta que hacen de esta edición en español no solo una traducción fiel y precisa, sino también una mejora sobre el original.

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LAS NOTAS

Informes de combate *U.S. Navy Action and Operational Reports from World War II* , Originales en National Archives and Records Administration; también disponibles en microfilm (Bethesda, MD University Publications of America, 1990)

BOMRT Battle of Midway Round Table (Midway42.org)

CINCPAC Comandante en jefe del Pacífico (en National Archives)

DDE Dwight David Eisenhower

FDR Franklin D. Roosevelt

FRUS Foreign Relations of the United States [Departamento de Estado de Estados Unidos], Washington, Government Printing Office, 1961, 1970

GCM George C. Marshall

JMH Journal of Modern History

NARA National Archives and Records Administration, College, Park, Maryland

NHF Naval Historical Foundation

NHHC Naval History and Heritage Command, Washington Navy Yard, Washington

NMPW National Museum of the Pacific War, Fredericksburg, Texas

NWC U.S. Naval War College, Newport, Rhode Island

NWCR Naval War College Review

NWWIIM-EC The National World War II Museum (Eisenhower Center), Nueva Orleáns, Luisiana

PDDE The Papers of Dwight David Eisenhower , ed. Alfred D. Chandler, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1996

Proceedings United States Naval Institute Proceedings

UMD Hornbake Library, Universidad de Maryland

USNA Nimitz Library, United States Naval Academy

USNI United States Naval Institute Press

WSC Winston S. Churchill

Notas

Prólogo

1. *The Times* (Londres), 21 de enero de 1930, p. 16.
2. Ibíd., p. 14.
3. *Proceedings of the London Naval Conference of 1930 and Supplementary Documents* , Washington, Government Printing Office, 1931, pp. 26-27.
4. Raymond G. O'Connor, *Perilous Equilibrium: The United States and the London Naval Conference of 1930* , Nueva York, Greenwood Press, 1962, Cap. 2; Sadao Asada, *From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States* , Annapolis, Naval Institute Press, 2006, p. 130; John H. Maurer y Christopher M. Bell, eds., *At the Crossroads Between Peace and War: The London Naval Conference of 1930* , Annapolis, USNI, 2013.
5. *Proceedings of the London Naval Conference* , p. 83.
6. Ibíd., p. 85.
7. Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , pp. 139, 153, 139-147.
8. *Proceedings of the London Naval Conference* , p. 115.

1. *Unterseebooten*

1. Gunter Prien, *I Sank the* Royal Oak, Londres, Grays Inn Press, 1954, pp. 15-121.
2. Angus Konstam, *Scapa Flow: The Defences of Britain's Great Fleet Anchorage, 1914-1945* , Oxford, Osprey, 2009.
3. Stephen Roskill, *The War at Sea, 1939-1945* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1954, pp. 1:70-74.
4. Prien, *I Sank* the Royal Oak, pp. 182-183.
5. Döenitz, *Memoirs: Ten Years and Twenty Days* , Annapolis, USNI, 1958, 1959, p. 3.

6. Ibíd., p. 5; Friedrich Ruge, «German Naval Strategy Across Two Wars», *Proceedings* , febrero de 1955, pp. 152-166.

7. Doenitz, *Memoirs* , pp. 5-8; Erich Raeder, *My Life* , Annapolis, USNI, 1960, p. 138; Clay Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939-1942* , Nueva York, Random House, 1996, p. 31; Eberhard Rössler, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarines* , Londres, Cassell, 1981, pp. 88-101; William A. Wiedersheim, «Factors in the Growth of the Reichsmarine, 1919-1939», *Proceedings* , marzo de 1948, pp. 317-324.

8. Wiedersheim, «Factors in the Growth of the Reichsmarine», p. 319.

9. Edward P. Von der Porten, *The German Navy in World War II* , Nueva York, Thomas Y. Crowell, 1969; Joseph Maiolo, *The Royal Navy and Nazi Germany, 1933-1939: A Study in Appeasement and the Origins of the Second World War* , Londres, Macmillan, 1998; D. C. Watt, «The Anglo-German Naval Agreement of 1935: An Interim Judgment», *JMH* 2 (1956): pp. 155-175. El informe del Almirantazgo de 1936 se cita en Terry Hughes y John Costello, *The Battle of the Atlantic* , Nueva York, Dial Press, 1977, p. 31.

10. Rössler, *The U-Boat* , pp. 102-121; Wiedersheim, «Factors in the Growth of the Reichsmarine», p. 320; Döenitz, *Memoirs* , 7; Raeder, *My Life* , p. 138.

11. Rössler, *The U-Boat* , 122; Karl H. Kurzak, «German U-Boat Construction», *Proceedings* , abril de 1955, pp. 274-289; Raeder, *My Life* , 280. Dönitz cita su memorándum del 28 de agosto de 1939 en sus *Memoirs* , pp. 43-44.

12. Francis M. Carroll, *Athenia Torpedoed: The U-Boat Attack That Ignited the Battle of the Atlantic* , Annapolis, USNI, 2012, p. 31; Peter Kemp, *Decision at Sea: The Convoy Escorts* , Nueva York, Elsevier-Dutton, 1978, pp. 1-8.

13. Döenitz, *Memoirs* , p. 47.

14. Prien, *I Sank the* Royal Oak, pp. 123-124.

15. Ibíd., p. 124.

16. Ibíd., p. 187.

17. Alexandre Korganoff, *The Phantom of Scapa Flow* , Skepperton, Ian Allen, 1974, pp. 48-76; Prien, *I Sank the Royal Oak*

, p. 189.

18. Prien, *I Sank the* Royal Oak, p. 190.

19. Ibíd., p. 191.

20. Gerald S. Snyder, *The* Royal Oak *Disaster* , Londres, William Kimber, 1976, pp. 94-96. Benn se cita en la p. 109.

21. Snyder, *The* Royal Oak *Disaster* , pp. 113-131; Prien, *I Sank the* Royal Oak, p. 190.

22. Hay varios libros sobre el hundimiento del *Royal Oak* a manos del U-47. Además de las memorias noveladas del propio Gunter Prien (*I Sank the* Royal Oak), que se publicó por primera vez en Alemania en 1940 como propaganda de tiempos de guerra, y en inglés en 1954, otros libros ofrecen hipótesis alternativas sobre el suceso. *Black Saturday* (1959), de Alexander McKee, insinúa que una conspiración fue responsable de una parte de lo que él considera un suceso que de otra forma resulta inexplicable; *The Phantom of Scapa Flow* (1974), de Alexandre Korganoff, cuenta la historia desde el punto de vista alemán como una aventura audaz y peligrosa que llevó a cabo una tripulación valiente; *The* Royal Oak *Disaster* (1976), de Gerald S. Snyder, es más ecuánime, e incluye los puntos de vista de las víctimas que iban a bordo del *Royal Oak* , así como los de los tripulantes del U-47. La reescritura más reciente es *Nightmare at Scapa Flow: The Truth About the Sinking of H.M.S.* Royal Oak, de H. J. Weaver, Peppard Common, Cressrelles, 1980.

23. La descripción del efecto de las cargas de profundidad procede del testimonio oral de Slade Benson, del USS *Nautilus* , Walter Lord Collection, NHHC, caja 18. La reacción de la tripulación es de Korganoff, *The Phantom of Scapa Flow* , p. 119-123.

24. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 90, 108.

25. Döenitz, *Memoirs* , pp. 51-53.

2. *Panzerschiffe*

1. Raeder, *My Life* , pp. 283-284; David Miller, *Langsdorff and the Battle of the River Plate* , Barnsley, Pen and Sword, 2013, pp. 88-89.

2. Eugen Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee *and the Battle of the Plate: A Documentary Anthology, 1914-1964* , Londres, Peter Davies, 1964, pp. 97-99. La antología de Millington-Drake es con diferencia la fuente más útil para evaluar tanto la incursión del *Graf Spee* como la posterior batalla del Río de la Plata.

3. El contemporáneo era el capitán de fragata A. D. Campbell, citado en Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, p. 97.

4. Ibíd., pp. 99-100, 123-25.

5. Ibíd.; Eric Grove, *The Price of Disobedience: The Battle of the River Plate Reconsidered* , Annapolis, USNI, 2000, p. 26. Aquella noche Langsdorff trasladó al capitán de navío Harris y al ingeniero jefe del *Clement* a un carguero griego neutral.

6. Döenitz, *Memoirs* , p. 5; Raeder, *My Life* , pp. 3, 239-244, 251-252, 255-263; Leonard Seagren, «The Last Fuehrer», *Proceedings* , mayo de 1954, p 525; Keith W. Bird, *Erich Raeder: Admiral of the Third Reich* , Annapolis, USNI, 2006, pp. 31-90; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 41.

7. David Wragg, *Total Germany: The Royal Navy's War Against the Axis Powers, 1939- 45* , Barnsley, Pen and Sword, 2016, p. 6; D. L. Kauffman, «German Naval Strategy in World War II», *Proceedings* , enero de 1954, p. 2.

8. Raeder, *My Life* , pp. 201-214; Erich Raeder, *Struggle for the Sea* , Londres, William Kimber, 1959, pp. 27, 40-41; Friedrich Ruge, «German Naval Strategy Across Two Wars», *Proceedings* , febrero de 1955, p. 157.

9. Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 34-35; Edward P. Von der Porten, *The German Navy in World War II* , Nueva York, Thomas Y. Crowell, 1969, p. 29.

10. Andrew Roberts, *The Storm of War: A New History of the Second World War* , Nueva York, Harper, 2011, pp. 36-37.

11. Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , p. 35; Raeder, *My Life* , pp. 282, 286.

12. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 66-69; Ruge, «German Naval Strategy Across Two Wars», p. 158; Raeder, *My Life* , p. 287.

13. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 101-102. La descripción de Pound procede de una carta de Robert Bower a Stephen Roskill de marzo de 1970, aparece citada en Correlli Barnett en *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War* , Nueva York, W. W. Norton, 1991, p. 52.

14. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 102-104; James Levy, «Ready or Not? The Home Fleet at the Outset of World War II», *NWCR* 52 (otoño de 1999), p. 92.

15. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, p. 103; Roskill, *The War at Sea* , pp. 1-114; Dudley Pope, *The Battle of the River Plate* , Annapolis, USNI, 1956, pp. 46-47.

16. Memorándum del Almirantazgo del 5 de octubre de 1939, reproducido en Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 102-103.

17. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 116-117; Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:115-116.

18. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 114-116. La cita procede de las memorias de F. W. Raseneck, *Panzerschiff* Admiral Graf Spee, que Millington-Drake cita en la p. 116.

19. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 120-125.

20. Memorándum de Langsdorff, con fecha del 26 de noviembre de 1939, citado en Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, p. 133.

21. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, p. 141.

22. Ibíd., p. 142.

23. Cecil Hampshire, «British Strategy in the River Plate Battle», *Proceedings* , diciembre de 1958, pp. 86-87. Hay copias de las órdenes de Harwood en Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 147 y 165. Véase también Grove, *The Price of Disobedience* , p. 57.

24. Hampshire, «British Strategy», p. 87.

25. El comentario de Langsdorff fue anotado por el capitán de fragata Raseneck y se cita en Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, p. 189.

26. Miller, *Langsdorff and the Battle of the River Plate* , pp. 119-120; Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, pp. 191, 204-

215, 216.

27. Miller, *Langsdorff and the Battle of the River Plate* , p. 120.

28. Millington-Drake, *The Drama of the* Graf Spee, p. 227; Miller, *Langsdorff and the Battle of the River Plate* , pp.127-128.

29. Hampshire, «British Strategy», p. 90.

30. Los documentos diplomáticos relativos a la breve estancia del *Graf Spee* en Montevideo figuran en el *Uruguayan Blue Book* , Londres, Hutchinson, 1940.

31. Langsdorff citado en Grove, *The Price of Disobedience* , p. 121.

32. Ibíd., p. 170.

33. Willi Frischauer y Robert Jackson, *«The Navy's Here!»: The* Altmark *Affair,* Londres, Victor Gollancz, 1955, pp. 212-213 (titulado *The* Altmark *Affair* en Estados Unidos, Nueva York, Macmillan, 1955).

34. Philip Vian, *Action This Day: A War Memoir* , Londres, Frederick Muller, 1960, p. 26. Churchill comenta el papel de Vian en *The Gathering Storm,* Boston*,* Houghton-Mifflin, 1949, pp. 526-527, 561-564).

35. Ibíd., pp. 28-29; Frischauer y Jackson, «The Navy's Here», pp. 223-243.

36. David J. Bercuson y Holger Herwig, *The Destruction of the* Bismarck, Woodstock, Overlook Press, 2001, p. 24.

37. Raeder, *My Life* , pp. 290-291, 306-307.

3. Noruega

1. Martin Fritz, *German Steel and Swedish Iron Ore, 1939-1945* , Gotemburgo, Institute of Economics, 1974, pp. 30-39, 41-48; Geirr H. Haarr, *The German Invasion of Norway, April 1940* , Annapolis, USNI, 2009, p. 27.

2. Raeder, *My Life* , pp. 308-309; la orden de Hitler con fecha 1 de marzo está en *Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 1990, pp. 83-84. Véase también Anthony Martienssen, *Hitler and His Admirals* , Nueva York, E. P. Dutton,

1949, p. 50. El nombre significa «Operación Maniobras del Weser», que es un río de Alemania. Lo más probable es que con ese nombre se pretendiera dar a entender que se trataba de unas maniobras dentro de Alemania y no de la invasión de otro país.

3. Numerosos expertos han valorado el papel de Churchill como estratega naval, véase, por ejemplo, Max Hastings, *Winston's War: Churchill, 1940-1945* , Nueva York, Alfred A. Knopf, 2010; Stephen S. Roskill, *Churchill and the Admirals* , Londres, Collins, 1977; y Christopher M. Bell, *Churchill and Sea Power* , Nueva York, Oxford University Press, 2013.

4. Bell, *Churchill and Sea Power* , pp. 173-179; Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 93-94, 100-102; Haarr, *The German Invasion of Norway* , p 28.

5. Raeder, *My Life* , p 309.

6. La preocupación de Raeder es evidente en su informe del 9 de marzo a Hitler, figura en *Fuehrer Conferences* , pp. 84-87, y en Martienssen, *Hitler and His Admirals* , pp. 51-53. Véase también T. K. Derry, *The Campaign in Norway* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1952, pp. 18-21; y Raeder, *My Life* , p. 311.

7. Peter Dickens, *Narvik: Battles in the Fjords* , Annapolis, USNI, 1974, p. 17.

8. David Brown, ed., *Naval Operations of the Campaign in Norway, April-June 1940* , Londres, Frank Cass, 2000, pp. 5-7; Dickens, *Narvik* , p. 18; Clay Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , Nueva York, Random House, 1996, p. 147.

9. La historia más completa de las batallas navales por Noruega en Haarr, *The German Invasion of Norway, April 1940* . Haarr aborda el hundimiento del *Glowworm* en pp. 90-97. El relato oficial de la Royal Navy está en Brown, ed., *Naval Operations* , pp. 128-138, así como en Richard Porter y M. J. Pearce, eds., *Fight for the Fjords: The Battle for Norway, 1940* , Plymouth, University of Plymouth Press, 2012, que forma parte de la colección Britannia Naval Histories of World War II. La pérdida del *Glowworm* se examina en pp. 36-37.

10. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , p. 40; Dickens, *Narvik* , p. 30.

11. Haarr, *The German Invasion of Norway* , pp. 307-314; Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , pp. 49-51; Dickens, *Narvik* , pp. 34-40; Vincent P. O'Hara, *The German Fleet at War, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 2004, pp. 24-26; Brown, ed., *Naval Operations* , pp. 19-21; Roskill, pp. 165-166.

12. Dickens, *Narvik* , p. 17.

13. Haarr, *The German Invasion of Norway* , 323-328; Brown, ed., *Naval Operations* , p. 19; Dickens, *Narvik* , pp. 36-39; O'Hara, *The German Fleet at War* , pp. 28-31.

14. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , pp. 65-66; Dickens, *Narvik* , p. 42; Krigsmuseum, *Narvik* , Narvik: Krigsminnemuseum, n.d., p. 4; Gardner, ed., *Evacuation of Dunkirk* , p. 52.

15. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , pp. 66-68.

16. Ibíd., pp. 61-62; Dickens, *Narvik* , pp. 46-47; O'Hara, *The German Fleet at War* , p. 33.

17. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , pp. 61-64; Dickens, *Narvik* , p. 39; Haarr, *The German Invasion of Norway* , pp. 336-346; O'Hara, *The German Fleet at War* , pp. 25-36.

18. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , 61-64; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 149.

19. Haarr, *The German Invasion of Norway* , pp. 346-350; Dickens, *Narvik* , pp. 78, 87-90; O'Hara, *The German Fleet at War* , pp. 32-40.

20. Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 109, 122; Roberts, *The Storm of War* , p. 40.

21. Brown, ed., *Naval Operations* , pp. 32-36.

22. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , pp. 77-86; Dickens, *Narvik* , pp. 119-121, 124, 141; Haarr, *The German Invasion of Norway* , pp. 357-371.

23. Derry, *The Campaign in Norway* , pp. 145-146.

24. Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , p. 103; Roskill, *The War at Sea* , p. 1:187.

25. Brown, ed., *Naval Operations* , pp. 101, 111; Derry, *The Campaign in Norway* , pp. 145-147.

26. Hastings, *Winston's War* , pp. 11-19.

27. Derry, *The Campaign in Norway* , pp. 171-72, 200-201.

28. Ibíd., pp. 207-211.

29. Earl F. Ziemke, «The German Decision to Invade Norway and Denmark», en *Command Decisions* , ed. Kent Roberts Greenfield, Washington, Office of the Chief of Military History, 1960, p. 71; Raeder, *My Life* , p. 314.

30. O'Hara, *The German Fleet at War* , pp. 54-59; Haarr, *The German Invasion of Norway* , p.1. Sobre el valor de las minas de hierro de Lorena, véase Marcus D. Jones, *Nazi Steel: Friedrich Flick and German Expansion in Western Europe, 1940-1944* , Annapolis, USNI, 2012.

31. John Winton, *Carrier* Glorious*: The Life and Death of an Aircraft Carrier* , Londres, Leo Cooper, 1986, pp. 166-173.

32. Brown, ed., *Naval Operations* , pp. 127-129; Porter y Pearce, eds., *Fight for the Fjords* , pp. 128-129; Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 136-138; Fritz-Otto Bush, *The Drama of the* Scharnhorst, Londres, Robert Hale, 1956, pp. 47-50.

4. Cae Francia

1. Winston Churchill, *Their Finest Hour* , vol. 2 de *The Second World War* , Boston, Houghton Mifflin, 1949, p. 42; Walter Lord, *The Miracle of Dunkirk* , Nueva York, Viking Press, 1982, p. 2.

2. Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:213-214.

3. W. S. Chalmers, *Full Cycle: The Biography of Admiral Sir Bertram Home Ramsay* , Londres, Hodder and Stoughton, 1959, p. 21.

4. Ibíd., p. 29; David Divine, *The Nine Days of Dunkirk* , Nueva York, W. W. Norton, 1959, p. 31.

5. Lord, *Miracle of Dunkirk* , p. 47.

6. Robert Carse, *Dunkirk, 1940* , Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1970, pp. 40, 65.

7. Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:216-217; Carse, *Dunkirk, 1940* , pp. 24-25; Robin Prior, *When Britain Saved the West: The Story of*

1940 , New Haven, Yale University Press, 2015, pp. 112, 114.

8. Aquel oficial de destructor era el capitán de corbeta Graham Lumsden, del HMS *Keith* , citado en Richard R. Lawrence, ed., *The Mammoth Book of Eyewitness Naval Battles* , Nueva York, Carroll and Graf, 2003, p. 432.

9. Carse, *Dunkirk* , 1940, p. 54; Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 159-160.

10. Lord, *Miracle of Dunkirk* , p. 117; W. J. R. Gardner, ed., *The Evacuation from Dunkirk: Operation Dynamo, 26 May-4 June 1940* , Londres, Frank Cass, 2000, pp. 27-28; Prior, *When Britain Saved the West* , p. 115. El comentario del superviviente fue anotado por el periodista Gordon Buckles y se cita en Lawrence, *Mammoth Book* , p. 434.

11. Gardner, ed., *The Evacuation from Dunkirk* , p. 28.

12. M. J. Whitley, *German Coastal Forces of World War Two* , Londres, Arms and Armour, 1992, p. 23.

13. Prior, *When Britain Saved the West* , pp. 120-121.

14. Ibíd., pp. 123-124, 260; Gardner, ed., *Evacuation from Dunkirk* , p. 36; Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:222-223.

15. Prior, *When Britain Saved the West* , pp. 128-129.

16. Churchill, *Their Finest Hour* , p. 115; Lord, *Miracle of Dunkirk* , p. 227.

17. Churchill, *Their Finest Hour* , pp. 141, 115.

18. Es digno de mención que los franceses no tuvieran ningún portaaviones operativo en 1940. Su único portaaviones, el *Béarn* , se destinaba a tareas de transporte en las Antillas, y su sustituto previsto, el *Joffre* , nunca llegó a terminarse. Un buen resumen de la fuerza naval de Francia al comienzo de la guerra es John Jordan, «France: The Marine Nationale», en *On Seas Contested* , ed. Vincent P. O'Hara, W. David Dickson y Richard Worth, Annapolis, USNI, 2010, pp. 16-20.

19. Los apartados pertinentes del acuerdo de armisticio se citan en Arthur Marder, *From the Dardanelles to Oran* , Londres, Oxford University Press, 1974, p. 196. Marder examina los matices de la palabra *contrôle* en las pp. 214-215. Véase también Churchill, *Their Finest Hour* , p. 158; Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:240-241;

Warren Tute, *The Deadly Stroke* , Nueva York, Coward, McCann and Geoghegan, 1973, p. 34; y George E. Melton, *From Versailles to Mers el-Kebir: The Promise of Anglo-French Naval Cooperation, 1919-1940* , Annapolis, USNI, 2015.

20. Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:240-241; Marder, *From the Dardanelles to Oran* , p. 200.

21. Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 211-212; Marder, *From the Dardanelles to Oran* , pp. 228-229; Michael Simpson, «Force H and British Strategy in the Western Mediterranean, 1939-1942», *Mariner's Mirror* 83 (1977), pp. 63-64.

22. La orden se reproduce en Marder, *From the Dardanelles to Oran* , pp. 233-237.

23. Marder, *From the Dardanelles to Oran* , p. 212.

24. Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 221-222; Andrew Browne Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , Nueva York, E. P. Dutton, 1951, pp. 244-255, las citas son de pp. 244 y 250. Véase también Marder, *From the Dardanelles to Oran* , pp. 260-264; y René-Emile Godfroy, *L'Aventure de la Force X à Alexandrie, 1940-1943* , París, Librarie Plon, 1953.

25. Barnett, *Engage the Enemy* , p. 232; Peter C. Smith, *Critical Conflict: The Royal Navy's Mediterranean Campaign in 1940* , Barnsley, Pen and Sword, 2011, pp. 124-126.

26. La conclusión del famoso discurso desafiante de Churchill está en Churchill, *Their Finest Hour* , p. 118.

27. Marder, *From the Dardanelles to Oran* , p. 205; Smith, *Critical Conflict* , p. 129.

28. Marder, *From the Dardanelles to Oran* , pp. 242-244.

29. Roskill, *The War at Sea* , p. 1:244; Marder, *From the Dardanelles to Oran* , pp. 239-240. El mensaje de Churchill se cita en *Their Finest Hour* , p. 236.

30. Jack Greene y Alessandro Massignani, *The Naval War in the Mediterranean, 1940-1943* , Londres, Chatham, 2002, pp. 58-61; Raymond De Belot, *The Strugglefor the Mediterranean, 1939-1945* , Princeton: Princeton University Press, 1951, pp. 26-29.

31. Somerville aparece citado en Simpson, «Force H and British Strategy», p. 64. Véase también Smith, *Critical Conflict* , p. 131.

32. Churchill, *Their Finest Hour* , pp. 233-234.

33. Peter Smith analiza atentamente esta cuestión en *Critical Conflict* , pp. 151-227. Véase también Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 204-205, 257-258; y Simpson, «Force H and British Strategy», pp. 65-67.

34. Churchill, *Their Finest Hour* , pp. 237-239; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p. 61; Hastings, *Winston's War* , p. 66.

35. Henri Noguères, *Le Suicide de la Flotte Française à Toulon* , París, Robert Laffont, 1961.

5. La Regia Marina

1. Marc'Antonio Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , Annapolis, USNI, 1957, pp. 3-14; James J. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , Westport, Greenwood Press, 1994, pp. 1-44; Peter C. Smith, *Critical Conflict: The Royal Navy's Mediterranean Campaign in 1940* , Barnsley, Pen and Sword, 2011, pp. 26-33.

2. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , 1940-1942, p. 51; Alan J. Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines, 1942-1943* , Westport, Praeger, 1999, pp. 4-6.

3. Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 224-225; Smith, Critical Conflict, pp. 29-31. La calificación del conflicto como una guerra de guerrillas es de Giorgio Giorgerini, *La Battaglia dei Convogli in Mediterraneo* , Milán, Murcia, 1977, citado en Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , p. 45.

4. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II,* pp. 55-63; Friedrich Ruge, *Der Seekrieg: The German Navy's Story, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 1957, p. 134. La anotación del diario de Ciano es del 13 de julio de 1940, en Galeazzo Ciano, *Diary, 1937-1943* , Nueva York, Enigma Books, 2002, p. 370. La autoridad que se menciona aquí es Robert S. Ehlers Jr. en *The Mediterranean Air War: Airpower and Allied Victory in World War II* , Lawrence, University Press of Kansas, 2015, pp. 17-18, 53.

5. Ehlers, *The Mediterranean Air War* , pp. 17-18; De Belot, *The Struggle for the Mediterranean,* p. 42; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 258-259, 262.

6. Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , pp. 28-29; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 58-59; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p. 74; Smith, *Critical Conflict* , pp. 34-76.

7. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 55-58. La cita figura en una carta del autor a Peter Smith de abril de 1979, y aparece citada en Smith, *Critical Conflict* , p. 67. El informe oficial de Cunningham y su «Relato de las operaciones», con fecha de 29 de enero de 1941, figuran en John Grehan y Martin Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean, 1940-1944* , Barnsley, Pen and Sword, 2014, pp. 1-12.

8. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 93-97.

9. Ciano, *Diary, 1937-1943* (anotación del 9 de septiembre de 1940), p. 381.

10. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 95, 101-114.

11. Thomas P. Lowry y John W. G. Wellham, *The Attack on Taranto: Blueprint for Pearl Harbor* , Mechanicsburg, Stackpole Books, 1995, Apéndice B.

12. Cunningham al secretario del Almirantazgo, 16 de enero de 1941, en *The Fleet Air Arm in the Second World War* , Farnham, Ashgate, 2012, pp. 1:314-327.

13.Ibíd., p. 1:318; Roskill, *The War at Sea* , p. 1:301. El comentario sobre el Etna es del piloto Charles Lamb, que aparece citado en Lawrence, *The Mammoth Book,* pp. 523-524.

14. Lowry y Wellham, *Attack on Taranto* , pp. 73-82; informe de Cunningham al secretario del Almirantazgo, 16 de enero de 1941, en *Fleet Air Arm* , p. 1:319; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 106-107; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 90-95; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 286; Ciano, *Diary, 1937-1943* (anotación del 12 de noviembre de 1940), p. 395.

15. Lowry y Wellham, en *Attack on Taranto* (pp. 87-100), exageran la relación entre Taranto y el posterior ataque japonés contra Pearl Harbor.

16. La destitución de Cavagnari se examina en Robert Mallett, *The Italian Navy and Fascist Expansionism, 1935-1940* , Londres, Frank Cass, 1998; Churchill, *Their Finest Hour, Boston* , p. 544.

17. Smith, *Critical Conflict* , pp. 259-261, 271-281.

18. Ibíd., pp. 280, 282-284.

19. El informe de Somerville, con fecha de 18 de diciembre de 1940, figura en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean* , pp. 27-46; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 96-97.

20. Smith, *Critical Conflict* , pp. 307, 315-322.

21. De Belot*, The Struggle for the Mediterranean* , pp. 87-88; Ruge, *Der Seekrieg* , pp. 147-151; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 298.

22. «Conference Between the C-in-C Navy and the Fuehrer», 14 de septiembre de 1940, en *Fuehrer Conferences* , pp. 137-138. Véase también Egbert Kieser, *Hitler on the Doorstep: Operation "Sea Lion": The German Plan to Invade Britain, 1940* , Annapolis, USNI, 1997, pp. 254-257.

23. Ciano, *Diary* (12 de octubre de 1940), p. 300.

24. «Evaluation of the Mediterranean Situation», 14 de noviembre de 1940, en *Fuehrer Conferences* , pp. 154-156.

25. «Report to the Fuehrer», 13 de febrero de 1942, y «Report by the C-in-C, Navy to the Fuehrer», 12 de marzo de 1942, ambos en *Fuehrer Conferences* , pp. 261-265, 265-268.

26. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 120-124. Marc Antonio Bragadin señala en su libro: «Este autor está en condiciones de afirmar personalemente que, por lo menos en algunos casos, y al menos durante el primer año de la guerra, Mussolini influyó directamente en las decisiones de la Supermarina del lado de la prudencia», Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 83.

27. Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:52-53. Véase también Rowena Reed, «Central Mediterranean Sea Control and the North African

Campaigns», *NWCR* 32 (julio-agosto de 1984) 85, pp. 88-89.

28. El memorándum se reproduce en S. W. C. Pack, *The Battle of Cape Matapan* , Nueva York, Macmillan, 1961, p. 19. Posteriormente Iachino escribió que la presión de Alemania fue «el motivo determinante» de aquella incursión. Iachino, *Gaudo e Matapan* , pp. 263-267, reimpreso en *Dark Seas: The Battle of Cape Matapan* , Britannia Royal Naval College series, ed. G. H. Bennett, J. E. Harrold, y R. Porter, Plymouth, University of Plymouth Press, 2012, p. 141 n. 2. Sobre la situación del fueloil en Italia, véase Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 142-144.

29. De Belot, *The Struggle for the Mediterranean* , pp. 100-102; Ronald Seth, *Two Fleets Surprised: The Story of the Battle of Cape Matapan, March, 1941* , Londres, Geoffrey Bles, 1960, pp. 13-19; Pack, *Battle of Matapan* , pp. 60-63.

30. Pack, *Battle of Cape Matapan* , p. 64.

31. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p. 141; J. Valerio Borghese, *Sea Devils: Italian Navy Commandos in World War II* , Annapolis, USNI, 1995, pp. 27, 78-82 (publicado originalmente en 1950 como *Decima Flottiglia Mas*).

32. Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 312-313, 321.

33. El papel de los desencriptadores de Bletchley Park figura en John Winton, *ULTRA at Sea: How Breaking the Nazi Code Affected Allied Naval Strategy During World War II* , Nueva York, William Morrow, 1988, pp. 14-16. El informe de Cunningham, con fecha de 11 de noviembre 1941, se reproduce en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean* , p. 48. Véase también Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 146-148; Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 34-37; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 325-326.

34. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 148-149; S. W. C. Pack, *Night Action off Cape Matapan* , Shepperton, Ian Allan, 1972, pp. 34-35.

35. Iachino concede una gran importancia a esa carencia en *Gaudo e Matapan* . Véase Pack, *Battle of Cape Matapan* , p. 65.

36. Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 42-43; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 327. Los partes de avistamiento literales figuran

en el Apéndice D de Bennett, Harrold, y Porter, eds., *Dark Seas* , pp. 110-111.

37. «Sighting Reports», Apéndice D de Bennett, Harrold, y Porter, eds., *Dark Seas* , p. 111; Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 62-66; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 327.

38. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 151-152; «Sighting Reports», Apéndice D de Bennett, Harrold, y Porter, eds., *Dark Seas* , p. 114.

39. Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 68-69.

40. Vincent P. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea: The Great Navies at War in the Mediterranean Sea, 1940-1945* , Annapolis, USNI, 2009, pp. 90-91; Angelo Iachino, *Gaudo e Matapan* , en *Dark Seas* , p. 130; Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 92, 100; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p 153.

41. Seth, *Two Fleets Surprised* , p. 107; Pack, *Battle of Cape Matapan* , p. 116.

42. Seth, *Two Fleets Surprised* , p.108; Pack, *Battle of Cape Matapan* , pp. 117-120.

43. Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 332.

44. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea* , p, 94; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 332; Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 117, 119-121.

45. Del relato del ingeniero jefe G. S. Parodi, incluido en Seth, *Two Fleets Surprised* , pp. 145-146.

46. Informe de Cunningham, 11 de noviembre de 1941, en Grehan y Mace, *The War at Sea in the Mediterranean* , p. 51; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* p. 158; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 334.

47. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , p. 130; Ehlers, *The Mediterranean Air War* , p. 80.

48. Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 373.

49. Ibíd., pp. 380-389; Ehlers, *The Mediterranean Air War* , p. 84.

50. Tedder aparece citado en Ehlers, *The Mediterranean Air War* , p. 129.

6. La guerra contra el comercio I

1. Döenitz, *Memoirs* , pp. 111-113, 125; Lars Hellwinkel, *Hitler's Gateway to the Atlantic: German Naval Bases in France, 1940-1945* , Annapolis, USNI, 2014, pp. 12-25; Eberhard Rössler, *The U-Boat* , p. 126.

2. Döenitz, *Memoirs* , pp. 104-105.

3. Barnett, Engage the Enemy, pp. 199-200; Döenitz, *Memoirs* , pp. 137-141.

4. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 87-93, 149-162. La cita de Dönitz está en la p. 159.

5. Döenitz, *Memoirs* , pp. 137-140.

6. Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , p. 97.

7. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 168-175; Kevin M. Moeller, «A Shaky Axis», *Proceedings* , junio de 2015, pp. 30-35; Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 102-103.

8. Arnold Hague, *The Allied Convoy System, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 2000, pp. 26-28. Hague incluye una lista de las denominaciones de los convoyes en el Apéndice 1.

9. Antony Preston y Alan Raven, *Flower Class Corvettes* , Norwich, Bivouac Books, 1973; Chris Howard Bailey, *The Battle of the Atlantic: The Corvettes and Their Crews* , Annapolis, USNI, 1994, p. 6. Los párrafos de Monsarrat proceden de su libro, *Three Corvettes* , Londres, Cassell, 1945, pp. 22, 27; cursiva mía.

10. Peter Kemp, *Decision at Sea: The Convoy Escorts* , Nueva York, Elsevier-Dutton, 1978, p. 12; Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 36-37.

11. Bernard Edwards, *Convoy Will Scatter: The Full Story of Jervis Bay and Convoy HX84* , Barnsley, Pen and Sword, 2013, pp. 15-17; Bruce Allen Watson, *Atlantic Convoys and Nazi Raiders: The Deadly Voyage of HMS* Jervis Bay, Westport, Praeger, 2006, p. 46. Pueden encontrarse más relatos de quienes prestaron servicio a bordo de la «Wavy Navy» en J. Lennox Kerr y David James, eds., *Wavy Navy, by Some Who Served* , Londres, George G. Harrap, 1950.

12. Marc Milner, *North Atlantic Run: The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys* , Annapolis, USNI, 1985, pp. 26-27; W. A. B. Douglas, Roger Sarty y Michael Whitby, *No Higher Purpose* , St. Catharines, Vanwell, 2002, p. 181.

13. Churchill, *Their Finest Hour* , p. 406; WSC a FDR, 31 de julio de 1940, 15 de agosto de 1940, ambas en *Roosevelt and Churchill: Their Secret Wartime Correspondence* , ed. Francis L. Loewenheim, Harold Langley, y Manfred Jones, Nueva York, E. P. Dutton, 1975, pp. 107-110; Jorge VI a FDR, 26 de junio de 1940, en John W. Wheeler-Bennett, *King George VI: His Life and Reign* , Nueva York, St. Martin's Press, 1958, p. 511. Véase también Philip Goodhart, *Fifty Ships That Saved the World: The Foundation of the Anglo- American Alliance* , Garden City, Doubleday, 1965.

14. WSC a FDR, 15 de agosto de1940, en Loewenheim *et al.* , eds.,*Secret Wartime Correspondence* , p. 109.

15. Hague, *Allied Convoy System* , p. 28.

16. Ibíd., p. 29; Roskill, *The War at Sea,* p. 1:93.

17. Hague, *Allied Convoy System* , p. 45; Edwards, *Convoy Will Scatter* , p. 19.

18. Hague, *Allied Convoy System* , p. 25; Samuel McLean y Roger Sarty, «Gerald S. Graham's Manuscript Diary of His Voyage in HMS *Harvester* , 1942», *Northern Mariner* , abril de 2016, pp. 177, 180.

19. Paul Lund y Harry Ludlam, *Night of the U-Boats* , Londres, W. Foulsham, 1973, pp. 41-57.

20.Ibíd., pp. 32-40.

21. McLean y Sarty, «Gerald S. Graham's Manuscript Diary», p. 180.

22. Bernard Ireland, *Battle of the Atlantic* , Annapolis, Naval Institute Press, 2003, pp. 54-55.

23. Lund y Ludlum, *Night of the U-Boats* , pp. 79-86.

24. Ibíd., p. 94.

25. Aquel superviviente del convoy era Henry Revely, que escribió *The Convoy That Nearly Died: The Story of ONS 154* , Londres, William Kimber, 1979, p. 13. El diario de guerra de Kretschmer aparece citado en Döenitz, *Memoirs* , p. 108. Hay una traducción

ligeramente distinta en Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 198.

26. Lund y Ludlam, *Night of the U-Boats* , pp. 93-151, 180; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 199-200.

27. Lund y Ludlam, *Night of the U-Boats* , pp. 174-175; Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 109-111.

28. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 212-213; Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , p. 62.

29. Walter Karig, «Murmansk Run», *Proceedings* , enero de 1946, p. 32.

30. Raeder, *My Life* , pp. 273, 345-346.

31. Theodor Krancke y H. J. Brennecke, *The Battleship* Scheer, Londres, William Kimber, 1956, pp. 21-30.

32. Edwards, *Convoy Will Scatter* , 10-11, 15, 19; Watson, *Atlantic Convoys* , p. 76.

33. Watson, *Atlantic Convoys* , p. 87.

34. Krancke, *Battleship* Scheer, p. 40.

35. Edwards, *Convoy Will Scatter* , 43-45; Krancke, *Battleship* Scheer, p. 40; Watson, *Atlantic Convoys* , pp. 89-95.

36. Edwards, *Convoy Will Scatter* , 76-84; Krancke, *Battleship* Scheer, pp. 44-47.

37. Watson, *Atlantic Convoys* , pp. 95.

38. Ibíd., p. 101.

39. Edwards, *Convoy Will Scatter* , pp. 61-65; Calum MacNeil, *San Demetrio* , Sidney, Angus and Robertson, 1957, pp. 37, 81-82.

40. MacNeil, *San Demetrio* , pp. 86, 88.

41. Ibíd., p. 88.

42. Ibíd., pp. 94, 99-100. La historia del *San Demetrio* se convirtió en una popular película de 1943 titulada *San Demetrio London* y dirigida por Charles Freund.

43. Krancke, *Battleship* Scheer, p. 199.

44. Raeder, *My Life* , pp. 249-250; O'Hara, *The German Fleet at War, 1939-1945* , pp. 70-74; Fritz-Otto Busch, *The Drama of the* Scharnhorst, Londres, Robert Hale, 1956, pp. 32-34.

45. August K. Muggenthaler, *German Raiders of World War II* , Nueva York, Prentice-Hall, 1977; Bernard Edwards, *Beware Raiders!*

German Surface Raiders in the Second World War , Annapolis, USNI, 2001; Ruge, *Der Seekrieg* , pp. 174-183; Olivier Pigoreau, *The Odyssey of the Komet: Raider of the Third Reich* , París, Histoire et Collections, 2016, p. 13.

46. Bernhard Rogge con Wolfgang Frank, *Under Ten Flags: The Story of the German Commerce Raider* Atlantis, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1955, pp. 16-21; Joseph P. Slavick, *The Cruise of the German Raider* Atlantis, Annapolis, USNI, 2003, pp. 27-245; Ulrich Mohr y A. V. Sellwood, *Ship 16: The Story of the Secret German Raider Atlantis* , Nueva York, John Day, 1956.

47. Rogge, *Under Ten Flags* , pp. 19, 23-25; Slavick, *The Cruise of the German Raider Atlantis* , pp. 44-48.

48. Eiji Seki, *Mrs. Ferguson's Tea-set, Japan, and the Second World War: The Global Consequences Following Germany's Sinking of the SS* Automedon *in 1940* , Folkestone, Global Oriental, 2007, pp. 6-17; Rogge, *Under Ten Flags* , pp. 99-103; Slavick, *The Cruise of the German Raider Atlantis* , pp. 109-111; Roskill, *The War at Sea* , p. 1:381. El miembro del pelotón de abordaje alemán se llamaba Ulrich Mohr, citado en *Ship 16* , p. 153.

49. Wesley Olson, *Bitter Victory: The Death of HMAS* Sydney, Annapolis, USNI, 2000, pp. 271-72; Michael Montgomery, *Who Sank the* Sydney*?* , Nueva York, Hippocrene Books, 1981; G. Herman Gill, *Royal Australian Navy, 1939-1942* , Canberra, Australian War Memorial, 1957, pp. 453-457. El punto de vista alemán figura en Joachim von Gösseln, «The Sinking of the *Sydney* », *Proceedings* , marzo de 1953, pp. 251-255.

50. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 251-253.

51. Ibíd., pp. 256-258.

7. El *Bismarck*

1. Raeder, *My Life* , pp. 272-275.

2. Iain Ballantyne, *Killing the* Bismarck*: Destroying the Pride of Hitler's Fleet* , Barnsley, Pen and Sword, 2010, pp. 21-24; David

Bercuson y Holger H. Herwig, *The Destruction of the* Bismarck, Woodstock, Overlook Press, 2001, pp. 21-22.

3. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 29-30; Raeder, *My Life* , p. 351.

4. Raeder, *My Life* , pp. 351-352.

5. Albert Vulliez y Jacques Mordal, *Battleship* Scharnhorst, Fair Lawn, Essential Books, 1958, pp. 110-111. La anotación en el diario de Raeder, del 6 de marzo de 1941, se cita en Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, p. 43.

6. Raeder, *My Life* , pp. 351-353; Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 50-59.

7. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 50-59.

8. Ibíd.

9. Barnett, *Engage the Enemy* , p. 50; Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 84-89.

10. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 62-63; Barnett, *Engage the Enemy* , p. 283.

11. Russell Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , Nueva York, Macmillan, 1949, pp. 22-25, 29-30.

12. Ibíd., pp. 33-35.

13. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 101-104.

14. Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 40-41, 46-47; Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 129-130.

15. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, p. 138-139; Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , p. 47.

16. Según el almanaque, el 20 de mayo, en el estrecho de Dinamarca, el amanecer fue a las 4:00. La plegaria de Parker figura en Bernard Ash, *Someone Had Blundered: The Story of the* Repulse *and the* Prince of Wales, Garden City, Doubleday, 1961, p. 75.

17. Sobre la batalla entre el *Bismarck* y el *Hood* , véase Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp.147-149; y Burkard Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck: *A Survivor's Story* , Annapolis, USNI, 1980, pp. 105-107. Russell Grenfell, en *The* Bismarck *Episode* , no escatima las críticas a las disposiciones de Holland, y concluye que «Aparentemente, la táctica británica fue concebida y dirigida con muy poca habilidad» (p. 62).

18. Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, pp. 104-106, 109-110.

19. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 162-64; Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, p. 113; Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 32-34, 66; Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:401-406.

20. Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, pp. 114-115. Algunas fuentes de la posguerra afirman que la acalorada discusión entre Lütjens y Lindemann tenía que ver con el deseo de Lindemann de regresar a puerto, pero la mayoría de las pruebas, incluida la de Müllenheim-Rechberg que se cita aquí, indican que tuvo que ver con el deseo de Lindemann de seguir combatiendo.

21. Winston Churchill, *Engage the Enemy* , vol. 3 de *The Second World War* , Boston, Houghton-Mifflin, 1950, p. 307. Veinte años después, Tovey afirmó que Pound le había amenazado con formarle un consejo de guerra tanto a Leach como a Wake-Walker, y que solo renunció a hacerlo cuando Tovey le amenazó con dimitir si lo hacía. Tovey a Roskill, 14 de diciembre de 1961, en Roskill Papers, citado por Barnett, *Engage the Enemy* , p. 299. Por su parte, Churchill escribía después de la guerra: «El almirante Wake-Walker decidió no reanudar el combate. [...] Y en eso incuestionablemente tenía razón». Churchill, *The Grand Alliance* , p. 310.

22. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 147-149, 163, 168; Raeder, *My Life* , p. 358.

23. Barnett, *Engage the Enemy* , p. 247-248.

24. Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 87-95; Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 186-193; Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, p. 133; Martienssen, *Hitler and His Admirals* , p. 111.

25. Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, pp. 134- 135, 138.

26. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 225-226, 230-231; Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 97-98.

27. Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, p. 147.

28. Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 101-104; Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 303-305.

29. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 237-239.

30. Ibíd., pp. 231, 236-241; Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 118-120, 132-133.

31. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 251-252, 256; Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 133-134.

32. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 257-259; Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 138-147.

33. Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , p. 154.

34. Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, pp. 168-169; Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, pp. 259-266. Los informes de radio con origen o destino en el *Bismarck* están en *Fuehrer Conferences* , pp. 209-213.

35. Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 160-161, pp. 164-169.

36. Ibíd., pp. 177-179; Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, pp. 204-205.

37. Grenfell, *The* Bismarck *Episode* , pp. 184-187.

38. Müllenheim-Rechberg, *Battleship* Bismarck, pp. 211-214.

39. Bercuson y Herwig, *Destruction of the* Bismarck, p. 297; Churchill, *The Grand Alliance* , p. 319.

40. Ruge, *Der Seekrieg* ,p. 172; Raeder, *My Life* , p. 358.

41. Roberts, *The Storm of War* , p. 160.

8. El sol naciente

1. Sadao Asada, *From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States* , Annapolis, USNI, 2006, pp. 153-156, 164-166.

2. Stephen E. Pelz, *Race to Pearl Harbor: The Failure of the Second London Naval Conference and the Onset of World War II* , Cambridge, Harvard University Press, 1974, pp. 27-29; Sadao Asada, «The Japanese Navy and the United States», en *Pearl Harbor as History* , ed. Dorothy Borg y Shumpei Okamoto, Nueva York, Columbia University Press, 1973, pp. 229-231. La cifra del 69,75 por

ciento procede de la Tabla 2 de Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , p. 298.

3. Stephen Howarth, *The Fighting Ships of the Rising Sun* , Nueva York, Atheneum, 1983, pp. 170-172.

4. Craig Symonds, *The Battle of Midway* , Nueva York, Oxford University Press, 2011, pp. 27-29. Quiero darle las gracias al almirante (retirado) Yoji Koda, de la Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón, por sus ideas sobre la complicada situación política en el seno de la Armada Imperial japonesa durante el periodo anterior a la guerra.

5. Howarth, *Fighting Ships* , pp. 176-77; Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , pp. 170-171.

6. Tsuneo Watanabe, ed., *Who Was Responsible? From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor* , Tokio, Yomiuri Shimbun, 2006, pp. 21-22, 49; Howarth, *Fighting Ships* , p. 191.

7. Richard J. Smethurst, *A Social Basis for Prewar Japanese Militarism* , Berkeley, University of California Press, 1974, p. xvii; Howarth, *Fighting Ships* , p. 177.

8. Pelz, *Race to Pearl Harbor* , pp. 15-17; Howarth, *Fighting Ships* , pp. 190-191.

9. Hiroyuki Agawa, *The Reluctant Admiral: Yamamoto and the Imperial Navy* , Tokio, Kodansha International, 1979, pp. 70-76; Symonds, *Midway* , pp. 23-27; la cita de Katō es de Sadao Asada, «The Japanese Navy and the United States», p. 240.

10. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* , Boston, Little, Brown, 1890. El primer capítulo resume la filosofía de Mahan, basada en la hegemonía de los acorazados. Sadao Asada comenta el efecto de Mahan en el pensamiento estratégico japonés en el Cap. 2 de *From Mahan to Pearl Harbor* , pp. 26-46.

11. Mark R. Peattie, *Sunburst: The Rise of Japanese Naval Air Power, 1909-1941* , Annapolis, USNI, 2001, p. 83; Agawa, *Reluctant Admiral* , p. 93; Symonds, *Midway* , p. 30.

12. Agawa, *Reluctant Admiral* , p. 13.

13. Peattie, *Sunburst* , pp. 80-81, 86-89; Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , p. 185; Symonds, *Midway* , pp. 32-33.

14. Thomas Wildenberg, *All the Factors of Victory: Admiral Joseph Mason Reeves and the Origin of Carrier Airpower* , Washington, Brassey's, 2003, pp. 1-10; Craig C. Felker, *Testing American Sea Power: U.S. Navy Strategic Exercises, 1923-1940* , College Station, Texas A&M University Press, 2007, p. 121.

15. David C. Evans y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941* , Annapolis, USNI, 1997, pp. 250-263; Pelz, *Race to Pearl Harbor* , pp. 30-32; Asada, «The Japanese Navy», p. 239.

16. Evans y Peattie, *Kaigun* , pp. 238-239; Mark R. Peattie, «Japanese Naval Construction, 1919-1941», en Phillips P. O'Brien, ed., *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond* , Londres, Frank Cass, 2001, p. 97.

17.Ibíd., pp. 266-270.

18. Asada, «The Japanese Navy», p. 239.

19. Howarth, *Fighting Ships* , pp. 192-193, 198-203.

20. Agawa, *Reluctant Admiral* , pp. 95-96; W. D. Puleston, *The Armed Forces of the Pacific* , New Haven, Yale University Press, 1941, p. 45.

21. Watanabe, *Who Was Responsible?* , p. 71. Véase también Howarth, *Fighting Ships* , p. 178; Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , pp. 170-172; Smethurst, *A Social Basis* , pp. xiii-xiv.

22. Frank Dorn, *The Sino-Japanese War, 1937-1941* , Nueva York, Macmillan, 1974, pp. 33-37.

23. Peattie, *Sunburst* , pp. 91-92; Jon Parshall y Anthony Tully, *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway* , Washington, Potomac Books, 2005, p. 78.

24. Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , p. 238. El texto de los Principios Fundamentales está disponible en David J. Lu, *Japan: A Documentary History* , Nueva York, M. E. Sharpe, 1997, pp. 418-420.

25. Kitaro Matsumoto, *Design and Construction of the* Yamato *and* Musashi, Tokio, Haga, 1961, pp. 337-354; Akira Yoshimura, *Build the* Musashi*! The Birth and Death of the World's Greatest Battleship* , Tokio Kodansha International, 1991, p. 37.

26. Janusz Skulski, *The Battleship* Yamato: *Anatomy of a Ship* , Annapolis, USNI, 1988; Matsumoto, *Design and Construction* ;

Yoshimura, *Build the* Musashi!, pp. 46-47.

27. Agawa, *Reluctant Admiral* , p. 91.

28. La cifra de 200.000 muertos procede de Dorn*, The Sino-Japanese War* , pp. 92-95. Dorn acompañó al Ejército japonés durante aquella campaña. Otras fuentes mencionan cifras tan bajas como 90.000 o tan altas como 300.000 muertos. Iris Chang, *The Rape of Nanking: The Forgotten Holocaust of World War II* , Nueva York, Penguin, 1997, postula la cifra más alta, aunque su afirmación provocó una virulenta reacción de una parte de la derecha japonesa, de la que algunos exponentes insistían en que la denominada masacre de Nanking nunca existió. Para un análisis de esta polémica, véase Masahiro Yamamoto, *Nanking: Anatomy of an Atrocity* , Westport, Praeger, 2000. El estudio más reciente es Peter Harmsen, *Nanjing, 1937: Battle for a Doomed City* , Havertown, Casemate, 2015. Sobre la reacción de Swanson y Roosevelt a la crisis del *Panay* , véase Frank Freidel, *Franklin D. Roosevelt: A Rendezvous with Destiny* , Boston, Back Bay Books, 1990, p. 291.

29. El texto del Acuerdo Tripartito figura en Lu, ed., *Japan: A Documentary History* , pp. 424-425.

30. Fujiwara Akira, «The Role of the Japanese Army», en *Pearl Harbor as History* , eds. Borg y Okamoto, pp. 190-191, 194.

31. Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* , p. 237. Un memorándum que circuló en aquella época decía: «Suponiendo que la guerra con Estados Unidos es inevitable, deberíamos hacer los preparativos pertinentes para la guerra». Véase Watanabe, ed., *Who Was Responsible?* , p. 90.

32. Ibíd., p. 239. Véase también William L. Langer y S. Everett Gleason, *The Undeclared War, 1940-1941* , Nueva York, Harper and Brothers, 1953, p. 7.

33. Agawa, *Reluctant Admiral* , pp. 219-222, 225.

9. Una Armada de dos océanos

1. Robert F. Cross, *Sailor in the White House: The Seafaring Life of FDR* , Annapolis, USNI, 2003; Joseph E. Persico, *Roosevelt's Secret War: FDR and World War II* , Nueva York, Random House, 2001, p. 161.

2. Freidel, *Franklin D. Roosevelt* , pp. 92-98.

3. Pelz, *Race to Pearl Harbor* , pp. 77-81.

4. El libro por excelencia sobre los planes de guerra, y en particular sobre el Plan Naranja, es Edward Miller, *War Plan Orange: The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945* , Annapolis, USNI, 1991.

5. El artículo del comandante Ellis de 1921 está disponible en *www.biblio.org/hyperwar/USMC/ref/ AdvBaseOps.*

6. Skipper Steeley, *Pearl Harbor Countdown: Admiral James O. Richardson* , Gretna, Pelican, 2008, p. 84; Felker, *Testing American Sea Power* , pp. 57-59.

7. Freidel, *Franklin D. Roosevelt* , p. 291; revista *Time* , 28 de marzo de 1938; Patrick Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy: The Private War of the U.S. Atlantic Fleet, 1939-1942* , Annapolis, USNI, 1975, pp. 3-4.

8. FDR to WSC, 1 de febrero de 1940, y WSC a FDR, 7 de diciembre de 1940, ambas en Loewenheim *et al.* , eds., *Secret Wartime Correspondence* , pp. 93, 122.

9. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 62-68; Thomas A. Bailey y Paul B. Ryan, *Hitler vs. Roosevelt: The Undeclared Naval War* , Nueva York, Free Press, 1979, pp. 32-33, 41, 70. A Wheeler se le cita en la p. 45.

10. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 71-74.

11. Ibíd., p. 80. Al tomar ese tipo de decisiones, Roosevelt recurría a unos poderes que básicamente se había atribuido él mismo. El 21 de mayo de 1940 había activado la Oficina de Gestión de Emergencias, lo que le confería la potestad de dirigir los distintos departamentos de los Ejércitos. Freidel, *Franklin D. Roosevelt* , pp. 341-342.

12. Pelz, *Race to Pearl Harbor* , pp. 317-318; Mark R. Peattie, «Japanese Naval Construction, 1919-41», en O'Brien, ed., *Technology and Naval Combat* , p. 101.

13. James R. Leutze, *Bargaining for Supremacy: Anglo-American Naval Collaboration, 1937-1941* , Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1977, p. 117.

14. Stark a Knox, 12 de noviembre de 1940, citado en Craig L. Symonds, *Neptune: The Allied Invasion of Europe and the D-Day Landings* , Nueva York, Oxford University Press, 2014, p. 11.

15. Symonds, *Neptune* , pp. 12-13.

16. Informe de las Conversaciones de los Estados Mayores de Estados Unidos y Gran Bretaña, 27 de marzo de 1941, publicado como documento nº 49 (copia nº 98 de 125), Congreso de Estados Unidos, *Pearl Harbor Attack Hearings* , Washington, Government Printing Office, 1946, pp. 15:1487-1496. Véase también Symonds, *Neptune* , pp. 13-17.

17. Robert W. Love Jr., «Ernest Joseph King», en *The Chiefs of Naval Operations* , ed. Robert W. Love Jr., Annapolis, USNI, 1980, p. 139; Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , p. 136.

18. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , p. 136; Ernest J. King y Walter Muir Whitehill, *Fleet Admiral King, a Naval Record* , Nueva York, W. W. Norton, 1952, pp. 313, 319.

19. Gordon Prange, con Donald M. Goldstein y Katherine V. Dillon, *At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor* , Nueva York, McGraw-Hill, 1981, pp. 39-40, 47; Steeley, *Pearl Harbor Countdown* , pp. 165-182.

20. *Complete Presidential Press Conferences of Franklin D. Roosevelt* , Nueva York, Da Capo Press, 1972, pp. 17: 285-286. Véase también H. W. Brands, *Traitor to His Class: The Privileged Life and Radical Presidency of Franklin D. Roosevelt* , Nueva York, Anchor Books, 2009, p. 590.

21. Kimmel protestó por la retirada de tantos barcos de su mando de la Flota del Pacífico. Stark le explicó que «somos conscientes del posible efecto de este traslado por lo que respecta a Japón, pero debemos aceptarlo si queremos desempeñar un papel eficaz en el Atlántico. Congreso de Estados Unidos, *Pearl Harbor Attack Hearings* , p. 15:2163. Véase también Harold Ickes, *The Secret Diary of Harold Ickes* , Nueva York, Simon and Schuster, 1954, p. 3:523

(anotación del 25 de mayo de1941); Prange, *At Dawn We Slept* , pp. 130-133.

22. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 159-165, 176.

23. Bailey y Ryan, *Hitler and Roosevelt* , pp. 138-140.

24. FDR a Ickes, 1 de julio de 1941, en Ickes, *Secret Diary* , p. 3:567.

25. Robert E. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins: An Intimate History* , Nueva York, Harper Collins, 1948, pp. 242-244.

26. T. R. Fehrenbach, *F.D.R.'s Undeclared Naval War* , Nueva York, David McKay, 1967, pp. 254-255; Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 223-224.

27. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 223-231.

28. *FDR's Fireside Chats* , Norman, University of Oklahoma Press, 1992, pp. 189, 196; Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , p. 229.

29. *Fuehrer Conferences* , pp. 231-235.

30. Jon Meacham, *Franklin and Winston: An Intimate Portrait of an Epic Friendship* , Nueva York, Random House, 2004, pp. 105-106; Sherwood, *Roosevelt and Hopkins* , pp. 276-278.

31. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 255-261.

32. Informe de combate, USS *Kearny* , 20 de octubre de 1941, USNA. Disponible en *www.destroyers .org/bensonlivermore/USS%Kearny/Kearnyreport.html.*

33. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 270-272.

34. Ibíd., pp. 276-279.

35. «Report by the C-in-C, Navy», 17 de septiembre y 13 de noviembre de 1941, ambos en *Fuehrer Conferences* , pp. 231-235, 235-239.

36. Abbazia, *Mr. Roosevelt's Navy* , pp. 298-300.

37. Ickes, *Secret Diary* , pp. 3:650 (anotación del 23 de noviembre de 1941).

38. Memorándum de Conversación, 24 de julio de 1941, *Documentary History of the Franklin D. Roosevelt Presidency* , Dayton, University Publications of America/ LexisNexis, 2001, pp. 9: 265-273.

39. James C. Thomson Jr., «The Role of the Department of State», en *Pearl Harbor as History* , ed. Borg y Okamoto, p. 101. La

historia del papel de Acheson a la hora de imposibilitar la política petrolera de Roosevelt está en Jonathan Utley, *Going to War with Japan* , Knoxville, University of Tennessee Press, 1985, pp. 95-101, 126-133, 151-156. La cita está en la p. 154. Véase también Jonathan W. Jordan, *American Warlords: How Roosevelt's High Command Led America to Victory in World War II* , Nueva York, Random House, 2015, p. 97.

40. Prange, *At Dawn We Slept* , pp. 3-8; Asada, *From Mahan to Pearl Harbor* pp. 272-276.

41. Prange, *At Dawn We Slept* , p. 205; Congreso de Estados Unidos, *Report on the Joint Committee on the Investigation of the Pearl Harbor Attack* , Nueva York, Da Capo Press, 1972, pp. 32-35. En su diario, Stimson insistía en que Hull le dijo: «Me he lavado las manos del asunto. Ahora están en tus manos y en las de Knox, del Ejército y la Armada». Posteriormente Hull negó haber dicho jamás semejante cosa, aunque puede que esa palabras reflejaran su actitud. Véase Barbara Wohlstetter, *Pearl Harbor: Warning and Decision* , Stanford: Stanford University Press, 1962, pp. 234, 258.

42. Prange, *At Dawn We Slept* , p. 406; Wohlstetter, *Pearl Harbor* , pp. 228-246, 259.

10. Operación AI. El ataque contra Pearl Harbor

1. Jisaburō Ozawa, «Outline Development of Tactics and Organization of the Japanese Carrier Air Force», en *Pacific War Papers: Japanese Documents of World War II* , eds. Donald M. Goldstein y Katherine V. Dillon, Washington, Potomac Books, 2004, pp. 78-79; Peattie, *Sunburst* , pp. 149, 151.

2. Agawa, *The Reluctant Admiral* , p. 264; entrevista de Gordon Prange a Genda (5 de septiembre de 1966), Prange Papers, caja 17, Hornbake Library, Universidad de Maryland, College Park; Matome Ugaki, *Fading Victory: The Diary of Admiral Matome Ugaki, 1941-1945* , eds. Donald M. Goldstein y Katherine V. Dillon Annapolis, USNI, 1991, p. 13 (anotación del 22 de octubre de 1941).

3. Atsushi Oi, «The Japanese Navy in 1941», en *Pacific War Papers* , p. 16; Peattie, *Sunburst* , p. 76.

4. John Campbell, *Naval Weapons of World War II* , Londres, Conway Maritime, 1985; Symonds, *Midway* , pp. 38-39.

5. Prange, *At Dawn We Slept* , p. 382.

6. Parshall y Tully, *Shattered Sword* , p. 130; Campbell, *Naval Weapons of World War II* ; Peattie, *Sunburst* , p. 95.

7. Prange, *At Dawn We Slept* , p. 390; Walter Lord, *Day of Infamy* , Nueva York, Holt, Rinehart, and Winston, 1957, p. 19.

8. Prange, *At Dawn We Slept* , pp. 393-394.

9. Ibíd., p. 22; Lord, *Day of Infamy* , pp.17-19, 26.

10. Husband E. Kimmel, *Admiral Kimmel's Story* , Chicago, Henry Regnery, 1955, p. 25; Prange, *At Dawn We Slept* , p. 409.

11. Prange, *At Dawn We Slept* , p. 440.

12. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins* , p. 334.

13. Prange, *At Dawn We Slept* , pp. 490-492.

14. Lord, *Day of Infamy* , pp. 27-28, 38, 43.

15. Prange, *At Dawn We Slept* , p. 501.

16.Ibíd., pp. 397, 504.

17. Paul H. Backus, «Why Them and Not Me?» en Paul Stilwell, *Air Raid: Pearl Harbor!* , Annapolis, USNI, 1981, p. 163.

18. Prange, *At Dawn We Slept* , pp. 268-270.

19. Ibíd., p. 515.

20. Lord, *Day of Infamy* , pp. 219-220; Prange, *At Dawn We Slept* , p. 515; Andrieu D'Albas, *Death of a Navy: Japanese Naval Action in World War II* , Nueva York, Devin-Adair, 1957, pp. 35-37.

21. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins* , p. 347; Churchill, *The Grand Alliance,* pp. 603-604; Lynne Olson, *Citizens of London* , Nueva York, Random House, 2010, pp. 143-144.

22. Freidel, *Franklin D. Roosevelt* , p. 406.

23. Brian P. Farrell, *The Defense and Fall of Singapore, 1940-1942* , Stroud, Tempus, 2005, pp. 139-142; D'Albas, *Death of a Navy* , pp. 38-43.

24. Farrell, *The Defense and Fall of Singapore* , p. 141; Geoffrey Bennett, *The Loss of the* Prince of Wales *and* Repulse, Annapolis, USNI, 1973, p. 131.

25. Farrell, *The Defense and Fall of Singapore* , pp. 142-143.

26. Russell Grenfell, *Main Fleet to Singapore* , Nueva York, Macmillan, 1952, pp. 92-93; Arthur Nicholson, *Hostage to Fortune: Winston Churchill and The Loss of the* Prince of Wales *and* Repulse, Stroud, Gloucestershire, Sutton, 2005, pp. 33-48.

27. Bell, *Churchill and Sea Power* , pp. 239-247.

28. Bennett, *The Loss of the Prince of Wales and Repulse* , pp. 31-34.

29. Ibíd., p. 43; David Thomas, *The Battle of the Java Sea* , Nueva York, Stein and Day, 1968, pp. 67-71.

30. Ash, *Someone Had Blundered* , pp. 210, 217.

31. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , p. 88.

32. Farrell, *The Defense and Fall of Singapore* , p. 143.

33. Grenfell, *Main Fleet to Singapore* , p. 118.

34. Thomas Wildenberg, *Billy Mitchell's War with the Navy: The Interwar Rivalry over Air Power* , Annapolis, USNI, 2014, pp. 70-94.

35. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp, 92-95. El capitán de corbeta era Geoffrey Brooke, que aparece citado en Lawrence, *The Mammoth Book* , p. 462.

36. Ash, *Someone Had Blundered* , p. 246; Bennett, *The Loss of the Prince of Wales and Repulse* , p. 52.

37. Churchill, *The Grand Alliance* , p. 620.

11. Devastación

1. El historiador británico es David A. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , p. 147. Véase también Ian W. Toll, *Pacific Crucible: War at Sea in the Pacific, 1941-1942* , Nueva York, W. W. Norton, 2012, pp. 237-240.

2. Stark a Kimmel, 15 de diciembre de 1941, y Stark a Pye, 22 de diciembre de 1941, ambas en Nimitz Papers, caja 1:49-50, 72, NHHC; John B. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral: Frank Jack Fletcher at Coral Sea, Midway, and Guadalcanal* , Annapolis, USNI, 2006, pp. 23, 31.

3. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 117-119; Lodwick H. Alford, *Playing for Time: War on an Asiatic Fleet Destroyer* , Bennington, Merriam Press, 2006, p. 95; Jeffrey R. Cox, *Rising Sun, Falling Skies: The Disastrous Java Sea Campaign of World War II* , Oxford, Osprey, 2014, pp. 155-161.

4. Symonds, *Midway* , pp. 65-75; Toll, *Pacific Crucible* , pp. 203-227.

5. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , 120; Toll, *Pacific Crucible* , pp. 233-234.

6. Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 129, 137.

7. Las conversaciones anglo-estadounidenses sobre un posible mando unificado en el Pacífico están en Symonds, *Neptune* , pp. 38-41. Véase también Roskill, *The War at Sea* , p. 2:6.

8. Alford, *Playing for Time* , pp. 116, 118; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , p. 178; G. Gill, *Royal Australian Navy* , pp. 515, 553.

9. Toll, *Pacific Crucible* , pp. 252-254; Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 105-107; James D. Hornfischer, *Ship of Ghosts* , Nueva York, Bantam Books, 2006, pp. 7-13.

10. Hubert V. Quispel, *The Job and the Tools* , Rotterdam, WYT & Sons, 1960, pp. 37-38; Thomas, *The Battle of the Java Sea* , p. 157; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , p. 257; Gill, *Royal Australian Navy* , p. 556-557.

11. La cita de Churchill figura en Roberts, *The Storm of War* , p. 205.

12. D'Albas, *Death of a Navy* , pp. 65-66; Paul S. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945* , Annapolis, USNI, 1978, p. 54; Alford, *Playing for Time* , pp. 69-79; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 216-222.

13. Roskill, *The War at Sea* , p. 2:9.

14. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 128-130; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 209-211.

15. F. C. van Oosten, *The Battle of the Java Sea* , Annapolis, USNI, 1976, p. 27.

16. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 140-147; Dull, *Battle History* , pp. 55-60; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 232-240.

17. Dwight R. Messimer, *Pawns of War: The Loss of the USS* Langley *and the USS* Pecos, Annapolis, USNI, 1983, pp. 51-79; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 265-279.

18. Ibíd., pp. 281-282; Tameichi Hara, Fred Saito y Roger Pineau, *Japanese Destroyer Captain: Pearl Harbor, Guadalcanal, Midway-the Great Naval Battles as Seen Through Japanese Eyes* , Annapolis, USNI, 1967, pp. 64-65.

19. Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:13-14; Thomas, *The Battle of the Java Sea* , p. 159; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , p. 253.

20. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , p. 160.

21. Ibíd., pp. 153, 170; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 263-264.

22. Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 283-285.

23. Ibíd., pp. 259-260.

24. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 72; Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 178-180.

25. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 187-189; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , p. 296.

26. Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 191, 196, 198-199, 201-202; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 297-300; P. C. Boer, *The Loss of Java* , Singapur, NUS Press, 2011, pp. 194-195, 197.

27. Gill, *Royal Australian Navy* , pp. 614-615.

28. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , pp. 74-75; Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp. 209-213; Cox, *Rising Sun, Falling Skies* , pp. 312-316; Hornfischer, *Ship of Ghosts* , p. 92.

29. Hornfischer, *Ship of Ghosts* , pp. 47-48; Gill, *Royal Australian Navy* , pp. 615-616.

30. Hornfischer, *Ship of Ghosts* , pp. 100-102.

31. Roskill, *The War at Sea* , p. 2:16; Hornfischer, *Ship of Ghosts* , p. 108.

32. Citado en Hornfischer, *Ship of Ghosts* , p. 116.

33. Hornfischer, *Ship of Ghosts* , pp. 122-125; Gill, *Royal Australian Navy* , p. 621.

34. Hornfischer, *Ship of Ghosts* , p. 128; W. G. Winslow, *The Fleet the Gods Forgot: The U.S. Asiatic Fleet in World War II* , Annapolis, USNI, 1982, p. 195. Waller, que también había desempeñado un

importante papel en la Batalla del cabo Matapán (véase el Cap. 5), también fue honrado después de la guerra por su «valentía y decisión», ya que el HMAS *Waller* , un submarino australiano que entró en servicio en 1999, lleva su nombre.

35. Roskill, *The War at Sea* , p. 2:18; Toll, *Pacific Crucible* , p. 260; Thomas, *The Battle of the Java Sea* , pp.148-149.

36. Gordon Prange, entrevista a Watanabe Yasuji (25 de septiembre de 1964), Prange Papers, caja 17, UMD; H. P. Willmott, *The Barrier and the Javelin: Japanese and Allied Pacific Strategies, February to June 1942* , Annapolis, USNI, 1983, pp. 43-44; Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* (anotación del 5 de enero de 1942), p. 68.

37. Citado en Willmott, *The Barrier and the Javelin* , p. 79; entrevista de Prange a Watanabe (3-4 de febrero de 1966), Prange Papers, caja 17, UMD.

38. Donald MacIntyre, *Fighting Admiral: The Life of Admiral of the Fleet Sir James Somerville* , Londres, Evans Brothers, 1961, pp. 186-188.

39. Dull, *A Battle History* , pp. 108-109; Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:26-27.

40. Peattie, *Sunburst* , pp. 67-70; Dull, *A Battle History* , pp. 109-110.

41. Symonds, *Midway* , pp. 95-96.

42. La cita de Somerville figura en MacIntyre, *Fighting Admiral* , p. 179. Para un análisis detallado de la estrategia naval británica en aquella campaña, véase Angus Britts, *Neglected Skies: The Demise of British Naval Power in the Far East, 1922-1942* , Annapolis, USNI, 2017.

12. La guerra contra el comercio II

1. Roskill, *The War at Sea* , p. 2:28.

2. Ed Offley, *The Burning Shore: How Hitler's U-Boats Brought World War II to America* , Nueva York, Basic Books, 2014, pp. 57-58;

Michael Gannon, *Operation Drumbeat* , Nueva York, Harper and Row, 1990, pp. 97-99.

3. Clay Blair, *Silent Victory* , Philadelphia, J. B. Lippincott, 1975, pp. 106-107. Véase también Joel Holwitt, *"Execute Against Japan": The U.S. Decision to Conduct Unrestricted Submarine Warfare* , College Station, Texas A&M University Press, 2013, pp. 141-149.

4. Döenitz, *Memoirs* . pp. 154, 161; Ehlers Jr., *The Mediterranean Air War* , pp. 97-98.

5. Valerio Borghese, *Sea Devils* , pp. 131-160.

6. El informe de Vian, con fecha del 31 de marzo de 1942, figura en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean* , pp. 180-194. Vian comenta la batalla en sus memorias, *Action this Day* , pp. 89-91. Véase también S. W. C. Pack, *The Battle of Sirte* , Annapolis, USNI, 1975, pp. 54-82. Es posible que los aficionados a las novelas de Cecil Scott Forester sean conscientes de que su novela *The Ship* está basada en la defensa que hizo Vian del convoy MW-10.

7. Winston S. Churchill, *The Hinge of Fate* , vol. 4 de *The Second World War* , Boston, Houghton Mifflin, 1950, p. 273.

8. Barrett, *Engage the Enemy* , pp. 272-276; Döenitz, *Memoirs* , pp. 152-154, 161.

9. «Report of Admiral Commanding Submarines», 14, de mayo de 1942, y 21 de abril de 1943, en *Fuehrer Conferences* pp. 280-283, 316. El Manual de Instrucción de la Armada se cita en Eliot Morison in *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943* , vol. 1 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown, 1947, pp. 127-128.

10. Véase el Apéndice R en Roskill, *The War at Sea* , pp. 1:615-618; Döenitz, *Memoirs* , pp. 178, 197.

11. W. J. R. Gardner, *Decoding History: The Battle of the Atlantic and Ultra* , Annapolis, USNI, 1999, pp. 130-133.

12. Jak P. Mallmann Showell, *German Naval Codebreakers* , Annapolis, USNI, 2003, pp. 39, 88-93; Offley, *The Burning Shore* , p. 83; David Kahn, *The Codebreakers: The Story of Secret Writing* , Nueva York, Macmillan, 1967, pp. 465-466.

13. David Kahn, *Seizing the Enigma: The Race to Break the German U-Boat Codes, 1939- 1943* , Boston, Houghton Mifflin, 1991, pp. 195-196.

14. Ibíd., pp. 53, 62-66, 68-71.

15. John Winton, *Ultra at Sea* , Nueva York, William Morrow, 1988, pp. 22-24; Kahn, *Seizing the Enigma* , pp. 1-14, 161-168; David Syrett, *The Defeat of the German U-Boats: The Battle of the Atlantic* , Columbia, University of South Carolina Press, 1994, p. 20; Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 153-154.

16. F. W. Winterbotham, *The Ultra Secret* , Nueva York, Harper and Row, 1974, pp. 24-26; Offley, *The Burning Shore* , pp. 87-88; Kahn, *Seizing the Enigma* , p. 184.

17. Syrett, *The Defeat of the German U-Boats* , pp. 19-20.

18. Gannon, *Operation Drumbeat* , p. 152; Gardner, *Decoding History* , p. 165; Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 165-166.

19. Jürgen Rohwer, «The Operational Uses of 'Ultra' in the Battle of the Atlantic», en *Intelligence and International Relations* , ed. Christopher Andrew y Jeremy Noakes, Exeter, Universidad de Exeter, 1987, pp. 283-284. Véase también la introducción deDavid Syrett al libro editado por él, *The Battle of the Atlantic and Signals Intelligence* , Aldershot, Navy Records Society, 1998, p. xvi.

20. Hughes y Costello, *The Battle of the Atlantic* , pp. 180-183.

21. Gardner, *Decoding History* , p. 137. Para las cifras, véase el Apéndice O en Roskill, *The War at Sea* , p. 2:485.

22. *Peter Cremer, U-Boat Commander: A Periscope View of The Battle of the Atlantic* , Annapolis, USNI, 1982, pp. 53-61; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , pp. 453-454.

23. Gannon, *Operation Drumbeat* , pp. 206-209.

24. King y Muir, *Fleet Admiral King,* pp. 349-355; Walter R. Borneman, *The Admirals: Nimitz, Halsey, Leahy, and King* , Nueva York, Little, Brown, 2012, p. 212.

25. Entre los historiadores hay división de opiniones acerca de la renuencia de King a establecer convoyes costeros. Michael Gannon (*Operation Drumbeat* , 1990) lo considera casi una negligencia criminal, mientras que Clay Blair (*Hitler's U-Boat War* , 1996) le

defiende ardientemente e insiste en que la mayor parte de las críticas a King procedían de los británicos, que consideraban que King prestaba demasiada atención al teatro de operaciones del Pacífico. El análisis más reciente de la guerra submarina de Alemania contra el litoral del este de Estados Unidos es Ken Brown, *U-Boat Assault on America: The Eastern Seaboard Campaign, 1942* , Annapolis, USNI, 2017.

26. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 439; Gannon, *Operation Drumbeat* , pp. 466-467. Los cuatro buques que hundió Hardegen entre el 18 y el 19 de enero eran el *Brazos* , el *City of Atlanta* , el *Ciltvaira* , y el *Malay* .

27. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 475; Döenitz, *Memoirs* , p. 203; Cremer, *U-Boat Commander* , p. 69; Michael L. Hadley, *U-Boats Against Canada: German Submarines in Canadian Waters* , Kingston, McGill-Queen's University Press, 1985, pp. 52-74.

28. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 481.

29. Homer H. Hickam, *Torpedo Junction: U-Boat War off America's East Coast, 1942* , Annapolis, USNI, 1989, pp. 114-129.

30. Véase la tabla de barcos perdidos en Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 695.

31. Hickam, *Torpedo Junction* , pp. 108-113.

32. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , Apéndice 4, pp. 727-730; Cremer, *U-Boat Commander* , p. 78. Hemingway utilizó su experiencia en la «armada de los bravucones» para una novela que se publicó póstumamente con el título de *Islands in the Stream* , Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1970 [*Islas en el golfo* , Madrid, Alianza, 1986, o *Islas a la deriva* , Barcelona, Planeta, 1984].

33. Hickam, *Torpedo Junction* , pp. 149-157, 179, 188-195.

34. Ibíd., pp. 165-167.

35. Sobre las «vacas lecheras», véase Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunters* , p. 534n (las hazañas de Cremer se detallan en pp. 545-546). Hay una tabulación detallada de los barcos hudidos por los *U-Booten* en Jürgen Rohwer, *Axis Submarine Successes, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 1983.

36. Carl Boyd y Akihiko Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II* , Annapolis, USNI, 1995, pp. 65-67; *The New York*

Times , 21 y 24 de enero, y 24 de febrero de 1942, todas ellas noticias de primera página.

37. Hickam, *Torpedo Junction* , p. 230.

38. «Report by Chief of Staff», 22 y 29 de enero de 1942, en *Fuehrer Conferences* , pp. 259-260; Cremer, *U-Boat Commander* , p. 53; Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:100-101, 116; Döenitz, *Memoirs* , p. 206.

39. Jan Drent, «The Trans-Pacific Lend-Lease Shuttle to the Russian Far East, 1941-1946», *The Northern Mariner* , enero de 2017, pp. 33-34, 45-46. La mayoría de los buques de aquellos convoyes eran Barcos de la Libertad que habían sido construidos en los astilleros de Estados Unidos y posteriormente cedidos para prestar servicio en la Unión Soviética.

40. «Memorandum Concerning the Report of the C-in-C, Navy», 12 de enero de 1942, *Fuehrer Conferences* , pp. 256-257.

41. Roskill, *The War at Sea* , p. 2:150; Raeder, *My Life* , pp. 360-361.

42. Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:156-157.

43. *The Times* (Londres), 14 de febrero 1942; Raeder, *My Life* , p. 361.

44. Richard M. Leighton y Robert W. Coakley, *Global Logistics and Strategy, 1940-1943* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1955, p. 555; Michael G. Walling, *Forgotten Sacrifice: The Arctic Convoys of World War II* , Oxford, Osprey,2012, pp. 9-36; Richard Woodman, *The Arctic Convoys, 1941-1945* , Londres, John Murray, 1994, pp. 24-32; Walter Karig, «Murmansk Run», *Proceedings* , enero de 1946, p 27.

45. Roskill, *The War at Sea* , pp. 118-120.

46. Leighton y Coakley, *Global Logistics* , p. 557.

47. Winton, *Ultra at Sea* , pp. 53-65; Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:120-123, 127; Max Hastings, *Winston's War* , p. 207.

48. Broome recogió el convoy en alta mar de manos de un variopinto grupo de barcos de escolta que incluía un destructor polaco y otro de la Francia Libre. Véase Woodman*, The Arctic Convoys* , pp. 195- 200, y Jack Broome, *Convoy Is to Scatter* , Londres, William Kimber, 1972, p. 103.

49. Walling, *Forgotten Sacrifice* , pp. 153-154; Roskill, *The War at Sea* , p. 2:137; Winton, *Ultra at Sea* , pp. 60-65.

50. Woodman, *The Arctic Convoys* , p. 213; Walling, *Forgotten Sacrifice* , pp. 156-157; Broome, *Convoy Is to Scatter* , p. 160. Los atacantes alemanes también alcanzaron con un torpedo al petrolero ruso *Azerbaijan* , pero este se mantuvo a flote.

51. Woodman, *Arctic Convoys* , pp. 211-212; Winton, *Ultra at Sea* , pp. 63-65, 68; Broome, *Convoy Is to Scatter* , p. 178.

52. Broome, *Convoy Is to Scatter* , pp. 182-183.

53. Winton, *Ultra at Sea* , pp. 68-69; Broome, *Convoy Is to Scatter* , p. 182; Woodman, *The Arctic Convoys* , p. 255; Walling, *Forgotten Sacrifice* , pp. 170, 173-179. La cita es de las memorias de William A. Carter, *Why Me, Lord?* , Millsboro, 2007, p. 174. Los Aliados sí enviaron un cargamento de suministros a bordo del crucero estadounidense USS *Tuscaloosa* en agosto, pero un buque de guerra tan solo podía transportar una carga pequeña, y fue más un gesto de buena voluntad que una auténtica misión de abastecimiento.

54. Sobre Pantellería, véase James J. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 256-265. Las cifras exactas de las pérdidas en el transporte marítimo siguien siendo esquivas. La fuente más detallada y solvente es Rohwer, *Axis Submarine Successes* , *1939-1945* , que es una lista cronológica de todos los barcos hundidos por los submarinos del Eje durante la guerra. Sin embargo, Rohwer no lleva una cuenta total y engloba en una sola categoría las pérdidas del mar del Norte, del Atlántico Norte y de la Costa Este de Estados Unidos, de modo que diferenciarlas exige un recuento a mano. Clay Blair desglosa los buques perdidos en la Operación Paukenschlag en el Apéndice 4 de *Hitler's U-Boat War: The Hunters* (pp. 727-732). Son más fáciles de usar las tablas de Morison, *The Battle of the Atlantic* (p. 412) y Roskill, *The War at Sea* (p. 2:485), aunque sus estimaciones no incluyen las ventajas de las investigaciones más recientes. Además, Roskill atribuye la mayoría de las pérdidas a los submarinos, mientras que Morison atribuye una parte de las pérdidas a las minas y a la aviación.

13. Conteniendo la marea

1. Theodore Taylor, *The Magnificent Mitscher* , Annapolis, USNI, 1954, p. 112.

2. Duane Schultz, *The Doolittle Raid, Nueva York* , St. Martin's Press, 1988, pp. 5-10.

3. James A. Doolittle, testimonio oral (3 de agosto de 1987), y Henry Miller, testimonio oral (23 de mayo de 1973), ambos USNI.

4. E. B. Potter, *Nimitz* , Annapolis, USNI, 1976, pp. 16-30; William F. Halsey y J. Bryan III, *Admiral Halsey's Story* , Nueva York, McGraw-Hill, 1947, p. 101.

5. Henry Miller, testimonio oral (23 de mayo de 1973, p. 1:37, y James Doolittle testimonio oral (3 de agosto de1987), p. 27, ambos USNI; Mitscher a Nimitz, 28 de abril 1942, *Action Reports* : Part I, CINCPAC, bobina 2.

6. Lowell Thomas y Edward Jablonsky, *Doolittle: A Biography* , Garden City, Doubleday, 1976, pp. 178-179; James H. Doolittle y Carroll V. Glines*, I Could Never Be So Lucky Again: An Autobiography by General James H. «Jimmy» Doolittle* , Nueva York, Bantam Books, 1991, p. 4; Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p.101.

7. John B. Lundstrom, *The First Team: Pacific Naval Air Combat from Pearl Harbor to Midway* , Annapolis, USNI, 1984, p. 148; Thomas y Jablonsky, *Doolittle: A Biography* , p. 181; Doolittle, testimonio oral (3 de agosto de 1987), USNI, p. 19.

8. Quentin Reynolds, *The Amazing Mr. Doolittle* , Nueva York, Appleton-Century- Crofts, 1953, pp. 209-212; Doolittle y Glines *, I Could Never Be So Lucky Again* , pp. 10-11.

9. Carroll V. Glines, *Doolittle's Tokyo Raiders* , Nueva York, D. Van Nostrand, 1964, p. 337; entrevista de Gordon Prange a Watanabe (25 de septiembre de 1964), Prange Papers, caja 17, UMD.

10. Elliot Carlson, *Joe Rochefort's War* , Annapolis, USNI, 2011, esp. pp. 172-184, 211; John Winton, *Ultra in the Pacific: How Breaking Japanese Codes and Ciphers Affected Naval Operations Against Japan* , Londres, Leo Cooper, 1993, p. 6; Rochefort, testimonio oral (14 de agosto de 1969), USNI, 99, p. 104.

11. Symonds, *Midway* , p. 145; Wilfrid Jasper Holmes, *Double-Edged Secrets: U.S. Naval Intelligence Operations in the Pacific During World War II* , Annapolis, USNI, 1979, p. 65; Carlson, *Joe Rochefort's War* , pp. 268-270.

12. Frederick C. Sherman, *Combat Command: The American Aircraft Carriers in the Pacific War* , Nueva York, E. P. Dutton, 1950, p. 92; Frederick D. Parker, *A Priceless Advantage: U.S. Navy Communications Intelligence and the Battle of Coral Sea, Midway, and the Aleutians* , Washington, Center for Cryptologic History, National Security Agency, 1993, p. 25; «Running Summary, April 18, 1942», y «Estimate of the Situation, April 22, 1942», ambos en Nimitz Papers, caja 1, 501-505, 516, NHHC; Edwin Layton, Roger Pineau y John Costello, *"And I Was There": Pearl Harbor and Midway-Breaking the Secrets* , Nueva York, William Morrow, 1985, pp. 367-368; John Prados, *Combined Fleet Decoded: The Secret History of American Intelligence and the Japanese Navy in World War II* , Nueva York, Random House, 1995, p. 300; Rochefort, testimonio oral (21 de septiembre de 1969), USNI, pp. 174-175.

13. John Lundstrom, *The First South Pacific Campaign: Pacific Fleet Strategy, December 1941-June 1942* , Annapolis, USNI, 1976, p. 98; Willmott, *The Barrier and the Javelin* , pp. 171-200.

14. Nimitz a King, 17 de junio de 1942, *Action Reports* : Part I, CINCPAC, bobina 2, 3; Samuel Eliot Morison, *Coral Sea, Midway and Submarine Actions, May 1942-August 1942* , Boston, Little, Brown, 1975, pp. 25-26; Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 146, 149; Willmott, *The Barrier and the Javelin* , pp. 217-218.

15. Richard W. Bates, *The Battle of the Coral Sea, May 1 to May 11 Inclusive, 1942: Strategical and Tactical Analysis* , Washington, Bureau of Naval Personnel, 1947, pp. 7-12; Lundstrom, *First South Pacific Campaign* , pp. 103-104, así como su artículo «A Failure of Radio Intelligence: An Episode in the Battle of the Coral Sea», *Cryptologia* 7, nº 2 (1983), pp. 108-110, 115; y Willmott, *The Barrier and the Javelin* , pp. 234-235.

16. Lundstrom, *The First Team* , p. 193; Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , p. 165; Stuart D. Ludlum, *They Turned the War Around at Coral Sea and Midway* , Bennington, Merriam, 2000, p. 77.

17. Ludlam, *They Turned the War Around* , pp. 74-79; Lundstrom, *The First Team* , pp. 199, 205.

18. Lundstrom, *The First Team* , p. 191; Dull, *A Battle History* , p. 124.

19. Pederson a Buckmaster, 16 de mayo de 1942, *Action Reports* : Part I, CINCPAC, bobina 2; Ludlum, *They Turned the War Around* , p. 86; Morison, *Coral Sea and Midway* , pp. 49-51. El piloto citado es Noel Gayler en su testimonio oral (15 de febrero de 2002), NHF, p. 6.

20. Buckmaster a Nimitz, 25 de mayo de 1942, *Action Reports* : Part I: CINCPAC, bobina 2, p. 10; Sherman, *Combat Command* , pp. 109-111, 114; Gustave Sembritzky, testimonio oral (OH00601), NMPW.

21. En un primer momento King mantuvo en secreto la pérdida del *Lexington* , y tan solo informó a la prensa de que había sufrido daños.

22. Buckmaster a Nimitz, 25 de mayo de 1942, *Action Reports* : Part I: CINCPAC, bobina 2, pp. 7, 40.

23. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* , p. 125 (anotación del 10 de mayo de 1942).

24. *The New York Times* , 9 de mayo de 1942, p. 1.

25. Holmes, *Double-Edged Secrets* , p. 90; Rochefort, testimonio oral (5 de octubre de 1969), p. 211; y Dyer, testimonio oral (14 de septiembre de 1983), p. 241, ambos USNI.

26. *Traffic Intelligence Summaries, Combat Intelligence Unit, Fourteenth Naval District (16 July 1941-30 June 1942)* , Special Collections, Nimitz Library, USNA, p. 3:326.

27. «Estimate of the Situation», 26 de mayo de 1942, Nimitz Papers, caja 1:516, 520, NHHC.

28. Marc Mitscher, que estaba al mando del *Hornet* , era aviador, pero se encontraba bajo la dirección estratégica de Raymond Spruance. Thomas B. Buell, *The Quiet Warrior: A Biography of Admiral Raymond A. Spruance* , Boston, Little, Brown, 1974), y Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* .

29. Donald Goldstein y Katherine Dillon, eds., *The Pearl Harbor Papers: Inside the Japanese Plans* , Washington, Brassey's, 1993, p. 348.

30. Parshall y Tully, *Shattered Sword* , pp. 63-66.

31. Symonds, *Midway* , pp. 102-106, 212-213; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , pp. 48-51; Gordon W. Prange con Donald Goldstein y Katherine Dillon, *Miracle at Midway* , Nueva York, McGraw-Hill, 1982, pp. 162-164, 170; Willmott, *The Barrier and the Javelin* , pp. 81-82.

32. Symonds, *Midway* , pp. 231-232; Prange, *Miracle at Midway* , 206; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , p. 149.

33. Symonds, *Midway* , pp. 236-238; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , p. 153; Ryūnosuke Kusaka, entrevista con Gordon Prange (1966), Prange Papers, caja 17, UMD.

34. «CINC First Air Fleet Detailed Battle Report», 1 de febrero de 1943, *ONI Review* , mayo de 1947; Kusaka, entrevista con Prange, Prange Papers, caja 17, UMD; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , pp. 132, 159, 161-66; Symonds, *Midway* , pp. 238-244.

35. Symonds, *Midway* , p. 244; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , pp. 165-166.

36. Symonds, *Midway* , pp. 274-275.

37. Ibíd., pp. 260-261, 267-273.

38. «Memorandum for the Commander in Chief», 7 de junio de 1942, *Action Reports* : Part I, CINCPAC, bobina 2; George Gay, *Sole Survivor: The Battle of Midway and its Effects on His Life* , Naples (Florida), Naples Ad/Graphics, 1979, pp. 119-121.

39. Symonds, *Midway* , pp. 287, 301-302; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , pp. 233-235.

40. Symonds, *Midway* , pp. 52-54.

41. Para un análisis más completo del «vuelo a ninguna parte», véase Symonds, *Midway* , pp. 245-265, y el Apéndice F, pp. 389-391.

42. John S. Thach, testimonio oral (6 de noviembre de 1970), p. 252, USNI; entrevista a Richard Best (11 de agosto de 1995), p. 17, NMPW; Norman (Dusty) Kleiss, testimonio oral (3 de septiembre de 2010), BOMRT; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , p. 250. Jon Parshall, que ha realizado el análisis más exhaustivo de aquel ataque, concluye que, incluyendo las bombas pequeñas de 45 kg, alcanzaron al *Kaga* un total de 12 bombas estadounidenses. Véase BOMRT, 25 de agosto de 2010.

43. Best a Walter Lord, 27 de enero de, 1966, Lord Collection, caja 18, NHHC; entrevista a Richard Best (11 de agosto de 1995), p. 42, NMPW.

44. Max Leslie a Smith, 15 de diciembre de 1964, Prange Papers, caja 17, UMD; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , p. 264.

45. Symonds, *Midway* , pp. 321-326; John S. Thach, testimonio oral (6 de noviembre de 1970), USNI Oral History Collection, p. 1:268.

46. Symonds, *Midway* , pp. 347-350.

47. Gallaher a Walter Lord, 26 de febrero de 1967, Walter Lord Collection, caja 18, NHHC; Parshall y Tully, *Shattered Sword* , pp. 326-329.

14. Dos islas sitiadas

1. La Unión Soviética también tenía presencia naval en el mar Negro, que consitía en un acorazado, un crucero pesado y cinco cruceros ligeros. C. W. Koburger Jr., *Naval Warfare in the Baltic, 1939-1945* , Westport, Praeger, 1994, pp. 27-33; V. I. Achlasov y N. B. Pavlovich, *Soviet Naval Operations in the Great Patriotic War, 1941-1945* , Annapolis, USNI, 1981, pp. 8, 25; I. S. Isakov, *The Red Fleet in the Second World War* , Londres, Hutchinson, 1947, pp. 26-27; Friedrich Ruge, *The Soviets as Naval Opponents, 1941-1945* , Annapolis, USNI, 1979, pp. 16, 20-21.

2. Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines* , pp. 27-28; Peter C. Smith, *Pedestal: The Convoy That Saved Malta* , Londres, William Kimber, 1970, pp. 17-20.

3. Richard B. Frank, *Guadalcanal: The Definitive Account of the Landmark Battle,* Nueva York, Penguin, 1990, pp. 25-28.

4. Bruce Gamble, *Fortress Rabaul: The Battle for the Southwest Pacific, January 1942- April 1943* , Minneapolis, Zenith Press, 2010, pp. 210-211; James D. Hornfischer, *Neptune's Inferno: The U.S. Navy at Guadalcanal* , Nueva York, Bantam Books, 2011, p. 4; Ian Toll, *The Conquering Tide: War in the Pacific Islands, 1942-1944* ,

Nueva York, W. W. Norton, 2015, pp. xxiv-xxxi; Frank, *Guadalcanal* , p. 31; Patrick Lindsay, *The Coast Watchers: The Men Behind Enemy Lines Who Saved the Pacific* , North Sydney, William Heinemann, 2010, p. 197.

5. Ronald H. Spector, *Eagle Against the Sun: The American War with Japan* , Nueva York, Free Press, 1985, pp. 184-187; King y Muir, *Fleet Admiral King* , p. 387.

6. Frank, *Guadalcanal* , pp. 32-36.

7. Leighton y Coakley, *Global Logistics* , p. 202; Samuel Eliot Morison, *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943* , vol. 5 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown, 1949, p. 15.

8. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 32-35; George C. Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner* , Washington, Naval Historical Center, 1969, pp. 1:258-267. El coetáneo era el almirante Harry Hill, que aparece citado en James D. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide: America at Total War in the Pacific, 1944-1945* , Nueva York, Bantam Books, 2016, p. 25.

9. King a Fletcher, 30 de marzo de 1942, Nimitz Papers, serie 1, caja 1, y Nimitz a King, 29 de mayo de 1942, King Papers, serie 1, caja 2, ambos NHHC. Véase también Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , p. 107.

10. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 32-35.

11. Frank, *Guadalcanal* , pp. 64-65; Lindsay, *The Coast Watchers* , p. 197. Tsukahara aparece citado en Gamble, *Fortress Rabaul* , p. 217.

12. El testigo era Joe James Custer, que escribió un libro titulado *Through the Perilous Night: The Astoria's Last Battle* , Nueva York, Macmillan, 1944, p. 120.

13. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , p. 366; Toll, *The Conquering Tide* , pp. 31-33.

14. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 358-360; Gamble, *Fortress Rabaul* , p. 218.

15. Turner a Ghormley, 7 de agosto de 1942 (21:30), *Action Reports* , Part I, CINCPAC, bobina 1. Este mensaje también se reproduce en Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , p. 370.

16. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 368, 386.

17. John J. Domagalski, *Lost at Guadalcanal: The Final Battles of the* Astoria *and* Chicago *as Described by Survivors and in Official Report* s, Jefferson, McFarland, 2010, p. 71; Dyer, *The Amphibians Came to Conquer* , pp. 358-359.

18. El crítico es Richard W. Bates, en *The Battle of Savo Island, August 9th, 1942: Strategical and Tactical Analysis* , Newport, Naval War College, 1950, pp. 55-61; Domagalski, *Lost at Guadalcanal* , p. 80.

19. Toshikazu Ohmae, «The Battle of Savo Island», *Proceedings* , diciembre de 1957, p. 1.270.

20. Ibíd., p. 1.271.

21. Ibid.; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , p. 58; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 19. Turner aparece citado en Dyer, *The Amphibians Came to Conquer* , p. 1:372.

22. Ohmae, «The Battle of Savo Island», p. 1273; Domagalski, *Lost at Guadalcanal* , p. 84.

23. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 37; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 59-60.

24. Ohmae, «The Battle of Savo Island», p. 1275; U.S. Office of Naval Intelligence, *The Battles of Savo Island and the Eastern Solomons* , Washington, Naval Historical Center, 1994, orig. 1943, p. 10; Domagalski, *Lost at Guadalcanal* , p. 92.

25. Ohmae, «The Battle of Savo Island», p. 1273; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 44-46; John Costello, *The Pacific War* , Nueva York, HarperCollins, 1981, pp. 325-327.

26. Ohmae, «The Battle of Savo Island», p. 1275; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 63, 75-87; Frank, *Guadalcanal* , pp. 105, 111-113; Domagalski, *Lost at Guadalcanal* , pp. 144; Custer, *Through the Perilous Night* , pp. 161-162; Office of Naval Intelligence, *Battles of Savo Island and Eastern Solomons* , pp. 21, 24, 40-43.

27. La declaración de Mikawa se incluye como posdata en Ohmae, «Battle of Savo Island», p. 1276. Véase también Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 53.

28. Fletcher a Ghormley, 9 de agosto de 1942 (3:15 a.m.), y COMSOPAC (Ghormley) a CINCPAC (Nimitz), 9 de agosto de 1942 (8:30 a. m.), ambos in *Action Reports* , NARA, bobina 1. Véase también Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 384-387.

29. *The New York Times* , 18 de agosto de 1942, p. 1.

30. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 61-64; Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 399-405; King a Stark, 14 de septiembre de 1943, en Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , p. 28. En su defensa de Fletcher, Lundstrom critica no solo la confusión durante la batalla sino también el poco profesional cruce de acusaciones posterior.

31. Lewis Richie, *The Epic of Malta* , Londres, Odhams, 1943, p. 5; Ernle Bradford, *Siege: Malta, 1940-1943* , Nueva York, William Morrow, 1986, pp. 240-241. El superviviente citado era Jack Belden, que escribió un libro titulado *Still Time to Die* , Nueva York, Harper and Brothers, 1943, p. 186.

32. Raeder, *My Life* , p. 364; Gerhard Weinberg, *A World at Arms: A Global History of World War II* , Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 229.

33. Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines* , pp. 20-24; Michael Pearson, *The Ohio and Malta: The Legendary Tanker That Refused to Die* , Barnsley, Leo Cooper, 2004, pp. 12-13. El almirante estadounidense que se encontraba de visita era H. Kent Hewitt, y la cita procede de su libro *Memoirs* , Newport, Naval War College Press, 2004, p. 192.

34. Ehlers, *The Mediterranean Air War* , pp. 173-174; Smith, *Pedestal* , pp. 32-37.

35. Charles A. Jellison, *Besieged: The World War II Ordeal of Malta, 1940-1942* , Hanover, University Press of New England, 1984, pp. 167, 218-225; Richard Woodman, *Malta Convoys, 1940-1943* , Londres, John Murray, 2000, pp. 369-372, 377; Bradford, *Siege* , pp. 247-248; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 256-264. Véase el informe de Henry Harwood al Almirantazgo del 2 de junio de 1942, en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean* , pp. 175-180. Es significativo que Harwood advirtiera al Almirantazgo: «Antes de que se envíe otro convoy a Malta, es

imprescindible garantizar la superioridad aérea en la isla». Jackson aparece citado en Smith, *Pedestal* , p. 40, y Parks, en Jeremy Harwood*, World War II at Sea: A Naval View of the Global Conflict: 1939 to 1945* , Minneapolis, Zenith, 2015, p. 124.

36. Peter Shankland y Anthony Hunter, *Malta Convoy* , Nueva York, Ives Washburn, 1961, pp. 70-72; Sam Moses, *At All Costs* , Nueva York, Random House, 2006, pp. 100, 107; Pearson, *The Ohio and Malta* , p. 33.

37. Smith, *Pedestal* , p. 43; Dennis A. Castillo, *The Santa Marija Convoy* , Lanham, Lexington Books, 2012, p. 198.

38. Woodman, *Malta Convoys* , pp. 392-394; Moses, *At All Costs* , pp. 132-136; Smith, *Pedestal* , pp. 82-90. El testigo se cita en pp. 83-84. Rosenbaum fue llamado a Berlín donde se le impuso la Cruz de Caballero.

39. Castillo, *The Santa Marija Convoy* , p. 199; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , p. 289; Moses, *At All Costs* , p. 142. El testigo que describía el fuego de la artillería antiaérea era Anthony Krimmins, un periodista radiofónico que viajaba a bordo del *Nigeria* , el buque insignia de la escolta, y la cita procede de Smith, *Pedestal* , pp. 95-96.

40. El testigo que pensaba que el *Indomitable* se parecía a una lata de sardinas era el telegrafista Charles McCoombe, citado en Smith, Pedestal, p. 134; Moses, *At All Costs* , p. 144.

41. Informe de Syfret al Almirantazgo, 25 de agosto de 1942, en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean* , pp. 153-161; Smith, *Pedestal* , pp. 91-92, 121-122; Moses, *At All Costs* , p. 131.

42. Shankland y Hunter, *Malta Convo* y, pp. 150-153; Smith, *Pedestal* , pp. 144-151; Pearson, *The Ohio and Malta* , pp. 72-73.

43. Pearson, *The Ohio and Malta* , p. 70; Smith, *Pedestal* , pp. 155-160.

44. Bradford, *Siege: Malta* , pp. 263-266; Shankland, *Malta Convoy* , pp. 167-172.

45. Shankland y Hunter, *Malta Convoy* , pp. 173-182; Woodman, *Malta Convoys* , pp. 419-420; Smith, *Pedestal* , pp. 193-196. El almirante alemán era Eberhard Weichold, que aparece citado en Smith, *Pedestal* , p. 199.

46. Shankland y Hunter, *Malta Convoy* , pp. 197-203.

47. Woodman, *Malta Convoys* , p. 382; Shankland y Hunter, *Malta Convoy* , pp. 209-214; Smith, *Pedestal* , pp. 227-230.

48. Shankland y Hunter, *Malta Convoy* , p. 241; informe de Syfret al Almirantazgo, 25 de agosto 1942, en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean, 1940-1944* , p. 158.

49. Informe de Syfret al Almirantazgo, 25 de agosto de 1942, en Grehan y Mace, eds., *The War at Sea in the Mediterranean* , pp. 153-161.

50. Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines* , pp. 27-28; I. S. O. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , vol. 4 de *The Mediterranean and Middle East, History of the Second World War* . Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1966, pp. 1-4.

15. Una guerra de dos océanos

1. Symonds, *Neptune* , pp. 146-148; Frederic Lane, *Ships for Victory: A History of Shipbuilding Under the U.S. Maritime Commission in World War II* , Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1951, pp. 3-6.

2. J. R. M. Butler, *Grand Strategy II* , vol. 3 de *History of the Second World War* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1964, esp. Apéndice III, pp. 675-681; Forrest Pogue, *George C. Marshall, Ordeal and Hope, 1939-1942* , Nueva York, Viking Press, 1966; Symonds, *Neptune* , pp. 51-54.

3. Churchill esbozó sus puntos de vista sobre estrategia en un memorándum que escribió a bordo del *Duke of York* , 16-20 de diciembre de 1941, que puede encontrarse en *FRUS* , Special Conferences Series, 1:30. Véase también Symonds, *Neptune* , pp. 29-42.

4. Bernard Fergusson, *The Watery Maze: The Story of Combined Operations* , Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1961, pp. 175-181; Robin Neillands, *The Dieppe Raid: The Story of the Disastrous 1942 Expedition* , Bloomington, Indiana University Press, 2005.

5. Maurice Matloff y Edwin M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare* , Washington, Department of the Army, 1953, p. 278; Samuel Eliot Morison, *Operations in North African Waters* , Nueva York, Little, Brown, 1947, p. 15; Symonds, *Neptune* , pp. 67-70. El memorándum de Roosevelt, con fecha del 16 de julio de 1942,

está en Robert E. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins: An Intimate History* , Nueva York, Harper Collins, 1948, p. 471.

6. D'Albas, *Death of a Navy* , p. 172; Frank, *Guadalcanal* , pp. 139-140; Weinberg, *A World at Arms* , p. 347.

7. Richard Camp, «Flying in the Eye of the Guadalcanal Storm», *Naval History* , agosto de 2017, pp. 14-19. El oficial de Estado Mayor de Infantería de Marina era Otto K. Williams, en su testimonio oral (OH00821), NMPW, 28.

8. El oficial de Estado Mayor se cita en John F. Wukovits, *Tin Can Titans* , Boston, Da Capo, 2017, p. 76. La incursión de los potaaviones estadounidenses contra Lae y Salamaua el 10 de marzo había hundido tres grandes buques de transporte y dañado otro más. Symonds, *Midway* , pp. 86-87; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 81.

9. Frank, *Guadalcanal* , pp. 151-156.

10. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 82; D'Albas, *Death of a Navy* , pp. 172-173. Si bien Fletcher era muy cuidadoso con las necesidades de repostaje de su mando (algunos decían que demasiado), aquel protocolo de repostaje en particular fue idea de Ghormley. El 22 de agosto le escribía a Fletcher: «Es importante que el repostaje se efectúe lo antes posible, y si es factible, que se retire un grupo de combate de portaaviones cada vez a tal efecto». COMSOPAC a CTF 61, 22 de agosto de 1942, Chester Nimitz Papers [Graybook], NHHC, p. 1:808. Véase el orden de batalla en Frank, *Guadalcanal* , pp. 167-174.

11. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 87-88; Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 435-441.

12. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 100.

13. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 114-115; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 97-99; Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 438-442, 445-446, 461; Frank, *Guadalcanal* , pp. 176-184. La cita es de Arthur Brown, testimonio oral, NMPW, p.5.

14. COMSOPAC a CTF 17, 24 de agosto de 1942 (1102), Nimitz Papers, caja 1 (809), NHHC. Slonim aparece citado en Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , p. 451.

15. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 115-116; Raizo Tanaka, «The Struggle for Guadalcanal», en *The Japanese Navy in World War II* , ed. David C. Evans, Annapolis, USNI, 1969, 1986, pp. 168-169; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 104-105; D'Albas, *Death of a Navy* , pp. 176-177.

16. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral* , pp. 460-464.

17. Costello, *The Pacific War* , p. 344.

18. En1949, Samuel Eliot Morison atribuyó el ataque contra el *Wasp* al submarino Japonés I-19, pero apuntaba en la cuenta del I-15 los impactos en el *North Carolina* y en el *O'Brien* . La mayoría de los historiadores siguieron la pauta de Morison al respecto. Más de treinta años después, en un artículo publicado en *Naval Institute Proceedings* , el capitán de navío Ben Blee aportaba pruebas de que los tres buques fueron alcanzados por un solo abanico de torpedos del I-19, y esa es la versión que ahora han adoptado la mayoría de expertos. Véase Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 130-138, y Ben Blee, «Whodunnit?», *Proceedings* , junio de 1982, pp. 42-47. Le doy las gracias a Richard B. Frank por su ayuda para desentrañar esa pieza de historiografía naval. Para la carga del convoy, véase Costello, *The Pacific War* , p. 347.

19. Clark, *Calculated Risk* , Nueva York, Harper and Brothers, 1950, pp. 45-46.

20. Symonds, *Neptune* , pp. 72-73.

21. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 113; Vincent P. O'Hara, *Torch: North Africa and the Allied Path to Victory* , Annapolis, USNI, 2015, p. 77; Symonds, *Neptune* , pp. 83-84.

22. Symonds, *Neptune* , pp. 76-78; O'Hara, *Torch* , pp. 20-29. La cita es de Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 127.

23. Las tablas de organización de tareas están en Morison, *Operations in North African Waters* , pp. 36-40. El orden de batalla británico está en Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 139.

24. George E. Mowry, *Landing Craft and the War Production Board, April 1942 to May 1944* , Historical Reports on War Administration, Special Study No. 11, Washington, War Production

Board, 1944, pp. 1-4; O'Hara, *Torch* , pp. 27-29; Jerry E. Strahan, *Andrew Jackson Higgins and the Boats That Won World War II* Baton Rouge, LSU Press, 1994, pp. 57-58, 64; Morison, *Operations in North African Waters* , p. 29.

25. Morison, *Operations in North African Waters* , p. 137.

26. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 147-148; Costello, *The Pacific War* , pp. 349-350.

27. Louis Brown, *A Radar History of World War II Technical and Military Imperatives* , Brístol, Institute of Physics, 1999, p. 370; Charles Cook, *The Battle of Cape Esperance: Encounter at Guadalcanal* , Annapolis, USNI, 1968, pp. 16-18; Frank, *Guadalcanal* , p. 294.

28. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 169-170; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 151-152, 156; Cook, *The Battle of Cape Esperance* , pp. 39-42; Frank, *Guadalcanal* , pp. 300-301.

29. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 171-173; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 157-158; Frank, *Guadalcanal* , p. 301.

30. Cook, *The Battle of Cape Esperance* , p. 70; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 159-160.

31. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , p. 175; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 160. Costello (*The Pacific War* , p. 351) traduce la imprecación de Gotō como «Estúpidos bastardos».

32. Cook, *The Battle of Cape Esperance* , pp. 77-78.

33. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 163-166; Frank, *Guadalcanal* , pp. 303-304.

34. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p, 171; Costello, *The Pacific War* , p. 352.

35. Hughes, *Admiral Bill Halsey: A Naval Life* , Cambridge, Harvard University Press, 2016, pp. 94, 175-76; Toll, *The Conquering Tide* , pp. 145-146.

36. Hughes, *Admiral Bill Halsey* , p. 94; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 216-217; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 182-183, 201.

37. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 199. El orden de batalla japonés está en pp. 206-207; hay una versión simplificada en Hornfischer, *Neptune's Inferno* , p. 226.

38. Frank, *Guadalcanal* , pp. 352-354; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , p. 226; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 204.

39. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 226-227; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 209-210.

40. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 223-229; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 212, 219-221; Toll, *The Conquering Tide* , pp. 150-153.

41. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 213. Los pilotos estadounidenses se apuntaban seis impactos de bombas, aunque los japoneses solo informaron de tres. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 228-230.

42. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 230-232; Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , 215-219; Toll, *The Conquering Tide* , pp. 151-152.

43. Costello, *The Pacific War* , pp. 364-366.

44.Ibíd., p. 364; Hughes, *Admiral Bill Halsey* , pp. 195-196; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 235-236; Toll, *The Conquering Tide* , p. 154.

16. El punto de inflexión

1. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , pp. 15-17, 27-30.

2. Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines* , pp. 33-34; Churchill, *The Hinge of Fate* , Boston, Houghton Mifflin, 1950, pp. 588-589; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 278-283, 302-306; Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , pp. 25, 101n.

3. Leighton y Coakley, *Global Logistics and Strategy* , p. 204; Roskill, *The War at Sea* , p. 213; O'Hara, *Torch* , pp. 73-75; el orden de batalla está en el Apéndice III, pp. 305-313.

4. O'Hara, *Torch* , pp. 78-79.

5. Varias fuentes atribuyen el ataque contra el *Thomas Stone* al *Korvettenkapitän* Franz- Georg Reschke, del U-205. Sin embargo, las

fuentes británicas indican claramente que fue un ataque aéreo. Véase Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 131; y O'Hara, *Torch* , 330, nota 11.

6. El informe de combate de Oakes, con fecha del 17 de diciembre de 1942, puede consultarse en *www.ww2survivorstories.com;* O'Hara, *Torch* , pp. 79-80.

7. La situación se complicó porque, a instancias de Murphy, un grupo de franceses pro-Aliados se había apoderado de varios puntos de Argel, pero no pudieron defenderlos el tiempo suficiente como para que los invasores los relevaran. Véase William L. Langer, *Our Vichy Gamble* , Hamden, Archon Books, 1947, esp. pp. 345-349. Véase también George F. Howe, *Northwest Africa: Seizing the Initiative in the West* , vol. 11 de *The United States Army in World War II* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1957, pp. 249-250; Churchill, *The Hinge of Fate* , pp. 611-615, 623; y Paul Auphan y Jacques Mordal, *The French Navy in World War II* , Annapolis, USNI, 1959, p. 219.

8. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 130; Orr Kelly, *Meeting the Fox: The Allied Invasion of Africa from Operation Torch to Kasserine Pass to Victory in Tunisia* , Nueva York, John Wiley and Sons, 2002, p. 55.

9. Auphan y Mordal, *The French Navy in World War II* , pp. 226-227; O'Hara, *Torch* , pp. 123-126, 132-135.

10. Kelly, *Meeting the Fox* , pp. 69-70; Leslie W. Bailey, *Through Hell and High Water: The Wartime Memories of a Junior Combat Infantry Officer* , Nueva York, Vantage Press, 1994, pp. 45-50.

11. Symonds, *Neptune* , p. 89; Auphan y Mordal, *The French Navy in World War II* , p. 222; O'Hara, *Torch* , p. 91; Kelly, *Meeting the Fox* , p. 75.

12. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , pp. 145, 160-161; O'Hara, *Torch* , pp. 99-105.

13. Symonds, *Neptune* , pp. 74-75.

14.Ibíd., pp. 81-83; Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 130; Morison, *Operations in North African Waters* , pp. 43-45.

15. Hewitt al comandante en jefe del Atlántico, 28 de noviembre de 1942, *Battle Action Reports* (Mss. 416), USNA, caja 3 (en adelante: Informe Hewitt); H. Kent Hewitt, *The Memoirs of H. Kent Hewitt* , ed. Evelyn M. Cherpak, Newport, Naval War College Press, 2004, pp. 149-150; Morison, *Operations in North African Waters* , p. 84.

16. Informe Hewitt; Symonds, *Neptune* , pp. 90-91; Morison, *Operations in North African Waters* , pp. 63, 65, 79.

17. Symonds, *Neptune* , p. 92.

18. Auphan y Mordal, *The French Navy in World War II* , pp. 232-234; O'Hara, *Torch* , pp. 195- 205; Morison, *Operations in North Africa* , p. 100.

19. Vincent P. O'Hara califica esta batalla como «la mayor acción naval de superficie, aire y submarina que se libró en el océano Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial», y ofrece un detallado relato en *Torch* , pp. 195-218. Véase también Morison, *Operations in North African Waters* , 101-107. El almirante francés es Gabriel Auphan, en *The French Navy in World War II* , pp. 233, 236.

20. El *Massachusetts* utilizó hasta el 60 por ciento de su munición de 406 mm, y los cruceros *Wichita* y *Tuscaloosa* dispararon más de 1.200 proyectiles de 203 mm cada uno; el *Brooklyn* disparó 2.691 proyectiles de 152 mm. Véase O'Hara, *Torch* , pp. 213-218.

21. Patton a Beatrice Patton, 8 de noviembre de 1942, y anotación del diario, 8 de noviembre, ambos en *The Patton Papers, 1940-1945* , ed. Martin Blumenson, Boston, Houghton Mifflin, 1974, pp. 2:103, 105.

22. DesRon 19 al Comandante en Jefe del atlántico 20 de noviembre de 1944, *Action Reports* (Mss 416), caja 3, USNA.

23. Symonds, *Neptune* , pp. 92-93; Morison, *Operations in North African Waters* , pp. 144-148.

24. Levine, *Rommel's Supply Line* , p. 80; Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , 28; Sadkovich, *The Italian Navy in World War II* , pp. 283, 286, 303-306.

25. El informe de Raeder del 17 de noviembre de 1942, está en *Fuehrer Conferences* , p. 300.

26. Levine, *Rommel's Supply Line* , pp. 58-60, 84-86.

27. Ibíd., pp. 83-84.

28. Ibíd., pp. 76, 81, 83-86, 89.

29. Para un desglose de los convoyes aliados después de la invasión, véase la Tabla 13 en Leighton y Coakley, *Global Logistics and Strategy* , p. 485.

30. DDE a Smith, 10 de noviembreDDE a GCM, 17 de noviembre, y DDE a Thomas T. Handy, 7 de diciembre de 1942, todos en *PDDE* , 2:686, pp. 729-732, 812.

31. Los alemanes se incautaron de numerosos buques de guerra franceses en Túnez. El comentario de Weygand está en su prefacio a Auphan y Mordal, *The French Navy in World War II* , p. v.

32. El contraalmirante John L. Hall comenta las circunstancias de Michelet en su testimonio oral, Columbia University, pp. 119-120. Sobre Godfroy, véase Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 164.

33. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , pp. 149-150.

34. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 250-252.

35. Ibíd., p. 246.

36. La descripción de Abe como un hombre excesivamente cauto procede de Hara (*Japanese Destroyer Captain* , p. 126), cuya valoración puede que se viera afectada por lo ocurrido durante la batalla.

37. *The Struggle for Guadalcanal* , pp. 237-243; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 263-274; Frank, *Guadalcanal* , 436-440; Timothy S. Wolters, *Information at Sea* , Baltimore Johns Hopkins University Press, 2013, pp. 202-203.

38. Frank, *Guadalcanal* , pp. 436-438; Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , pp.130-131.

39. Morison, *The Struggle for Guadalcanal* , p. 244. La cita del segundo de a bordo del *O'Bannon* es de John F. Wukovits, *Tin Can Titans* , p. 52. La cita de Parker es de Hornfischer, *Neptune's Inferno* , p. 302, pero véanse también pp. 275, 292. Y véase Julian Becton y Joseph Morschauser, *The Ship That Would Not Die* , Englewood Cliffs, Prentice Hall, 1980, p. 9. La secuencia de órdenes a bordo del *Helena* procede de C. G. Morris y Hugh B. Cave, *The Fightin'est*

Ship: The Story of the Cruiser Helena, Nueva York, Dodd, Mead, 1944, p. 91.

40. Robert M. Howe, testimonio oral, NMPW, 4; Becton y Morschauser, *The Ship That Would Not Die* , pp. 9-10.

41. Howe, testimonio oral, NWPW, p. 5; J. G. Coward, «Destroyer Dust», *Proceedings* , noviembre de 1948, p. 1375; Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 282-289, 299, 301-302 (Du Bose aparece citado en p. 302).

42. Frank, *Guadalcanal* , pp. 454-455; Thomas G. Miller Jr., *The Cactus Air Force* , Nueva York, Harper and Row, 1969, pp. 184-189.

43. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* , p. 278 (anotación del 17 de noviembre).

44. Morris Cave, *The Fightin'est Ship* , p. 95; Dan Kurzman, *Left to Die: The Tragedy of the USS* Juneau, Nueva York, Pocket Books, 1994, pp. 1-4, 10-26.

45. Tanaka, «The Struggle for Guadalcanal», pp. 192-195.

46. Hornfischer, *Neptune's Inferno* , pp. 335-336, 347-350.

47. Ibíd., pp. 357-362; Wolters, *Information at Sea* , p. 203.

48. Brown, *A Radar History of World War II* , p. 370.

49. Frank, *Guadalcanal* , pp. 582-594.

17. La guerra contra el comercio III

1. Las pérdidas en el transporte marítimo están recopiladas en el Apéndice 20 de Clay Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , p. 820. La cita procede de WSC a FDR, 31 de octubre de 1942, en Loewenheim *et al.* , eds., *Secret Wartime Correspondence* , p. 262.

2. *Proceedings of the London Naval Conference of 1930 and Supplementary Documents* , Washington, Government Printing Office, 1931, p. 83.

3. James P. Duffy, *The Sinking of the* Laconia *and the U-Boat War: Disaster in the Mid- Atlantic* , Santa Barbara, Praeger, 2009, pp. 53, 71-84.

4. Léonce Peillard, *The Laconia Affair* , Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1963, pp. 166-170; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , pp. 58-64.

5. Duffy, *The Sinking of the* Laconia, p. 96; Peillard, *The* Laconia *Affair* , p. 190; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , p. 65.

6. Döenitz, *Memoirs* , pp. 29-94; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , p. 767.

7. Roskill, *The War at Sea* , pp. 290-298; A. E. Sokol, «German Attacks on the Murmansk Run», *Proceedings* , diciembre de 1952, p. 1333; Raeder, *My Life* , p. 370.

8. Bird, *Erich Raeder* , pp. 196- 197; Churchill, *The Hinge of Fate* , pp. 275-276.

9. John Winton, *The Death of the* Scharnhorst, Nueva York, Hippocrene Books, 1983, pp. 5-6; Raeder, *My Life* , pp. 369-370.

10. «Conference Between the C-in-C Navy and the Fuehrer», 11 de enero de 1943, en *Fuehrer Conferences* , p. 307; Bird, *Erich Raeder* , pp. 202-203.

11. Raeder, *My Life* , p. 374; Döenitz, *Memoirs* , pp. 299-300, 311; «Minutes of Conference Between the C-in-C Navy and the Fuehrer», 13 de febrero de 1943, en Fuehrer Conferences, p. 310.

12. Jürgen Rohwer, *The Critical Convoy Battles of March 1943* , Annapolis, USNI, 1977, p. 47; Döenitz, *Memoirs* , pp. 315-316; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , pp. 24-25, 40.

13. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* ; Peter Padfield, *The War Beneath the Sea: Submarine Conflict During World War II* , Nueva York, John Wiley and Sons, 1995, pp. 280-281, 286.

14. Döenitz, *Memoirs* , p. 316; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , pp. 234-235.

15. John M. Waters Jr., *Bloody Winter* , Annapolis, USNI, 1967, 1984, pp. 178-194.

16. Rohwer, *Critical Convoy Battles* , pp. 50-51; Blair, *Hitler's U-Boat War* , pp. 260-265.

17. Varios libros tratan en detalle la batalla por el convoy HX-229/SC-122. Véase en particular Rohwer, *Critical Convoy Battles* , pp. 55-62, 109-185 (y el Apéndice 9); Martin Middlebrook, *Convoy* , Nueva York, William Morrow, 1977, pp. 126-278 (y el Apéndice 4); y

Michael Gannon, *Black May: The Epic Story of the Allies' Defeat of the German U-Boats in May 1943* , Nueva York, HarperCollins, 1998. El joven oficial que lo atestigua es el alférez Frank Pilling, que aparece citado en Middlebrook, *Convoy* , p. 188.

18. Döenitz, *Memoirs* , p. 329.

19. Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , pp. 271, 768-769. Michael Gannon concluye que los oficiales del departamento Trade Plot de la Royal Navy ya no estaban tan preocupados como antes, porque las mediciones revelaban que los *U-Booten* estaban fracasando. Véase Gannon, *Black May* , pp. xvii-xxviii.

20. William T. Y'Blood, *Hunter Killer: U.S. Escort Carriers in The Battle of the Atlantic* , Annapolis, USNI, 1983, pp. 35-39; Herbert A. Werner, *Iron Coffins: A Personal Account of the German U-Boat Battles of World War II* , Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1969, p. 120.

21. La anotación del diario de guerra de Dönitz, del 5 de marzo de 1943, aparece reproducida en el Apéndice 4 de Rohwer, *Critical Convoy Battles* , pp. 212-214; Döenitz, *Memoirs* , pp. 324-325; Blair, *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , p. 191.

22. El tripulante del *Sapelo* era E. E. Lipke, que describió el ataque en «A North Atlantic Convoy», *Proceedings* , marzo de 1947, p. 292.

23. Michael Gannon ofrece un detallado relato de la batalla por el convoy ONS-5 en *Black May* , pp. 115-240; Gretton aparece citado en la p. 233. Véase también Roskill, *The War at Sea* , pp. 2:373-374; y Peter Gretton, *Crisis Convoy: The Story of HX231* , Annapolis, USNI, 1974, pp. 149-153.

24. Roskill, *The War at Sea* , pp.2: 375-376.

25. Ibíd., p. 2:377; Döenitz, *Memoirs* , p. 341.

26. Gretton, *Crisis Convoy* , pp. 159-176.

27. «Minutes of a Conference Between Donitz and Hitler on April 11, 1943», en *Fuehrer Conferences* , p. 2:20. Véase también Padfield, *War Beneath the Sea* , p. 220.

28. Lane, *Ships for Victory* , pp. 138-144; GCM a FDR, 18 de febrero de 1942, Franklin D. Roosevelt Library, Hyde Park, Secretary's File, caja 3. El historiador británico es Max Hastings en

Retribution: The Battle for Japan, 1944-45 , Nueva York: Alfred A. Knopf, 2008, p. 96.

29. Lane, *Ships for Victory* , pp. 72-74.

30. Ibíd., p. 257.

31. Ibíd., p. 214.

32. Ibíd., pp. 145, 207.

33. Symonds, *Neptune* , pp. 159-160; Lane, *Ships for Victory* , pp. 144, 149, 167; Padfield, *War Beneath the Sea* , p. 276. Las citas son de Knox a Stimson, el 8 de febrero de 1943, *Papers of George Catlett Marshall* , ed. Larry I. Bland, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1996, p. 3:535n; King a Stark, 29 de agosto de 1942, Commander U.S. Naval Forces Europe [Stark] Subject File, RG 313, caja 24, NARA; y WSC a FDR, 31 de octubre de 1942, en Loewenheim *et al.* , eds.,*Secret Wartime Correspondence* , pp. 262-263. Se trata de la misma carta en la que Churchill comentaba que «le atormentaba» la pérdida de tantos buques.

34. Blair, *Silent Victory* , pp. 109-112.

35. La cita procede del testimonio oral de William Coffey (OH 00833), NMPW, 7. Véase también Buford Rowland y William B. Boyd, *U.S. Navy Bureau of Ordnance in World War II* , Washington, Bureau of Ordnance, 1953, p. 90; Robert Gannon, *Hellions of the Deep: The Development of American Torpedoes in World War II* , University Park, Penn State University Press, 1996, pp. 75-76; Blair, *Silent Victory* , pp. 169-170; y Mark P. Parillo, *The Japanese Merchant Marine in World War II* , Annapolis, USNI, 1993, p. 204.

36. La historia del *Narwhal* está en Blair, *Silent Victory* , p. 319; la cita es de Edward L. Beach, *Submarine!* , Nueva York, Pocket Books, 1946, p. 21.

37. Morison, p. 189.

38. David B. Bell, testimonio oral (OH 00646), p. 20, NMPW.

39. Ibíd., p. 3; Edward M. Hary, testimonio oral (OH00830), p. 2; y Wiley Davis, testimonio oral (OH 00843), p. 1, todos NMPW.

40. Blair, *Silent Victory* , p. 109; Corwin Mendenhall, *Submarine Diary* , Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 8 (anotación del 9 de diciembre de 1942); y Coffey, testimonio oral, p. 10, NMPW.

41. Davis, testimonio oral, p. 11; Tim Dearman, testimonio oral (OH 00533), p. 10, ambos NMPW.

42. El oficial que afirmaba sentir lástima por las víctimas era el capitán de fragata David B. Bell, del *Cuttlefish* en su testimonio oral, p. 16.

43. La historia del ametrallamiento contra los supervivientes *Buyo Maru* por orden de Morton está en Richard H. O'Kane, *Wahoo: The Patrols of America's Most Famous World War II Submarine* , Novato, Presidio Press, 1987, pp. 150-154. Véase también Blair, *Silent Victory* , pp. 384-385; y Don Keith, *Undersea Warrior: The World War II Story of "Mush" Morton and the USS* Wahoo, Nueva York, New American Library, 2011, pp. 168-173. La cursiva de la Citación Presidencial es mía.

44. Bell, testimonio oral, p. 16. Para las estadísticas de las partrullas submarinas estadounidenses en 1942-1943, véase Apéndice F de Blair, *Silent Victory* , pp. 900-983. Hay un desglose más detallado de las pérdidas del transporte marítimo japonés a manos de los submarinos estadounidenses en *Japanese Naval and Merchant Shipping Losses During World War II by All Causes* , Washington, Government Printing Office, 1947, pp. 29-37 para 1942. La cita de Blair procede de *Silent Victory* , p. 360.

45. Blair, *Silent Victory* , pp. 275-278; Charles A. Lockwood y Hans Christian Adamson, *Hellcats of the Sea* , Nueva York, Greenberg, 1955, pp. 3-23. El enfurecido capitán era Edward L. Beach, en *Submarine!* , p. 21.

46. Charles A. Lockwood, *Sink 'Em All: Submarine Warfare in the Pacific* , Nueva York, E. P. Dutton, 1951, pp. 93-95; Blair, *Silent Victory* , pp. 435- 439.

47. Samuel Eliot Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier, 22 July 1942-1 May 1944* , vol. 6 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown, 1950, p. 66; Blair, *Silent Victory* , Apéndice F; Gannon, *Hellions of the Deep* , p. 89.

48. Blair en *Hitler's U-Boat War: The Hunted* , pp. 338-339, 353-354. Las citas de Dönitz proceden de sus *Memoirs* , pp. 342-343, y de Padfield, *War Beneath the Sea* , p. 371.

18. Aviones y convoyes

1. Wesley Frank Craven y James Lea Cate, *Army Air Forces in World War II* , vol. 4: *The Pacific: Guadalcanal to Saipan* , Chicago, University of Chicago Press, 1950, pp. 136-137; Gamble, *Fortress Rabaul* , p. 303.

2. John Prados, *Storm over Leyte: The Philippine Invasion and the Destruction of the Japanese Navy* , Nueva York, New American Library, 2016, pp. 39-40; Lex McAulay, *Battle of the Bismarck Sea* , Nueva York, St. Martin's Press, 1991, pp. 47-48.

3. Craven y Cate, *Army Air Forces in World War II* , pp. 4:140-141. El marinero japonés se llamaba Masuda Reiji, y su relato figura en Haruko Taya Cook y Theodore F. Cook, eds., *Japan at War: An Oral History* , Nueva York, New Press, 1992, p. 301.

4. Cook y Cook eds., *Japan at War* , pp. 301-302; McAulay, *Battle of the Bismarck Sea* , pp. 77, 120-122; Thomas E. Griffith, *MacArthur's Airman: General George C. Kenney and the War in the Southwest Pacific* , Lawrence, University of Kansas Press, 1998, pp. 106-108. El relato de Masada está en Cook y Cook, eds., *Japan at War* , p. 302.

5. McAulay, *Battle of the Bismarck Sea* , pp. 102-103, 138; Gamble, *Fortress Rabaul* , pp. 310-311; Griffith, *MacArthur's Airman* , pp. 106-107; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , p. 62.

6. McAulay, *Battle of the Bismarck Sea* , pp. 136, 155; Gamble, *Fortress Rabaul* , pp. 312-315. Conforme a los partes de los pilotos, MacArthur publicó un comunicado de prensa donde afirmaba que sus pilotos habían hundido 6 destructores o cruceros ligeros y 22 barcos mercantes. Más tarde, cuando las evidencias demostraron que esas estimaciones estaban muy hinchadas, MacArthur insinuó que cualquiera que pusiera en duda su informe podría ser sometido a la disciplina militar. Las memorias del propio Kenney, publicadas en la posguerra, *General Kenney Reports* , Nueva York, Duell, Sloan and Pearce, 1949, pp. 205-206, reproducen las cifras hinchadas.

7. Gamble, *Fortress Rabaul* , pp. 320-321; Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* , pp. 216, 320 (anotaciones del 29 de

diciembre de 1942, y del 3 de abril de 1943).

8. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* (anotación del 16 de abril de 1943), pp. 348-349; Gamble, *Fortress Rabaul* , pp. 316-318.

9. Gamble, *Fortress Rabaul* , pp. 323-327; Toll, *The Conquering Tide* , pp. 202-203.

10. Roskill, *The War at Sea* , p. 2:423.

11. Carroll V. Glines, *Attack on Yamamoto* , Nueva York, Orion Books, 1990, pp. 1-2.

12. Layton *et al* ., *«And I Was There»* , p. 475.

13. Glines, *Attack on Yamamoto* , pp. 27-39.

14. La cita es de Roger Ames, piloto del P-38, de la ponencia «The Death of Yamamoto», presentada en un simposio celebrado en Fredericksburg, Texas, el 16 de abril de 1988, NMPW.

15. En su informe del incidente, Lanphier se atribuía el mérito de derribar el primer Betty, el que llevaba a bordo a Yamamoto, y reiteró su reivindicación en un artículo publicado en 1966 en el *Reader's Digest* («I Shot Down Yamamoto") [Yo derribé a Yamamoto]. Sin embargo, posteriormente, el testimonio de otros pilotos estadounidenses, y, sobre todo de uno de los pilotos japoneses (Kenji Yanagiya), que iba a los mandos de un Zero, todos ellos testigos presenciales, indicaron que fue Barber, atacando desde atrás, el que derribó el primer Betty, y no Lanphier. El relato de Besby Holmers, titulado «Who Really Shot Down Yamamoto?» [¿Quién derribó realmente a Yamamoto?], se publicó en el número de marzo-abril de la revista *Popular Aviation* . Ambos artículos figuran en Clines, *Attack on Yamamoto* , pp. 63-65 y 70-73 (pero véase también pp. 152-153). En un simposio celebrado en Fredericksburg, Texas, el 16 de abril de 1988, prácticamente todos los pilotos supervivientes estaban de acuerdo en que era a Barber, y no a Lanphier, a quien le correspondía el mérito de derribar el primer Betty, y a medias (junto con Holmes) el mérito de derribar el segundo.

16. Glines, *Attack on Yamamoto* , pp. 110-111.

17. Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines* pp. 147-148; Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , pp. 240, 246;

Richard Hammond, «Fighting Under a Different Flag: Multinational Naval Cooperation and Submarine Warfare in the Mediterranean, 1940-1944», *JMH* , abril de 2016, p. 452.

18. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , pp. 407-408 (Cunningham aparece citado en la p. 410); Levine, *The War Against Rommel's Supply Lines* , 150-54, 160. Véase también Ehlers, *The Mediterranean Air War* , pp. 278, 282.

19. Las pérdidas de Italia en destructores están en Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 249. El diálogo entre Dönitz y Riccardi está en «Conference at Supermarina, 12 May 1943», en *Fuehrer Conferences* , p. 323.

20. Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , 411-416; Ehlers, *The Mediterranean Air War* , p. 287.

21.Ibíd., pp. 424, 460; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 529-530. Según Robert S. Ehlers Jr. (*The Mediterranean Air War* , p. 2), los Aliados capturaron un total de 101.784 soldados alemanes, 89.442 italianos y 47.017 de otras nacionalidades sin especificar, todos ellos sin heridas. En los registros no consta el número de heridos que también fueron hechos prisioneros. En los registros de Estados Unidos figura la cifra total de 270.000 prisioneros, que puede estar ligeramente hinchada. «Conference at Supermarina, 12 May 1943», p. 322.

22. Rick Atkinson, *An Army at Dawn: The War in North Africa, 1942-1944* , Nueva York, Henry Holt, 2002, pp. 536-539.

23. «Minutes of a meeting of the Combined Chiefs of Staff», 18 de enero de 1943, en *FRUS* , Special Conferences Series, 1:598, 628-34, 678, 689. Véase también Carlo D'Este, *Bitter Victory: The Battle for Sicily* , 1943, Nueva York, E. P. Dutton, 1988, pp. 31-52.

24. El pasaje procede del diario del asistente naval de Eisenhower, Harry Butcher (anotación del 11 de julio de 1943), Harry C. Butcher, *My Three Years with Eisenhower* , Nueva York, Simon and Schuster, 1946, p. 357.

25. Denis Smyth, *Deathly Deception: The Real Story of Operation Mincemeat* , Nueva York, Oxford University Press, 2013; Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 253; «Report to the Fuehrer, 14 May 1943», en *Fuehrer Conferences* , p. 327.

26. Samuel Eliot Morison, *Sicily-Salerno-Anzio, January 1943-June 1944* , Boston, Little, Brown, 1954, p. 229.

27. «Minutes of several meetings of the Combined Chiefs of Staff», 13, 14 y 21 de mayo de 1943, *FRUS* , Special Conferences Series, pp. 3:41-44, 53-54, 348.

19. Husky

1. Fergusson, *The Watery Maze* , p. 221; D'Este, *Bitter Victory* , pp. 76-77.

2. D'Este, *Bitter Victory* , pp. 115-116; C. J. C. Molony, *The Campaign in Sicily 1943, and the Campaign in Italy, 3rd September 1943 to 31st March 1944* , vol. 5 de *The Mediterranean and Middle East* , *History of the Second World War* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1973, p. 25; Cunningham a Pound, 28 de abril de 1942, citada enJohn Winton, *Cunningham* , p. 311; diario de George Patton (anotación del 29 de abril de 1942), en *The Patton Papers,* p. 2:236.

3. Stephen S. Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte). p. 107.

4. Molony, *The Campaign in Sicily* , pp. 5:29-34. Véase el orden de batalla en el Apéndice B (584-591) de D'Este, *Bitter Victory* .

5. Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 493, 524.

6.Ibíd., pp. 547-548, 553; Vian, *Action This Day* , p. 106; Molony, *The Campaign in Sicily* , 5:53; Playfair, *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , p. 482.

7. El informe posterior al combate de Truscott se cita en Morison, *Operations in North African Waters* , Boston, Little, Brown, 1947, p. 123.

8. Symonds, *Neptune* , pp. 152-155; Winston S. Churchill*, Closing the Ring* , Boston, Houghton Mifflin, 1951, p. 28.

9. Lucian Truscott, *Command Missions: A Personal Story* , Nueva York, E. P. Dutton, 1954, p. 202.

10. Symonds, *Neptune* , p. 150; Charles C. Roberts Jr., *The Boat That Won the War: An Illustrated History of the Higgins LCVP* ,

Annapolis, USNI, 2017.

11. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 106; Symonds, *Neptune* , pp. 210, 210n.

12. D'Este, *Bitter Victory* , p. 157; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 534-535; H. Kent Hewitt, «Naval Aspects of the Sicilian Campaign», *Proceedings* , julio de 1953, p. 707.

13. Contraalmirante Alan Goodrich Kirk, testimonio oral, Columbia University, p. 198.

14. Truscott, *Command Missions* , pp. 203-204.

15. Ibíd.

16. Roskill, *The War at Sea* , 3 (1.ª parte): pp. 116-117; Kirk y Patton aparecen citados en Morison, *Sicily- Salerno-Anzio* , pp. 16-17, 22, 61; la cita de Hall es de su testimonio oral, Columbia University, p. 173; y el de Hewitt procede de su artículo «Naval Aspects of the Sicilian Campaign», p. 714.

17. Rick Atkinson, *The Day of Battle: The War in Sicily and Italy, 1944-1945* , Nueva York, Henry Holt, 2007, pp. 75-78.

18. «Action Report, Western Naval Task Force, Operation Husky», NHHC, p. 36; Atkinson, *The Day of Battle* , pp. 65-66; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 544; Truscott, *Command Missions* , p. 209.

19. U.S. Office of Naval Intelligence, *The Sicilian Campaign* [*Combat Narrative*], Washington, U.S. Navy, 1945, pp. 117-118; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 65-66.

20. Albert N. Garland y Howard M. Smith, *U.S. Army in Word War II -The Mediterranean Theater of Operations: Sicily and the Surrender of Italy* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1965, p. 125; U.S. Office of Naval Intelligence, *The Sicilian Campaign* , p. 28; Hugh Pond, *Sicily* , Londres, William Kimber, 1962, p. 72.

21. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 80.

22. Truscott, *Command Missions* , pp. 196, 212; Jack Belden, *Still Time to Die* , Nueva York, Harper and Bros., 1943, pp. 251-252; D'Este, *Bitter Victory* , pp. 255-257.

23. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , p. 128; Morison, *Sicily- Salerno-Anzio* , p. 81.

24. U.S. Office of Naval Intelligence, *The Sicilian Campaign* , pp. 7, 24, 33; D'Este, *Bitter Victory* , pp. 254-259, 264n; Molony, *The Campaign in Sicily* , p. 5:63.

25. Molony, *The Campaign in Sicily* , pp. 5:59-62; Atkinson, *Day of Battle* , p. 87; Mark Zuehlke, *Operation Husky: The Canadian Invasion of Sicily, July 10-August 7, 1943* , Vancouver: Douglas and McIntyre, 2008, p. 107.

26. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 30-31, 84-85.

27.Ibíd., pp. 100-101, 107-108; U.S. Office of Naval Intelligence, *The Sicilian Campaign* , pp. 39-42; Zuehlke, *Operation Husky* , p. 112.

28. Belden, *Still Time to Die* , p. 267; John Mason Brown, *To All Hands: An Amphibious Adventure* , Nueva York, Whittlesey House, 1943, p. 148; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 106, 108.

29. D'Este, *Bitter Victory* , pp. 285-289; Atkinson, *Day of Battle* , p. 100.

30. Robert L. Clifford y William J. Maddocks, «Naval Gunfire Support of the Landings in Sicily», monografía nº 5 (oct. 1984), 45th Infantry Division Museum, Oklahoma City, pp. 25-26, 30; U.S. Office of Naval Intelligence, *The Sicilian Campaign* , p. 69; Atkinson, *Day of Battle* , p. 103; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 113, 117.

31. U.S. Office of Naval Intelligence, *The Sicilian Campaign* , pp. 4-10; Hewitt, «Naval Aspects of the Sicilian Campaign», p. 710.

32. D'Este, *Bitter Victory* , p. 296; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 111-113; George S. Patton, *War as I Knew It, Boston* , Houghton Mifflin, 1947, p. 59.

33. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 118; Hewitt, «Naval Aspects of the Sicilian Campaign», p. 718.

34. D'Este, *Bitter Victory* , pp. 412-27; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 179-185; Butcher (anotación de su diario, 2 de agosto 1943), en Butcher, *My Three Years with Eisenhower* , p. 376. El visitante estadounidense era H. Kent Hewitt; *The Memoirs of Admiral H. Kent Hewitt* , ed. Evelyn Cherpak, Newport, Naval War College Press, 2004, p. 192.

35. D'Este, *Bitter Victory* , pp. 476-481; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 554.

36. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 209-218.

20. El ocaso de dos armadas

1. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , pp. 440-441, 443.
2. WSC a FDR, 29 y 31 de julio de 1943, en Churchill, *Closing the Ring* pp. 61, 64.
3. DDE a CCS, 18 de julio de 1943, *FRUS* , «The Conferences at Washington and Quebec» (1943), p. 1056; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 238.
4. CCS a DDE, 18 de agosto de 1943, y «Conference Minutes», 21 de agosto de 1943, ambos en *FRUS* , «The Conferences at Washington and Quebec», pp. 1061, 1072, 1073, 1075, cursiva mía. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , pp. 445, 459; D. K. R. Crosswell, *Beetle: The Life of General Walter Bedell Smith* , Lexington, University of Kentucky Press, 2010, pp. 472-73.
5. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , p. 459.
6. «Minutes of Meetings held on July 17 y Aug. 1-3, 1943», *Fuehrer Conferences* , pp. 343-344, 352-353.
7. «Minutes of Discussions, Aug. 9 y 11, 1943», *Fuehrer Conferences* , pp. 359-360; Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 310.
8. DDE a Smith, 8 de septiembre de 1943, *PDDE* , 3:1401-1402; Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , pp. 466-467, 474-476.
9. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , p. 483; Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 310. El Instrumento de Rendicion, del 26 de agosto de 1943, se reproduce en *FRUS* , «The Conferences at Washington and Quebec», pp. 1.162-1.164.
10. Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 311; Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , p. 480; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p. 299.

11. Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p. 299; Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , p. 508.

12. El anuncio por radio de Eisenhower está en *PDDE* , p. 3:1402n.

13. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , Cap. 9; Ralph S. Mavrogordata, «Hitler's Decision on the Defense of Italy», en *Command Decisions* , ed. Kent Roberts Greenfield, Washington, Office of the Chief of Military History, 1960, p. 315.

14. Badoglio a DDE, 8 de septiembre de 1943, *PDDE* , p. 3:1.403.

15. DDE a Badoglio, 8 de septiembre de 1943, *PDDE* , p. 3:1.403; Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , pp. 510-512, 524, 543; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 300-301.

16. Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , pp. 312, 313. Bragadin, a la sazón capitán de fragata de la Armada, se encontraba en el despacho en aquel momento y fue testigo de los sucesos que se describen.

17. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 243; Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 316.

18. La cita del testigo presencial aparece en Greene y Massignani *The Naval War in the Mediterranean* , p. 305; Bragadin, *The Italian Navy in World War II* , p. 318; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 243; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), p. 167.

19. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 236.

20. Garland y Smith, *Sicily and the Surrender of Italy* , p. 533: Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , pp. 304-305, 307.

21. Benito Mussolini, *Memoirs, 1942-1943* , ed. Raymond Klibansky, Nueva York, Howard Fertig, 1975, pp. 78-79.

22. «Report by the Combined Staff Planners at Quebec», 26 de agosto de 1943, en *FRUS* , «The Conferences at Washington and Quebec», p. 1134.

23. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 253; H. Kent Hewitt, «The Allied Navies at Salerno», *Proceedings* , septiembre de 1953, p. 965; John L. Hall Jr., testimonio oral, Columbia University, p. 147.

24. Mavrogordata, «Hitler's Decision on the Defense of Italy», pp. 317-319.

25. Carlo D'Este, *Fatal Decision: Anzio and the Battle for Rome* , Nueva York, HarperCollins, 1991, pp. 36-38, 41; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 250, 265. Hubo un breve bombardeo (de quince minutos) contra las playas de los británicos, pero ninguno en absoluto contra las de los estadounidenses.

26. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 266-268. El soldado anónimo aparece citado en Atkinson, *The Day of Battle* , p. 205.

27. Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 571; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), pp. 172, 177; Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 276-278.

28. Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 659-660; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 571; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), p. 155; Atkinson, *Day of Battle* , p. 213.

29. DDE a GCM, 13 de septiembre de 1943, *PDDE* p. 3:1411; Molony, *The Campaign in Sicily* , p. 5:28; Atkinson, *The Day of Battle* , p. 205.

30. Hewitt, «The Allied Navies at Salerno», p. 969.

31. Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 290; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), pp. 178-179; Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , pp. 568-569, 571.

32. Morrison, *Sicily-Salerno-Anzio* , p. 296; Greene y Massignani, *The Naval War in the Mediterranean* , p. 302.

33. Cunningham, *A Sailor's Odyssey* , p. 571.

34. El comentario de Hitler está en «Notes Taken at Conferences on Feb. 26, 1943», *Fuehrer Conferences* , p. 311.

35. David Woodward, *The* Tirpitz *and the Battle for the North Atlantic* , Nueva York, W. W. Norton, 1953, pp. 147-148; Michael Ogden, *The Battle of North Cape* , Londres, William Kimber, 1962, p. 43; Winton, *The Death of the* Scharnhorst, pp. 40-41.

36. Roskill, *The War at Sea* , 3 (1.ª parte), pp. 65-66; Woodward, *The* Tirpitz *and the Battle for the North Atlantic* , pp. 152-153; Barnett, *Engage the Enemy* , pp. 734-736.

37. Woodward, *The* Tirpitz *and the Battle for the North Atlantic* , pp. 154-156; G. H. Bennett, J. E. Harrold, y R. Porter, *Hunting*

Tirpitz: Royal Naval Operations Against Bismarck's Sister Ship , Britannia Naval Histories of World War II, Plymouth: University of Plymouth Press, 2012, pp. 196-197; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), p. 67.

38. Vulliez y Mordal, *Battleship* Scharnhorst, Fair Lawn, Essential Books, 1958, pp. 198-202; Woodward, *The* Tirpitz *and the Battle for the North Atlantic* , pp. 156-157. Tanto el capitán de corbeta Cameron como el capitán de corbeta Place sobrevivieron a la guerra como prisioneros de guerra y fueron condecorados con la Cruz Victoria.

39. Woodward, *The* Tirpitz *and the Battle for the North Atlantic* , pp. 150-159; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), p. 68; «Conference Minutes of the C-in-C Navy», 25 de septiembre de 1943, *Fuehrer Conferences* , p. 369; Barnett, *Engage the Enemy* , p. 737.

40. Churchill, *Closing the Ring* , pp. 163-164; Bell, *Churchill and Sea Power* , pp. 262-263; Hastings, *Winston's War* , pp. 211, 218; Winton, *Death of the* Scharnhorst, pp. 45-46.

41. Winton, *Death of the* Scharnhorst, pp. 46-47; Churchill, *Closing the Ring* , pp. 270-274.

42. B. B. Schofield, *The Russian Convoys* , Filadelfia Dufour Editions, 1964, p. 164.

43. En la versión de archivo, este memorándum está erróneamente fechado el 8 de enero de 1944, pero figura con la fecha correcta en la versión publicada, *Fuehrer Conferences* , pp. 373-374.

44. Döenitz, *Memoirs* , p. 375; Ogden, *The Battle of North Cape* , p. 101; Vulliez y Mordal, *Battleship* Scharnhorst, p. 212; Winton, *Death of the* Scharnhorst, p. 79.

45. Ogden, *The Battle of North Cape* , pp. 97-103; A. J. Watts, *The Loss of the* Scharnhorst, Londres, Ian Allan, 1970, pp. 26-27; Vulliez y Mordal, *Battleship* Scharnhorst, p. 216.

46. Ogden, *The Battle of North Cape* , p. 103; Schofield, *The Russian Convoys* , p. 172. Después de la guerra Dönitz escribía: «Aunque yo personalmente pensaba que era un error utilizar el *Scharnhorst* solo, mi Estado Mayor y yo no vimos motivos para

interferir con las órdenes operativas del comandante en jefe [Bey]», Döenitz, *Memoirs* , p. 378.

47. Schofield, *The Russian Convoys* , p. 172; Winton, *The Death of the* Scharnhorst, p. 67; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), p. 80.

48. Winton, *The Death of the* Scharnhorst, pp. 85-86.

49. Watts, *The Loss of the* Scharnhorst, pp. 26-27, 38; Vulliez y Mordal, *Battleship* Scharnhorst, p. 220; Döenitz, *Memoirs* , p. 380; Derek Howse, *Radar at Sea: The Royal Navy in World War 2* , Annapolis, USNI, 1993, p. 188; Ogden, *The Battle of North Cape* , pp. 122-125; Winton, *The Death of the* Scharnhorst, pp. 82-83.

50. Schofield, *The Russian Convoys* , pp. 178-79; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1ª parte), p. 85.

51. Vulliez y Mordal, *Battleship* Scharnhorst, p. 225.

52.Ibíd., pp. 228-34; Roskill, *The War at Sea* , 3 (1.ª parte), p. 87; Ogden, *The Battle of North Cape* , p. 186; Winton, *The Death of the* Scharnhorst, p. 77. El artillero se llamaba George Gilroy, y aparece citado en Lawrence, *The Mammoth Book* , p. 481.

53. Watts, *The Loss of the* Scharnhorst, pp. 48-50; Schofield, *The Russian Convoys* , p. 179. Merry aparece citado en Winton, *The Death of the* Scharnhorst, p. 1.

21. El escudo se rompe

1. James C. Shaw, «Introduction», en Samuel Eliot Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls, June 1942 - April 1944* , vol. 7 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown 1954; Toll, *The Conquering Tide* , pp. 300-305; Alex Vraciu, testimonio oral (OH03808), NMPW, p. 22.

2. Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , pp. 22-66.

3. Bob Barnett, testimonio oral (OH00702), NMPW; Robert Sherrod, *Tarawa: The Story of a Battle* , Fredericksburg, Admiral Nimitz Foundation, 1973 (orig. 1944), p. 57; John L. Chew, «Some

Shall Escape», *Proceedings* , agosto de 1945, p. 887; Wukovits, *Tin Can Titans* , p. 123.

4. La biografía por extenso más completa de MacArthur es D. Clayton James, *The Years of MacArthur* , Nueva York, Houghton Mifflin, 1970; otra obra excelente, en un solo tomo, es William Manchester, *American Caesar: Douglas MacArthur, 1880-1964* , Boston, Little, Brown, 1978. Para un retrato breve y mordaz, véase Richard B. Frank, *MacArthur: Lessons in Leadership* , Nueva York, Palgrave Macmillan, 2007.

5. Hastings, *Retribution* , Nueva York, Alfred A. Knopf, 2008, p. 23.

6. Hughes, *Admiral Bill Halsey* , p. 259.

7. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 154-155, 189-90; Jordan, *American Warlords* , pp. 320-321; Toll, *The Conquering Tide* , p. 220-222.

8. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 284-286; Hyakutake aparece citado en John Miller Jr., *Cartwheel: The Reduction of Rabaul* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1959, p. 239.

9. U.S. Office of Naval Intelligence, *The Bougainville Campaign and the Battle of Empress Augusta Bay* , Combat Narratives, Washington, U.S. Navy, 1945, pp. 47-48; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 338-339.

10. Morris y Cave, *The Fightin'est Ship* , p. 117; Ralph Bailey, testimonio oral (OH00770), NWPW.

11. Miller, *Cartwheel* , pp. 91, 98.

12. Timothy S. Wolters, *Information at Sea: Shipboard Command and Control in the U.S. Navy from Mobile Bay to Okinawa* , Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2013, pp. 204-205; Brown, *A Radar History of World War II* , pp. 368-371; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 160-175; Harry A. Gailey, *Bougainville, 1943-1945: The Forgotten Campaign* , Lexington, University Press of Kentucky, 1991, p. 29.

13. Morris y Cave, *The Fightin'est Ship* , pp. 151-156.

14. Ibíd., p. 156. El corresponsal se llamaba Duncan Norton-Taylor y aparece citado en Wukovits, *Tin Can Titans* , p. 145. John J.

Domagalski, *Sunk in Kula Gulf* , Washington, Potomac Books, 2012, pp. 74, 85-90; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 255-257; Chew, «Some Shall Escape», p. 888.

15. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 180-191. La cita está en la p. 194.

16. John Miller Jr. examina la campaña terrestre para conquistar Munda en *Cartwheel* , pp. 91-164. Véase también Toll, *The Conquering Tide* , pp. 231-234. La cita de Halsey es de Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 170.

17. Douglas MacArthur, *Reminiscences* , Nueva York, McGraw-Hill, 1964, p. 169; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 226-227, 238.

18. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 261-268; Frank, *MacArthur* , p. 82.

19. Miller, *Cartwheel* , pp. 217-221; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 269-275.

20. Gailey, *Bougainville* , p. 4; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , p. 300; Miller, *Cartwheel* , p. 246.

21. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 290-291. En U.S. Office of Naval Intelligence, Apéndice A, *The Bougainville Campaign and the Battle of Empress Augusta Bay* , pp. 77-78, figura una lista de ataques aéreos aliados.

22. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 290, 323. La cita del oficial de navegación está en la p. 299.

23. Miller, *Cartwheel* , p. 236; U.S. Office of Naval Intelligence *, The Bougainville Campaign and the Battle of Empress Augusta Bay* , pp. 38-43; Gailey, *Bougainville* , pp. 68-69.

24. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 218.

25. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 305-306; Miller, *Cartwheel* , pp. 248-249; E. B. Potter, *Admiral Arleigh Burke: A Biography* , Nueva York, Random House, 1990, p. 94.

26. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 223.

27. Potter, *Admiral Arleigh Burke* , pp. 97-98; U.S. Office of Naval Intelligence, *The Bougainville Landing and the Battle of Empress Augusta Bay* , pp. 60-63; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 315-318.

28. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , pp. 224-225; Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 320-322.

29. Potter, *Admiral Arleigh Burke* , p. 99; Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 183.

30. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 323-330 (la cita está en la p. 329); Miller, *Cartwheel* , p. 232.

31. Miller, *Cartwheel* , pp. 225, 225n; Potter, *Admiral Arleigh Burke* , pp.102-106.

32. Morison, *Breaking the Bismarcks Barrier* , pp. 401, 406-407; Masatake Okumiya, *Zero* , Nueva York, Dutton, 1956, pp. 222-224.

33. Jordan, *American Warlords* , pp. 281-282. Lejos de molestarse por la sinceridad de Somerville, aparentemente King la respetaba. Más tarde se tomó la molestia de decirle que si alguna vez quería hablar de ello, podía pasar a verle cuando quisiera.

34. Philip A. Crowl y Edmund G. Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1955, pp. 13-14; MacArthur, *Reminiscences* , p. 173; Jordan, *American Warlords* , pp. 318-319.

35. MacArthur estaba en lo cierto al sospechar que King pretendía intensificar el papel de la Armada en la guerra. En sus memorias, King reconocía que «hizo un decidido esfuerzo para asegurarse de que [la nueva campaña] corriera a cargo del Cuerpo de Infantería de Marina y de la Armada». King y Muir, *Fleet Admiral King* , p. 481.

36. Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , p. 85; Ashley Halsey Jr., «The CVL's Success Story», *Proceedings* , abril de 1946, p. 527. El *New York Times* del 27 de noviembre de 1943 informó del anuncio de Knox.

37. Crowl y Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , p. 24; Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , p. 91.

38. El título completo de la biografía de Buell es *The Quiet Warrior: A Biography of Admiral Raymond A. Spruance* . El entrevistador fue Gordon Prange (5 de septiembre de1964), en Prange Papers, UMD, caja 17.

39. Joseph H. Alexander, *Across the Reef: The Marine Assault of Tarawa* , Marines in World War II Commemorative Series, Washington, Marine Corps Historical Center, 1993, p. 3.

40. En palabras de Morison: «Debían exterminar al enemigo en el plazo de pocos días, o de lo contrario serían expulsados». Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , p. 109.

41. Holland M. Smith, *Coral and Brass* , Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1949, p. 120; Henry I. Shaw, Bernard C. Nalty y Edwin T. Turnbladh, *Central Pacific Drive* , Washington, Headquarters U.S. Marine Corps, 1966, pp. 30-31; Maynard M. Nohrden, «The Amphibian Tractor, Jack of All Missions», *Proceedings* , enero de 1946, p. 17; James R. Stockman, *The Battle for Tarawa* , Washington, Historical Section U.S. Marine Corps, 1947, p. 4; Crowl y Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , pp. 31-33.

42. Alexander, *Across the Reef* , p. 9.

43. Sherrod, *Tarawa* , pp. 52, 62; John Wukovits, *One Square Mile of Hell: The Battle for Tarawa* , Nueva York, Penguin, 2006, pp. 103-104.

44. Sherrod, *Tarawa* , p. 41.

45. Alexander, *Across the Reef* , p. 13; Fred H. Allison, «We Were Going to Win... or Die There», *Naval History* , octubre de 2016, p. 35.

46. Alexander, *Across the Reef* , p. 39; Wukovits, *One Square Mile of Hell* , p. 108. Además de los 17 japoneses (un oficial y dieciséis soldados), también sobrevivieron 129 obreros coreanos.

47. Smith, *Coral and Brass* , pp. 126-128; James D. Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , Nueva York, Bantam Books, 2004, p. 67.

48. *The New York Times* , 27 de noviembre de 1943. *With the Marines at Tarawa* puede verse en YouTube.

22. Un blanco grande y lento

1. James L. McGuinness, «The Three Deuces», *Proceedings* , septiembre de 1946, p. 1157; Roy Carter, testimonio oral, USNA, pp. 6-8. Véase también Clendel Williams, *Echoes of Freedom: Builders of*

LSTs, 1942-1945 , Kearney, Morris, 2011, p. 3; Symonds, *Neptune* , pp. 152-153.

2. Mowry, *Landing Craft and the War Production Board* , pp. 11-13, 21-22, 34; Symonds, *Neptune* , pp. 157-158.

3. Mowry, *Landing Craft and the War Production Board* , pp. 14-15, 17; Lane, *Ships for Victory* , pp. 183-184, 311; Symonds, *Neptune* , pp. 158-159.

4. Hewitt, «The Allied Navies at Salerno» p.961; Symonds, *Neptune* , pp. 154-155, 163.

5. Jonathan W. Jordan, *American Warlords* , pp. 312-313.

6. «Conference Minutes, Sept. 24, 1943», *Fuehrer Conferences* , p. 369.

7. Martin Blumenson, *Anzio: The Gamble That Failed* , Filadelfia, J. B. Lippincott, 1963, p. 34.

8. «Minutes kept at Tehran, Nov. 28, 1943», *FRUS* , Special Conferences Series, pp. 2:487, 490, 500; WSC a Jefes de Estado Mayor Británicos, 19 de diciembre de 1943, en Churchill, *Closing the Ring* , p. 429.

9. Aquí me he inspirado en algo que escribió Martin Blumenson: «Churchill, libre de trabas, se entusiasmaba a sí mismo y engatusaba a los demás con una visión deslumbrante». Blumenson, *Anzio* , pp. 8-9. Posteriormente Churchill afirmó que él habría preferido una ofensiva con tres divisiones, pero temía que intentar estirar al máximo los recursos acabaría dejándole sin tropas en absoluto. Churchill, *Closing the Ring* , p. 435. Véase también Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 324-325.

10. Henry L. Stimson, *On Active Service in Peace and War* , con McGeorge Bundy, Nueva York, Harper and Brothers, 1947, anotación de su diario, 4 de noviembre de 1943; D'Este, *Fatal Decision* , p. 93; Symonds, *Neptune* , pp. 164-165; Churchill, *Closing the Ring* , p. 432.

11. Molony, *The Campaign in Sicily* , p. 644; D'Este, *Fatal Decision* , pp. 98-99; WSC a Jefes de Estado Mayor, 26 de diciembre de 1943, en *Closing the Ring* , p. 434.

12. El orden de batalla de la Armada figura en el Apéndice III de Morison, *Sicily-Salerno-Anzio* , pp. 395-397.

13. Lucas aparece citado en Blumenson, *Anzio* , pp. 61-62.

14. D'Este, *Fatal Decision* , pp. 4, 122-124.

15. Blumenson, *Anzio* , pp. 83-86.

16. D'Este, *Fatal Decision* , pp. 328-329; Theodore C. Wyman, «Red Shingle», *Proceedings* , agosto de 1947, pp. 923-924.

17. WSC a Dill, 8 de febrero de 1944, en Churchill, *Closing the Ring* , p. 487; Blumenson, *Anzio* , p. 20.

18. DDE to CCS, 23 de enero de 1944, en *PDDE* , pp. 3:1.673-1.675.

19. JCS to DDE, 25 de enero de 1944, en *PDDE* , pp. 3:1.691-1.692n; DDE a JCS, 9 de marzo de 1944, en *PDDE* , p. 3:1763. Véase también Symonds, *Neptune* , pp. 180-183.

20. Mariscal de campo Lord Alanbrooke [Alan Brooke], *War Diaries, 1939-1945* , anotación del 29 de marzo de 1944, Londres, Weidenfeld and Nicholson, 2001, p. 535. La propuesta de intercambiar LST desde el Mediterráneo está en DDE al Jefe de Estado Mayor británico, 18 de febrero de 1944, *PDDE* , p. 3:1732, y GCM a DDE, 25 de marzo de 1944, en *Papers of George Catlett Marshall* , ed. Larry I. Bland, pp. 4:374-375. Véase también Symonds, *Neptune* , p. 183.

21. Churchill, *Closing the Ring* , p. 435.

22. DDE a JCS, 9 de marzo de 1944, en *PDDE* , pp. 3:1763-1764; DDE a GCM, 20 y 21 de marzo de 1944 (cursiva mía), y DDE, memorándum para diario, 22 de marzo de 1944, todos en *PDDE* , pp. 3:1775, 1777, 1783. Véase también Symonds, *Neptune* , pp. 178-184.

23. DDE, memorándum para diario (7 de febrero de 1944), en *PDDE* , pp. 3:1.711-1.712.

24. Crowl y Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , p. 166. Ya utilicé la metáfora del collar en mi libro *The Battle of Midway* , p. 71.

25. Crowl y Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , pp. 206-209; Potter, *Nimitz* , p. 265.

26. Henry I. Shaw *et al* ., *Central Pacific Drive* , pp. 3:109-111; Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , p. 210; Robert D. Heinl

Jr., «The Most-Shot-At Island in the Pacific», *Proceedings* , abril de 1947, pp. 397-399.

27. Mowry, *Landing Craft and the War Production Board* , p. 30; Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , p. 208-209; Shaw *et al* ., *Central Pacific Drive* , pp. 108-109; Symonds, *Neptune* , p. 164.

28. Shaw *et al* ., *Central Pacific Drive* , p. 135; Crowl y Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , p. 313.

29. Shaw *et al* ., *Central Pacific Drive* , p. 157; Crowl y Love, *The Seizure of the Gilberts and Marshalls* , pp. 290, 312-313.

30. Shaw *et al* ., *Central Pacific Drive* , p. 156; Morison, *Aleutians, Gilberts, and Marshalls* , pp. 243-244, 246.

31. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , p. 23; Morison, *Aleutians, Gilberts and Marshalls* , pp. 215-222; H. E. Smith, «I Saw the Morning Break», *Proceedings* , marzo de 1946, p. 403.

32. Bertram Vogel, «Truk-South Sea Mystery Base», *Proceedings* , octubre de 1948, pp. 1.269-1.275.

33. *The New York Times* , 5 y 6 de junio de 1944.

23. El Día D

1. Chalmers, *Full Cycle: The Biography of Admiral Sir Bertram Home Ramsay* , pp. 134-136.

2. «Training Schedule of U.S. Naval Advanced Amphibious Training», General File 2002.570, NWWIIM-EC; Ralph A. Crenshaw, testimonio oral, NWWIIM-EC, p. 5.

3. Nigel Lewis, *Exercise Tiger: The Dramatic True Story of a Hidden Tragedy of World War II* , Nueva York, Prentice Hall, 1990, p. 4.

4. Ibíd., pp. 73-74; Symonds, *Neptune* , pp. 210-212.

5. Lewis, *Exercise Tiger* , p. 66; Symonds, *Neptune* , pp. 212-213.

6. Lewis, *Exercise Tiger* , p. 79.

7. Eugene V. Eckstam, «Exercise Tiger», en *Assault on Normandy: First Person Accounts from the Sea Services* , ed. Paul Stilwell, Annapolis, USNI, 1994, p. 43.

8. Lewis, *Exercise Tiger* , pp. 219-234. La cifra exacta de muertos es un tanto polémica. Los números que ofrecemos aquí proceden del informe oficial de la Armada. Estudios posteriores apuntan a que el número real podría ascender hasta los 739, que es el número que figura en la inscripción del monumento de Slapton Sands. Véase Symonds, *Neptune* ,pp. 210-218.

9. La preocupación de Eisenhower figura en DDE a GCM, 29 de abril de 1944, *PDDE* , pp. 3:1838-1839. Véase también Com 12th Fleet (Stark) a COMINCH (King),2 de mayo de 1944, ambos en ComUSNavEur, Message File, RG 313, caja 13, NA.

10. Symonds, *Neptune* , p. 221.

11. Ibíd., pp. 225-226.

12. Ibíd., pp. 226-227.

13. «Suggested Operating Procedures for LCT», Flotilla Nueve, en George Keleher File, NWWIIM-EC.

14. Antony Beevor, *D-Day: The Battle for Normandy* , Nueva York, Penguin, 2009, p. 11.

15. Carlo D'Este, Eisenhower: *A Soldier's Life* , Nueva York, Henry Holt, 2002, p. 782 n. 38.

16. Max Hastings, *Overlord: D-Day and the Battle of Normandy* , Nueva York, Simon and Schuster, 1984, p. 348. La cita procede del testimonio oral de Curtis Hansen, NWWIIM-EC, 6.

17. Symonds, *Neptune* , pp. 252-253.

18. Ibíd., p. 252.

19. Rick Atkinson, *The Guns at Last Light* , Nueva York, Henry Holt, 2013, p. 57.

20. Informe del segundo de a bordo, USS *Nevada* , 23 de junio de 1944, *Action Reports* , USNA; Joseph H. Esclavon, testimonio oral (14) y Edwin Gale, testimonio oral (11), ambos NWWIIM-EC. Véase también L. Peter Wren y Charles T. Sele, *Battle Born: The Unsinkable USS* Nevada (n.p.: Xlibris, 2008), pp. 43-47.

21. Symonds, *Neptune* , pp. 272-276.

22. La petición de Bryant llegó a oídos de Cecil Carnes, que la publicó en el semanario estadounidense *Saturday Evening Pos* t. También figura en Samuel E. Morison, *The Invasion of France and*

Germany, 1944-1945 , vol. 11 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown, 1957, p. 143.

23. *Action Reports* , USS *McCook* , 27 de junio de1944, USS *Doyle* , 8 de junio de 1944, y USS *Carmick* , 23 de junio de 1944, USNA. Véase también Symonds, *Neptune* , pp. 290-298.

24. *Action Reports* , USS *Carmick* , 23 de junio de 1944, USNA.

25. Atkinson, *Guns at Last Light* , p. 73; Adrian Lewis, *Omaha Beach: Flawed Victory* , Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2001, p. 25; *Action Reports* , USS *Carmick* , 23 de junio de 1944, USNA.

26. Symonds, *Neptune* , p. 306.

27. Roy Carter, testimonio oral, USNA, p. 13; Robert T. Robertson, testimonio oral, NWWIIM-EC, p. 9. Véase también Symonds, *Neptune* , pp. 316-317.

28. En Playa de Omaha, los LST descargaron 8.502 toneladas de suministros al día durante los tres días previos a la entrada en funcionamiento del Mulberry A. Durante los tres días que estuvo funcionando el Mulberry A, los LST descargaron tan solo 200 toneladas más al día (8.700 toneladas). Durante la semana posterior a la destrucción del Mulberry LST descargaron 13.211 toneladas diarias. Véase Symonds, *Neptune* , p. 328.

29. Döenitz, *Memoirs* , p. 396.

30. Döenitz, *Memoirs* , pp. 422-423.

31. Roskill, *The War at Sea* , pp. 123-135.

32. DDE a GCM, 14 de septiembre de 1944, *PDDE* , pp. 2.143-2.144. Véase también Copp, *Cinderella Army: The Canadians in Northwest Europe, 1944-1945* , Toronto, University of Toronto Press, 2006, pp. 42-43, 47.

33.Karl Dönitz y Gerhard Wegner, «The Invasion and the German Army», en *Fighting the Invasion: The German Army at D-Day* , ed. David C. Isby, Londres, Greenhill, 2000, p. 87.

34. Denis Whitaker y Shelagh Whitaker, *Tug of War: The Allied Victory that Opened Antwerp* , Toronto, Stoddert Publishing, 2000, pp. 272-277, 285-294, 326-329, 349-353. Véase también, Roskill, *The War at Sea* , 3 (2ª parte), pp. 147-152.

35. Whitaker y Whitaker, *Tug of War* , pp. 355-383.

24. En busca de la batalla decisiva

1. Samuel Eliot Morison, *New Guinea & the Marianas: March 1944 - August 1944* , vol. 8 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown, 1964, pp. 6-12.

2. William T. Y'Blood, *Red Sun Setting: The Battle of the Philippine Sea* , Annapolis, USNI, 1981, p. 16.

3. Prados, *Storm over Leyte* , p. 126. La cita de Toyoda figura en Charles A. Lockwood y Hans Christian Adamson, *Battles of the Philippine Sea* , Nueva York, Thomas Y. Crowell, 1967, p. 47.

4. Harold J. Goldberg, *D-Day in the Pacific: The Battle of Saipan* , Bloomington, Indiana University Press, 2007, p. 50; Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , p. 85. Véase la Tabla (Apéndice II) de las fuerzas navales implicadas en Morison, *New Guinea and the Marianas* , pp. 407-411.

5. Morison, *New Guinea and the Marianas* , p. 171; Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , 60-61. El testigo era el soldado de 1.ª Carl Matthews, que aparece citado en Goldberg, *D-Day in the Pacific* , p. 48.

6. Goldberg, *D-Day in the Pacific* , p. 51.

7. Sobre la instrucción de los pilotos japoneses, véase Atsushi Oi, «The Japanese Navy in 1941», en *The Pacific War Papers: Japanese Documents of World War II* , ed. Donald M. Goldstein y Katherine V. Dillon, Washington, Potomac Books, 2004, p. 23; y Peattie, *Sunburst* , pp. 133-134.

8. Morison, *New Guinea and the Marianas* , p. 214; Y'Blood, *Red Sun Setting* , p. 17; Symonds, *Midway* , pp. 40-42.

9. Goldberg, *D-Day in the Pacific* , p. 95; Morison, *New Guinea and the Marianas* , pp. 232-237. El 15 de junio, Ugaki anotaba en su diario: «Los aviones con base en tierra deben hundir por lo menos una tercera parte de los portaaviones enemigos antes de que tenga lugar la batalla decisiva», Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* , p. 402.

10. Morison, *New Guinea and the Marianas* , pp. 221, 224-225, 241, 243; Lockwood y Adamson, *Battles of the Philippine Sea* , pp.

82-82. Aunque Lockwood no lo dice (su libro se publicó en 1967), los submarinos estadounidenses fueron enviados hacia aquellos avistamientos gracias a los mensajes japoneses desencriptados y enviados desde Pearl Harbor. Véase Prados, *Storm over Leyte* , p. 25.

11. Goldberg, *D-Day in the Pacific* , p. 92; Charles F. Barber, testimonio oral, NWC, pp. 19-20; Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 168, 170.

12. Morison, *New Guinea and the Marianas* , p. 250; Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , p. 100; J. J. Clark con Clark Reynolds, *Carrier Admiral* , Nueva York, Davis McKay, 1967, p. 166.

13. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 172-73.

14. Y'Blood, *Red Sun Setting* , pp. 93, 96; Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , p. 175; Morison, *New Guinea and the Marianas* , p. 252.

15. J. Periam Danton, «The Battle of the Philippine Sea», *Proceedings* , septiembre de 1945, p. 1025; Y'Blood, *Red Sun Setting* , p. 106; Alex Vraciu, testimonio oral (9 de octubre de 1994), NMPW, p. 74.

16. Danton, «The Battle of the Philippine Sea», pp. 1.024-1.025.

17. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , p. 182. El oficial de artillería era el capitán de corbeta William Van Dusen, que aparece citado en Bruce M. Petty, *Saipan: Oral Histories of the Pacific War* , Jefferson, McFarland, 2002, p. 162; Morison, *New Guinea and the Marianas* , pp. 269-271.

18. Y'Blood, *Red Sun Setting* , pp. 1118-1119; Vraciu, testimonio oral, NMPW, p. 77; Morison, *New Guinea and the Marianas* , p. 267.

19. Los japoneses llamaron a aquel enfrentamiento la «Batalla por las Marianas». Danton, «The Battle of the Philippine Sea», pp. 1.025-1.026; Vraciu, testimonio oral, NMPW, pp. 68-69.

20. Lockwood y Adamson, *Battles of the Philippine Sea* , pp. 92-95; Y'Blood, *Red Sun Setting* , p. 127-129. Ahora el *Cavalla* es un submarino de museo en Galveston, Texas.

21. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 212-214; Y'Blood, *Red Sun Setting* , pp. 148-149; Taylor, *The Magnificent Mitscher* , p. 232.

22. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 222-225; Y'Blood, *Red Sun Setting* , pp. 177-180.

23. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 225-226; Norman Delisle, testimonio oral (OH00468), NMPW, p. 7.

24. Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 229-231; Taylor, *The Magnificent Mitscher* , pp. 236-237.

25. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* , p. 416 (anotación del 21 de junio de 1944).

26. Theodore Taylor examina las distintas reacciones a la decisión de Spruance en *The Magnificent Mitscher* , pp. 238-240. La cita de Nimitz figura en Thomas J. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf, 23-26 October 1944* , Nueva York, HarperCollins, 1994, p. 20.

27. Goldberg, *D-Day in the Pacific* , p. 202.

28. Prados, *Storm over Leyte* , pp. 31-33; Hastings, *Retribution* , p. 39. En una fecha tan tardía como febrero de 1945, el emperador Hirohito afirmaba que sería prematuro buscar un acuerdo de paz «a menos que logremos una nueva victoria militar». Citado en Richard Frank, *Downfall: The End of the Imperial Japanese Empire* , Nueva York, Random House, 1999, p. 90.

29. Prados, *Storm over Leyte* , p. 13; Hastings, *Retribution* , p. 24.

30. Samuel Eliot Morison, *Leyte: June 1944-January 1945* , vol. 12 de *History of United States Naval Operations in World War II* , Boston, Little, Brown, 1958, p. 11; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 7-18.

31. Morison, *Leyte* , p. 11; Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 197-198.

32. Gerald E. Wheeler, *Kinkaid of the Seventh Fleet* , Washington, Naval Historical Center, 1995, pp. 343-345.

33. Dean Moel, testimonio oral (OH001257), NMPW, p. 4.

34. Hughes, *Admiral Bill Halsey* , p. 345.

35. Morison, *Leyte* , pp. 58-60.

36. Prados, *Storm over Leyte* , pp. 52-53.

37. Milan Vego, *The Battle for Leyte* , 1944, Annapolis, USNI, 2006, pp. 64-65.

38. Morison, *Leyte* , pp. 160-169; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 52-53, 258; Vego, *The Battle for Leyte* , pp. 55-59.

39. Prados, *Storm over Leyte* , p. 170.

40. Tomiji Koyanagi, «With Kurita in the Battle of Leyte Gulf», *Proceedings* , febrero de 1953, pp. 119-121 (cursiva mía); Prados, *Storm over Leyte* , pp. 66, 100.

41. Koyanagi, «With Kurita», p. 120; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 66, 100.

25. La batalla del golfo de Leyte

1. Morison, *Leyte* , p. 75; Waldo Heinrichs y Marc Gallicchio, *Implacable Foes: War in the Pacific* , Nueva York, Oxford University Press, 2017, pp. 34-35.

2. Morison, *Leyte* , pp. 30-47. Un impactante relato de los combates por Peleliu es E. B. Sledge, *With the Old Breed at Peleliu and Okinawa* , Novato, Presidio Press, 1981.

3. Hay numerosas historias excelentes de la Batalla del Golfo de Leyte. Entre ellas (por orden alfabético) figuran Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* ; Morison, *Leyte* ; Prados, *Storm over Leyte* ; Evan Thomas, *Sea of Thunder* , Nueva York, Simon and Schuster, 2006; Vego, *The Battle for Leyte* ; y H. P. Willmott, *The Battle of Leyte Gulf: The Last Fleet Action* , Bloomington, Indiana University Press, 2005. Entre los libros que se centran en aspectos particulares de la batalla figuran Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , que relata de forma dramática la batalla frente a la costa de Samar, y Anthony Tully, *The Battle of Surigao Strait* , Bloomington, Indiana University Press, 2009.

4. Morison, *Leyte* , pp. 142, 156; véase la Tabla de Organización de Tareas de las pp. 415-432.

5. Ibíd., pp. 133-135.

6. Ibíd., p. 137; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 164, 167. El texto del discurso de MacArthur se emitió por la radio Voice of Freedom se reprodujo en la revista *Fortune* , junio de 1945, pp. 157-158.

7. Morison, *Leyte* , pp. 168-169; Prados, *Storm over Leyte* , p. 261; Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 84-85.

8. Tully, *The Battle of Surigao Strait* , pp. 44-45; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 125-127.

9. La cita del oficial japonés no identificado figura en Hastings, *Retribution* , p. 134. Los comentarios de Kurita están en Masanori Ito y Roger Pineau, *The End of the Imperial Japanese Navy* , Nueva York, W. W. Norton, 1956, p. 120 (cursiva mía). Véase también Prados, *Storm over Leyte* , pp.177-178.

10. Patrol Report, USS *Darter* (5 de noviembre de 1944), USNA; John G. Mansfield, *Cruisers for Breakfast: War Patrols of the U.S.S.* Darter *and U.S.S.* Dace,Tacoma, Media Center, 1997, pp. 149-150.

11. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 210; *Patrol Report* , USS *Darter* (5 de noviembre de 1944), p. 22, USNA; Mansfield, *Cruisers for Breakfas* t, pp. 153-154. El parte de avistamiento fue enviado en primer lugar al contraalmirante Ralph Christie, comandante de submarinos en Fremantle (Australia), quien se lo reenvió a Halsey y a Kinkaid.

12. Patrol Report, USS *Dace* (6 de noviembre de 1944), p. 37, y USS *Darter* (6 de noviembre de 1944), p. 30, ambos USNA. En total se logró rescatar a 684 tripulantes del *Atago* y murieron 360. Mansfield, *Cruisers for Breakfast* , p. 163.

13. Patrol Report, USS *Dace* (6 de noviembre de1 944), p. 38, USNA.

14. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 135-136.

15. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 214; Tully, *The Battle of Surigao Strait* , pp. 68-69, 72-74; Prados, *Storm over Leyte* , p. 231.

16. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 70-71, 116-117.

17. Ibíd., pp. 122-28; Morison, *Leyte* , pp. 177-182.

18. Prados, *Storm over Leyte* , pp. 47, 203-208, 218; Cutler, The *Battle of Leyte Gulf* , pp. 146-149; Koyanagi, «With Kurita in the Battle of Leyte Gulf», p. 123.

19. Koyanagi, «With Kurita in the Battle of Leyte Gulf», p. 123.

20. Carl Solberg, *Decision and Dissent: With Halsey at Leyte Gulf* , Annapolis, USNI, 1995, p. 112; Vego, *The Battle for Leyte* , pp.

248-249; Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 216-217; Prados, *Storm over Leyte* , p. 222; Hughes, *Admiral Bill Halsey* pp. 360-362.

21. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 217; Prados, *Storm over Leyte* , p. 223.

22. Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , pp. 138-139; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 223-225.

23. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 160-161, 170-171; Tully, *The Battle of Surigao Strait* , pp. 82-85.

24. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 214.

25. Morison, *Leyte* , p. 195; Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 206-213; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , p. 129; Solberg, *Decision and Dissent* , p. 125; Hughes, *Admiral Bill Halsey* , pp. 362-364; Taylor, *The Magnificent Mitscher* , pp. 161-162.

26. Prados, *Storm over Leyte* , pp. 215, 234; Morison, *Leyte* , pp. 187, 189.

27. El hijo de Nishimura había muerto en combate en las Filipinas al principio de la guerra y es posible que ello contribuyera a su lúgubre actitud respecto a su misión. Tully, *The Battle of Surigao Strait* , pp. 101-107; Heinrichs y Gallicchio, *Implacable Foes* , p. 183; Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 140-141. Masanori Ito, que habló con muchos contemporáneos de Nishimura, llegó a la conclusión de que «Nishimura había decidido avanzar hacia el Golfo de Leyte a toda costa»; *The End of the Imperial Japanese Navy* , p. 135.

28. Tully, *The Battle of Surigao Strait* , p. 94; Prados, *Storm over Leyte* , p. 236; Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 142-143.

29. Jesse Oldendorf, «Comments on the Battle of Surigao Strait», *Proceedings* , abril de 1959, p. 106; Tully, *The Battle of Surigao Strait* , p. 87; Morison, *Leyte* , p. 201.

30. Los Escuadrones de Destructores 24.º y 56.º también atacaron a la columna de Nishimura, Morison, *Leyte* , p. 222; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 236-239; Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 190-193; Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 147.

31. Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 148-151; Oldendorf, «Comments», p. 106; Morison, *Leyte* , pp. 221, 228; Tully, *The*

Battle of Surigao Strait , pp. 176-178, 217-218; Heinrichs y Gallicchio, *Implacable Foes* , pp. 182-183.

32. Morison, *Leyte* , p. 238; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 242-250.

33. Taylor, *The Magnificent Mitscher* , pp. 262-263; Prados, p. 254; Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 237; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , p. 212.

34. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 221; Ito y Pineau, *The End of the Imperial Japanese Navy* , pp. 135-136; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , p. 158.

35. Sobre Sprague, véase John F. Wukovits, *Devotion to Duty: A Biography of Admiral Clifton A. F. Sprague* , Annapolis, USNI, 1995. En la p. 14 Wukovits comenta el origen del apodo de Sprague, en las pp. 40-41 el distanciamiento entre la esposa de Sprague y el hermano de esta, y habla de la batalla frente a la costa de Samar en las pp. 159-180. Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , pp. 135-137; Prados, *Storm over Leyte* , p. 299.

36. Prados, *Storm over Leyte* , p. 272.

37. Robert C. Hagen con Sidney Shalett, «We Asked for the Jap Fleet-and We Got It», *Saturday Evening Post* , 26 de mayo de 1945, p. 10.

38.Ibíd., p. 74; Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 227-232, 239, 248; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , pp. 203-210, 276-277, 293-302; J. Henry Doscher Jr., *Little Wolf at Leyte* , Austin, Sunbelt Media, 1996, p. 42.

39. Morison, *Leyte* , p. 280; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , p. 241; Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 161. No puedo dejar pasar la oportunidad de señalar que el capitán de corbeta Paul Garrison, que realizó diez pasadas sin munición por encima de los acorazados japoneses, era tío del autor.

40. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 236; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , pp. 239-240.

41. Prados, *Storm over Leyte* , pp. 272-274; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , p. 213.

42. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 219; Solberg, *Decision and Dissent* , pp. 152-153.

43. Curiosamente, Halsey recordaba aquel mensaje de la forma siguiente (y así lo citaba en sus memorias, publicadas en 1947): «el mundo entero quiere saber dónde está el Grupo de Combate 34». Halsey culpaba de aquel error al «pequeño mequetrefe» de Pearl Harbor que había elegido la expresión «el mundo se pregunta» como relleno final. Sin embargo, el error principal fue el que cometieron el subteniente Robert Balfour, radiotelegrafista del buque insignia del propio Halsey, al no borrar el relleno, y el capitán de corbetaBurt Goldstein, que lo envió así al puente de mando. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 220-221; Solberg, *Decision and Dissent* , p. 154.

44. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 220-221; Solberg, *Decision and Dissent* , p. 154; Hughes, *Admiral Bill Halsey* , pp. 370-371.

45. Solberg, *Decision and Dissent* , pp. 154-155.

46. Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 171-172; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , p. 318; James A. Field, *The Japanese at Leyte Gulf: The Sho Operation* , Princeton, Princeton University Press, 1947, p. 123.

47. Field, *The Japanese at Leyte Gulf* , pp. 125-126; Ito y Pineau, *The End of the Imperial Japanese Navy* , p. 166; Koyanagi, «With Kurita in the Battle of Leyte Gulf», p. 126; Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 256. Hay un considerable debate sobre el «parte de avistamiento» que Kurita afirmaba haber recibido. En particular, H. P. Willmott se pregunta si ese parte realmente exisitió, y sugiere que cabe la posibilidad de que Kurita se lo inventara después como «un intento deliberado de borrar sus huellas». Willmott, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 188-191.

48. Morison, *Leyte* , pp. 288; Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , p. 259; Hornfischer, *Last Stand of the Tin Can Sailors* , pp. 322-323.

49. Morison, *Leyte* , pp. 296-299; Prados, *Storm over Leyte* , pp. 296, 327; y Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 262-263, todos ellos hacen hincapié en el agotamiento deKurita. El entrevistador que se menciona aquí era Masanori Ito, que cita a Kurita en su libro *The End of the Imperial Japanese Navy* , p. 160. Milan Vego (*The Battle for Leyte* , p. 270) llega a la conclusión de que Kurita se dirigió al

norte «en busca de los portaaviones enemigos». H. P. Willmott (*Battle of Leyte Gulf* , p. 185) se muestra escéptico y afirma: «Los distintos argumentos que se han sacado a colación a lo largo del tiempo como posible motivo de la decisión de Kurita sencillamente no encajan [...] y mucho menos la decisión de poner rumbo al norte para ir en busca del enemigo». Varias décadas después, Kurita insinuó que su verdadero objetivo era evitar un ulterior derramamiento de sangre, pero probablemente ese comentario reflejaba el ambiente de reconciliación que imperaba en la posguerra.

50. Cutler, *The Battle of Leyte Gulf* , pp. 268-273.

51. Koyanagi, «With Kurita in the Battle of Leyte Gulf», p. 128.

26. El lazo se estrecha

1. Richard H. O'Kane, *Clear the Bridge: The War Patrols of the U.S.S.* Tang, Chicago, Rand McNally, 1977, pp. 314-320, 445-454.

2. Ibíd., pp. 321-340, 455-465. Posterormente a O'Kane se le concedió la Medalla al Honor. Véase también Blair, *Silent Victory* , pp. 766-770.

3. Blair, *Silent Victory* , pp. 814-815; David Jones y Peter Nunan, *U.S. Subs Down Under* , Annapolis, USNI, 2005, pp. 233-234.

4. Blair, *Silent Victory* , p. 787.

5. William R. McCants, *War Patrols of the USS* Flasher, Chapel Hill, Professional Press, 1994, p. 322; Wiley Davis. testimonio oral (OH00843), NMPW, p. 7.

6. Joseph Enright, Shinano! *The Sinking of Japan's Supership* , Nueva York, St. Martin's Press, 1987, p. 114; McCants, *War Patrols of the USS* Flasher, p. 245; Davis, testimonio oral, NMPW, p. 10.

7. F. G. Hoffman, «The American Wolf Packs: A Case Study in Wartime Adaptation», *Joint Force Quarterly* 80 (enero de 2016).

8. Parillo, *The Japanese Merchant Marine* , 1993, p. 204 (véanse especialmente las tablas de las pp. 237-247, incluida la tabla A.5, p. 239); Frank, *Downfall* , p. 78; Morison, *New Guinea and the*

Marianas , p. 16; Lane, *Ships for Victory* , incluidas las tablas de las pp. 5 y 7.

9. Wiley Davis, testimonio oral (OH00843), NMPW, p. 10; Preston Allen, testimonio oral (OH00825), NMPW, p. 6.

10. Parillo, *The Japanese Merchant Marine* , pp. 128-131; Hastings, *Retribution* , p. 37; O'Kane, Wahoo: *The Patrols of America's Most Famous Submarine* , pp. 316-330.

11. Frank, *Downfall* , p. 81; Hastings, *Retribution* , p. 17; Parillo, *The Japanese Merchant Marine* , p. 131; McCants, *War Patrols of the USS Flasher* , p. 304-312, 332-333; Blair, *Silent Victory* , pp. 794-796, 799.

12. Parillo, *The Japanese Merchant Marine* , pp. 174-177, 209. Véanse también las tablas de las patrullas de guerra en Blair, *Silent Victory* , pp. 898-982, en especial las de 1944, que están en pp. 942-967.

13. Blair, *Silent Victory* , pp. 773-774.

14. Curtis E. LeMay y Bill Yenne, *Superfortress: The Story of the B-29 and American Air Power* , Nueva York, McGraw-Hill, 1988, pp. 59-73.

15. Ibíd., pp. 74-91.

16. Ibíd., pp. 103-104.

17. Enright, *Shinano!* , pp. 34-39; LeMay y Yenne, *Superfortress* , p. 103; Daniel T. Schwabe, *Burning Japan: Air Force Bombing Strategy Change in the Pacific* , Sterling, Potomac Books, 2015, pp. 100-102.

18. Enright, *Shinano!* , 71-72.

19. Lynn L. Moore, «Shinano: The Jinx Carrier», *Proceedings* , febrero de 1953, pp. 142-149.

20. Enright, *Shinano!* , pp. 10-15.

21. Ibíd., pp. 90-100.

22. Ibíd., pp. 190-195; Blair, *Silent Victory* , pp.778-779.

23. Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 229-231.

24. Ibid, p. 236.

25. C. Raymond Calhoun, *Typhoon: The Other Enemy* , Annapolis, USNI, 1981, p. 36; Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , p. 237.

26. Arthur Brown, testimonio oral, NMPW, p. 12; Halsey y Bryan, *Admiral Halsey's Story* , pp. 237-238; Calhoun, *Typhoon* , pp. 52, 54, 59. Desde entonces se han registrado valores barométricos más bajos. El récord actual está en 659,3 mm, registrado en 2006, al sur de Guam, muy cerca del lugar donde se produjo el «tifón de Halsey».

27. Calhoun, *Typhoon* , p. 201; Hughes, *Admiral Bill Halsey* , pp. 382-383.

28. Don McNelly, testimonio oral (OH01256), p. 12, NMPW.

29. Ibíd., p. 167. La carta de Nimitz del 13 de febrero de 1945, y la nota de respaldo de King del 23 de noviembre de 1945, están en Calhoun, *Typhoon* , pp. 209, 216-223. Gerald Bogan, testimonio oral, USNI, pp. 125-126.

30. Buell, *The Quiet Warrior* , p. 323.

31. Samuel Eliot Morison, *Victory in the Pacific, 1945* , vol. 14 de *History of United States Naval Operations in World War II* ,Boston, Little, Brown, 1960, p. 157; Hastings, *Retribution* , p. 290; LeMay y Yenne, *Superfortress* , p. 111.

32. Samuel Harris, *B-29s over Japan: A Group Commander's Diary* , Jefferson, McFarland, 2011, p. 201 (anotación de diario del 7 de febrero de 1945).

33. King y Muir, *Fleet Admiral King* ,p. 596.

34. Spruance a CMC, 5 de enero de, 1952, citado en William S. Bartley, *Iwo Jima: Amphibious Epic* , Washington, Historical Branch, U.S. Marine Corps, 1954, p. 21.

35. Blair, *Silent Victory* , pp. 825-827; William Coffeym testimonio oral (OH00833), NMPW, p. 14.

36. Spruance a Hoover, 30 de noviembre de 1944, citado en Buell, *The Quiet Warrior* , pp. 318-319. Las pérdidas de aviones se enumeran en Morison, *Victory in the Pacific* , p. 25.

37. Morison, *Victory in the Pacific* , pp. 12-13.

38. Bartley, *Iwo Jima* , Apéndice III (pp. 218-221); Robert S. Burrell, *The Ghosts of Iwo Jima* , College Station, Texas A&M University Press, 2006, pp. 83- 84; Morison, *Victory in the Pacific* , pp. 15-16, 38-39. La cita está en p. 73.

39. Morison, *Victory in the Pacific* , pp. 53-55.

40. LeMay y Yenne, *Superfortress* , pp. 121-122; Frank, *Downfall* , pp. 45-46; Harris, *B-29s over Japan* , p. 218 (anotación de diario del 7 de marzo de 1945).

41. LeMay y Yenne, *Superfortress* , p. 123; Frank, *Downfall* , pp. 6-7; Schwabe, *Burning Japan* , pp. 120-121; Harris, *B-29s over Japan* , p. 218 (anotación de diario del 9 de marzo). Hay descripciones especialmente gráficas de los bombardeos del 9 y el 10 de marzo contra Tokio en Frank, *Downfall* , pp. 3-19; y Hastings, *Retribution* , pp. 296-305.

42. Buell, *The Quiet Warrior* , p. 324.

43. Una útil crítica a la idea de que la toma de Iwo Jima fue esencial para la victoria de los aliados es Burrell, *Ghosts of Iwo Jima* , esp. pp. 106-111.

44. «United States Strategic Bombing Survey», 1 de julio 1946 (informe resumido), p. 17; Parillo, *The Japanese Merchant Marine* , p. 225.

45. *The New York Times* , 11 de marzo de 1945, pp. 1, 13.

27. Desenlace

1. Ian Kershaw, *The End: The Defiance and Destruction of Hitler's Germany, 1944-45* , Nueva York, Penguin, 2011, pp. 167-186.

2. Ibíd., pp. 264, 396, 400; Döenitz, *Memoirs* , pp. 355-358, 421-422. Véase también Brian McCue, *U-Boats in the Bay of Biscay* , Washington, National Defense University, 1990.

3. Barry Turner, *Karl Döenitz and the Last Days of the Third Reich* , Londres, Icon Books, 2015, pp. 37-43; Döenitz, *Memoirs* , pp. 355-358 (la cita está en la p. 427).

4. Döenitz, *Memoirs* , pp. 372-373, 399.

5. Kershaw, *The End* , pp. 391-392; Turner, *Karl Denitz and the Last Days* , pp. 142-146; Cathryn J. Prince, *Death in the Baltic: The World War II Sinking of the* Wilhelm Gustloff, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2013, pp. 47-51, 66-67; Döenitz, *Memoirs* , p. 431.

6. Prince, *Death in the Baltic* , pp. 47-86; A. V. Sellwood, *The Damned Don't Drown: The Sinking of the* Wilhelm Gustloff, Annapolis, USNI, 1973, pp. 16-17.

7. Prince, *Death in the Baltic* , pp. 129-149, 169; Sellwood, *The Damned Don't Drown* , pp. 116-124; Döenitz, *Memoirs* , p. 434.

8. Turner, *Karl Döenitz and the Last Days* , pp. 2-11; Kershaw, *The End* , p. 346; Walter Kempowski, ed., *Swansong, A Collective Diary of the Last Days of the Third Reich, 1945* , Nueva York, W. W. Norton, 2014, pp. 210-211.

9. Döenitz, *Memoirs* , p. 445; Kershaw, *The End* , p. 306.

10. Döenitz, *Memoirs* , pp. 437, 457-488.

11. Kershaw, *The End* , pp. 363-373; Döenitz, *Memoirs* , pp. 462-463.

12. Morison, *Victory in the Pacific* , p. 93.

13. Charles S. Nichols y Henry I. Shaw Jr., *Okinawa: Victory in the Pacific* , Washington, Historical Branch, U.S. Marine Corps, 1955, pp. 1-11.

14. Robert Stern, *Fire from the Sky: Surviving the Kamikaze Threat* , Annapolis, USNI, 2010, pp. 32-37; Hastings, *Retribution* , pp. 164-173.

15. Stern, *Fire from the Sky* , pp. 33, 53, 69-80, 85, 119.

16. Raymond Lamont-Brown, *Kamikaze: Japan's Suicide Samurai* , Londres, Arms and Armour, 1997, pp. 7-24; Maxwell Taylor Kennedy, *Danger's Hour: The Story of the USS* Bunker Hill *and the Kamikaze Pilot Who Crippled Her* , Nueva York, Simon and Schuster, 2008, pp. 125-126, 175.

17. Rikihei Inoguchi y Tadashi Nakajima, *The Divine Wind: Japan's Kamikaze Force in World War II* , Annapolis, USNI, 1958, p. 83.

18. Ibíd., p. 154.

19. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 259.

20. Morison, *Victory in the Pacific* , p. 138.

21. Vian, *Action This Day: A War Memoir* , Londres, Frederick Muller, 1960, p. 178; Morison, *Victory in the Pacific* , p. 148.

22. Becton y Morschauser, *The Ship That Would Not Die* , p. 227.

23. Morison, *Victory in the Pacific* , p. 237.

24. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* , p. 573 (anotación del 6 de abril de 1945); Morison, *Victory in the Pacific* , pp. 189-197.

25. Becton y Morschauser, *The Ship That Would Not Die* , pp. 233-237; John Wukovits, *Hell from the Heavens: The Epic Story of the USS* Laffey *and World War II's Greatest Kamikaze Attack* , Filadelfia, Da Capo Press, 2015, p. 151.

26. Becton y Morschauser, *The Ship That Would Not Die* , p. 241. Wukovits cita a Manson en *Hell from the Heavens* , p. 177.

27. *Action Report and deck log of the USS* Laffey, 27 de abril de 1945, ambos USNA. Las estimaciones realizadas después de la guerra apuntan a que en realidad el *Laffey* fue alcanzado por 6 kamikazes y 5 bombas. Véase el relato del propio Becton, *The Ship That Would Not Die* , pp. 236-262; y Wukovits, *Hell from the Heavens* , pp. 151-209.

28. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* (anotaciones de los días 6, 13 y 30 de abril de 1945, pp. 573, 583, 602.

29. Para una recopilación de los ataques kamikazes frente a la costa de Okinawa, véase la tabla de Morison, *Victory in the Pacific* , p. 233.

30. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* (anotación del 11 de mayo de 1945), p. 610.

31. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 259; Russell Spurr, *A Glorious Way to Die: The Kamikaze Mission of the Battleship* Yamato, *April 1945* , Nueva York, Newmarket Press, 1981, p. 109.

32. Spurr, *A Glorious Way to Die* , p. 105.

33.Ibíd., p. 96; Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 264; Mitsuru Yoshida, «The End of Yamato», *Proceedings* , febrero de 1952, p. 118.

34. Spurr, *A Glorious Way to Die* , pp. 205-208, 217-221.

35. Ibíd., pp. 231-236; Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 278.

36. Yoshida, «The End of Yamato», pp. 122, 124, 128.

37. Hara *et al.* , *Japanese Destroyer Captain* , p. 284.

38. Roskill, *The War at Sea* , p. 188; King y Muir, *Fleet Admiral King* , p. 569.

39. Hastings, *Retribution* , pp. 400-402; Vian, *Action This Day* , p. 175.

40. Hastings, *Retribution* , p. 402; Vian, *Action This Day* , pp. 177-178, 185, 190; Roskill, *The War at Sea* , 3 (2ª parte), pp. 343-346.

41. Ugaki, *The Diary of Admiral Matome Ugaki* (anotación del 8 de abril de 1945), p. 577.

42. Las cifras proceden de Hastings, *Retribution* , p. 402. Véase también Heinrichs y Gallicchio, *Implacable Foes* , pp. 465-466.

43. Frank, *Downfall,* p. 79.

44. Hastings, *Retribution* , pp. 426-427, 439-440, 453; Heinrichs y Gallicchio, *Implacable Foes* , pp. 525, 528.

45. Hastings, *Retribution* , pp. 470-478; Heinrich y Gallicchio, *Implacable Foes* , pp. 524-525.

46. Frank, *Downfall* , p. 118; Heinrichs y Gallicchio, *Implacable Foes* , p. 525.

47. Hastings, *Retribution* , pp. 505-515; Frank, *Downfall* , pp. 321-322; Antony Beevor, *The Second World War* , Nueva York, Little, Brown, 2012, p. 775.

Epílogo. Bahía de Tokio, 1945

1. *The New York Times* , 2 de septiembre de 1945, pp. 1, 3; Hornfischer, *The Fleet at Flood Tide* , pp. 468-469. En YouTube puede verse material audiovisual en color de la ceremonia de capitulación, *www.youtube.com/watch?v=v5MMVd5XOK8.*

BIBLIOGRAFÍA

Archivos

National Archives and Records Administration (NARA) , College Park (Maryland)
Informes de combate: *U.S. Navy Action and Operational Reports from World War II*
Part I, CINCLANT (16 bobinas)
Part II, Third Fleet and Fifth Fleet (16 bobinas)
Part III, Fifth Fleet and Fifth Fleet Carrier Task Forces (12 bobinas)
Grupo de archivos 38: CNO Files, CINCPAC Files
Grupo de archivos 313: Naval Operational Forces
Archivos de la Armada alemana, 1850-1945

Museo Nacional de la Guerra del Pacífico , Fredericksburg (Texas)
Testimonios orales
Transcripciones de conferencias

Museo Nacional de la Segunda Guerra Mundial, (Centro Eisenhower) , Nueva Orleáns, (Luisiana)

Naval History and Heritage Command, Washington Navy Yard, Washington
Ernest J. King Papers
Chester Nimitz Diary
Chester Nimitz Papers
Walter Lord Collection

Universidad de Maryland (Biblioteca Hornbake) , College Park (Maryland)
Academia Naval de Estados Unidos , Annapolis (Maryland)
Informes de combate

Testimonios orales

Instituto Naval de Estados Unidos , Annapolis (Maryland)
Testimonios orales

U.S. Naval War College , Newport (Rhode Island)
Bates, Richard W. *The Battle of Savo Island, August 9th, 1942. Strategical and Tactical Analysis* , 1950.
H. Kent Hewitt Papers

Periódicos

Japan Times
The New York Times
The Times (Londres)
Chicago Tribune

Obras impresas principales y secundarias

Las siguientes fuentes impresas están agrupadas por temas. Aunque hay razones para que algunos libros figuren en más de una lista, aquí se enumeran tan solo una vez. Por consiguiente, es posible que sea necesario consultar más de una categoría temática para localizar un libro en concreto.

A: Obras genéricas
B: Armadas nacionales
Armada Alemana (Kriegsmarine)
Armada Real Australiana
Armada Real Británica (Royal Navy)
Armada Real Canadiense
Armada de Estados Unidos (U.S. Navy)
Armada Francesa (Marine Nationale)
Armada Italiana (Regia Marina)

Armada Imperial Japonesa
Armada Real de los Países Bajos
Armada Soviética (Flota Roja)
C: Teatros de operaciones y temas específicos
El Mediterráneo
La campaña de Noruega
El Pacífico
Cifrado y desencriptación naval
La guerra contra el comercio
D: Artículos

A. Obras genéricas

ATKINSON , Rick, *An Army at Dawn: The War in North Africa, 1942-1944* , Nueva York, Henry Holt, 2002 [*Un ejército al amanecer: la guerra en el Norte de África* , Barcelona, Crítica, 2014].

— , *The Day of Battle: The War in Sicily and Italy, 1944-1945* , Nueva York, Henry Holt, 2007 [*El día de la batalla: la guerra en Italia, 1943-1944* , Barcelona, Crítica, 2014].

— , *The Guns at Last Light, The War in Western Europe, 1944-1945* , Nueva York, Henry Holt, 2013 [*Los cañones del atardecer: la guerra en Europa, 1944-1945* , Barcelona, Crítica, 2016].

BALDWIN , Hanson, *Battles Lost and Won: Great Campaigns of World War II* , Nueva York, Harper and Row, 1966.

BALLANTINE , Duncan S. *U.S. Naval Logistics in the Second World War* , Princeton, Princeton University Press, 1949.

BEEVOR , Antony, *The Second World War* , Nueva York, Little, Brown, 2012 [*La Segunda Guerra Mundial* , Barcelona, Círculo de Lectores, 2013]

BELDEN , Jack, *Still Time to Die* , Nueva York, Harper and Brothers, 1943.

BROWN , Louis, *A Radar History of World War II Technical and Military Imperatives* , Brístol, Institute of Physics, 1999.

Campbell , John, *Naval Weapons of World War II* , Londres, Conway Maritime, 1985.
Cressman , Robert, *The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 2000.
Fergusson , Bernard, *The Watery Maze: The Story of Combined Operations* , Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1961.
Goodhart , Philip, *Fifty Ships That Saved the World: The Foundation of the Anglo- American Alliance* , Garden City, Doubleday, 1965.
Greenfield , Kent Roberts, ed., *Command Decisions* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1960.
Guerlac , Henry E., ed.. *Radar in World War II* , vol. 8 (secciones A-C y D-E) de *The History of Modern Physics, 1800-1950* , Los Ángeles, Tomash, 1987.
Harwood , Jeremy, *World War II at Sea: A Naval View of the Global Conflict: 1939 to 1945* , Minneapolis, Zenith, 2015.
Howse , Derek, *Radar at Sea: The Royal Navy in World War 2* , Annapolis, USNI, 1993
Jordan , Gerald, ed., *Naval Warfare in the Twentieth Century, 1900-1945* , Londres. Croom Helm, 1977.
Kempowski , Walter, *Swansong, A Collective Diary of the Last Days of the Third Reich,1945* , Nueva York, W. W. Norton, 2014.
Kershaw , Ian, *The End: The Defiance and Destruction of Hitler's Germany, 1944-45* , Nueva York, Penguin, 2011 [*El final: Alemania, 1944-1945* , Barcelona, Península 2013].
Koburger , C. W., Jr., *Naval Warfare in the Baltic, 1939-1945* , Westport, Praeger, 1994.
Leighton , Richard M., y Robert W. Coakley, *Global Logistics and Strategy, 1940-1943* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1955.
Leutze , James R, *Bargaining for Supremacy: Anglo-American Naval Collaboration, 1937-1941* , Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1977.
MacGregor , David, «Innovation in Naval Warfare in Britain and the United States Between the First and Second World Wars», disertación de doctorado, Universidad de Rochester, 1989.

MAURER , John H., y CHRISTOPHER M. Bell, eds., *At the Crossroads Between Peace and War: The London Naval Conference of 1930* , Annapolis, USNI, 2013.
O'BRIEN , Phillips Payson, ed.. *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond* , Londres, Frank Cass, 2001.
O'CONNOR , Raymond G, *Perilous Equilibrium: The United States and the London Naval Conference of 1930* , Nueva York, Greenwood Press, 1962.
PELZ, Stephen E., *Race to Pearl Harbor: The Failure of the Second London Naval Conference and the Onset of World War II,* Cambridge, Harvard University Press, 1974.
Proceedings of the London Naval Conference of 1930 and Supplementary Documents , Washington, Government Printing Office, 1931.
ROBERTS , Andrew, *The Storm of War: A New History of the Second World War* , Nueva York, Harper, 2011.
ROHWER , Jurgen, *Chronology of the War at Sea, 1939-1945* , Annapolis. Naval Institute Press, 1972, 2005.
SYMONDS, Craig L, *Neptune: The Allied Invasion of Europe and the D-Day Landings* , Nueva York, Oxford University Press, 2014; publicado en ed. rústica con el título *Operation Neptune: The D-Day Landings and the Allied Invasion of Europe* , Nueva York, Oxford University Press, 2014.
WEINBERG , Gerhard L., *A World at Arms: A Global History of World War II* , Cambridge, Cambridge University Press, 1994 [*Un mundo en armas: la Segunda Guerra Mundial, una visión de conjunto* , Barcelona, Grijalbo, 1995].

B. Armadas nacionales

La Armada Alemana (Kriegsmarine)

BALLANTYNE , Iain, *Killing the* Bismarck*: Destroying the Pride of Hitler's Fleet* , Barnsley, Pen and Sword, 2010.

Bercuson , David J., y Holger H. Herwig, *The Destruction of the* Bismarck, Woodstock, Overlook Press, 2001.
Bird , Keith W., *Erich Raeder: Admiral of the Third Reich* , Annapolis, USNI, 2006.
Boldt , Gerhard, *Hitler: The Last Days* , Nueva York, Coward, McCann, and Geoghegan, 1947 [*Los diez últimos días de Hitler* , Barcelona, Caralt, 1973].
Brennecke , Jochen, *The Hunters and the Hunted: German U-Boats, 1939-1945* , Nueva York, W. W. Norton, 1958 (reedición: Annapolis. Naval Institute Press, 2003).
Busch , Fritz-Otto, *The Drama of the* Scharnhorst, Londres, Robert Hale, 1956.
Dönitz , Karl, *Memoirs: Ten Years and Twenty Days* , Annapolis, USNI, 1959 [*Diez años y veinte días: memorias del hombre que sucedió a Hitler como jefe del III Reich* , Madrid, La Esfera de los Libros, 2014].
Edwards , Bernard, *Beware Raiders! German Surface Raiders in the Second World War* , Annapolis, USNI, 2001.
Fritz , Martin, *German Steel and Swedish Iron Ore, 1939-1945* , Gotemburgo, Institute of Economics, 1974.
Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939-1945 , prólogo de Jak P. Mallman Showell, Annapolis. Naval Institute Press, 1990.
Garrett , Richard, Scharnhorst *and* Gneisenau: *The Elusive Sisters* , Londres, David and Charles, 1978.
Guani , Alberto, *The Uruguayan Blue Book: Documents Relating to the Sinking of the Admiral Graf Spee and the Internment of the Merchant Vessel Tacoma* . Londres, Hutchinson, 1940.
Jones, Marcus D., *Nazi Steel: Friedrich Flick and German Expansion in Western Europe, 1940-1944* , Annapolis, USNI, 2012.
Kieser , Egbert, *Hitler on the Doorstep: Operation «Sea Lion": The German Plan to Invade Britain, 1940* , Annapolis, USNI, 1997.
Korganoff , Alexandre, *The Phantom of Scapa Flow* , Skepperton, Ian Allen, 1974 [*La verdad sobre Scapa Flow* , Barcelona, Bruguera, 1975].
Krancke , Theodor, y H. J. Brennecke, *The Battleship Scheer* , Londres, William Kimber, 1956. Reeditado con el título *Pocket*

Battleship: The Story of the Admiral Scheer, Nueva York, W. W. Norton, 1958.
Martienssen, Anthony*, Hitler and His Admirals* , Nueva York, E. P. Dutton, 1949.
McKinstry , Leo, *Operation Sea Lion: The Failed Nazi Invasion That Turned the Tide of War* , Nueva York, Overlook Press, 2014.
Miller , David, *Langsdorff and the Battle of the River Plate* , Barnsley, Pen and Sword.
Muggenthaler , August Karl, *German Raiders of World War II* , Nueva York, Prentice-Hall, 1977.
Müllenheim-Rechberg , Burkard, *Battleship* Bismarck*: A Survivor's Story* , Annapolis, USNI, 1980 [*El acorazado Bismarck* , Barcelona, Juventud, 1991].
Noli, Jean, *The Admiral's Wolf Pack* , Garden City, Doubleday, 1974 [*Los lobos del almirante* , Barcelona, Plaza & Janés, 1972].
O'Hara , Vincent P., *The German Fleet at War, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 2004.
Peillard , Léonce, *Sink the* Tirpitz*!* , Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1968 (ed. original: *Coulez le* Tirpitz, París, Robert Laffont, 1965).
Potter , John Deane, *Fiasco: The Break-out of the German Battleships* , Nueva York, Stein and Day, 1970.
Prien, Gunther, *I Sank the* Royal Oak, Londres, Grays Inn Press, 1954. Publicado originalmente en alemán en 1940 [*El camino de Scapa Flow* , Molins de Rei, Nueva República, 2005].
Prince , Cathryn J., *Death in the Baltic: The World War II Sinking of the* Wilhelm Gustloff, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2013.
Raeder , Erich, *My Life* , Annapolis, USNI, 1960.
—, *Struggle for the Sea* , Londres, William Kimber, 1959.
Rogge , Bernhard, con Frank Wolfgang, *Under Ten Flags: The Story of the German Commerce Raider* Atlantis, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1955.
Rössler , Eberhard, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarines* , Londres, Cassell, 1981.
Ruge , Friedrich, *Der Seekrieg: The German Navy's Story, 1939-1945* , Annapolis, USNI, 1957.

SELLWOOD , A. V, *The Damned Don't Drown: The Sinking of the* Wilhelm Gustloff, Annapolis, USNI, 1996. Editado originalmente en 1973.
SLAVICK, Joseph P., *The Cruise of the German Raider* Atlantis, Annapolis, USNI, 2003.
STEINHOFF , Johannes, *Messerschmitts over Sicily* , Baltimore, Nautical and Aviation Publishing, 1969. [*El Estrecho De Mesina. Diario de un jefe De la Luftwaffe* , Valladolid, Galland Books, 2013].
STERN , Robert C., *Type VII U-Boats* , Annapolis, Naval Institute Press, 1991.
SWEETMAN , John, Tirpitz*: Hunting the Beast* , Annapolis, Naval Institute Press, 2000.
TURNER , Barry, *Karl Döenitz and the Last Days of the Third Reich* , Londres, Icon Books, 2015.
VON DER PORTEN , Edward P., *The German Navy in World War II* , Nueva York, Thomas Y. Crowell, 1969.
VULLIEZ , Albert, y Jacques Mordal, *Battleship* Scharnhorst, Fair Lawn, Essential Books, 1958.
WATTS , A. J., *The Loss of the* Scharnhorst, Londres, Ian Allan, 1970.
WHITLEY, M. J., *German Capital Ships of World War Two* , Londres, Arms and Armour, 1989.
—, *German Coastal Forces of World War Two* , Londres, Arms and Armour, 1992.
WILLIAMSON , Gordon, *Wolf Pack: The Story of the U-Boat in World War II* , Oxford, Osprey, 2005.
WINTON , John, *The Death of the* Scharnhorst, Nueva York, Hippocrene Books, 1983.
WOODWARD , David, *The* Tirpitz *and the Battle for the North Atlantic* , Nueva York, W. W. Norton, 1953.

La Armada Real Australiana

BEAUMONT , Joan, *Australia's War, 1939-1945* . St. Leonards, Allen and Unwin,1996.

Gill, G. Herman, *Royal Australian Navy, 1939-1942* , Canberra, Australian War Memorial, 1957.
Gillison , Douglas, *Royal Australian Air Force, 1939-1945* , Canberra, Australian War Memorial, 1962.
HMAS Sydney, 2 vols. Sydney, Halstead Press, 1953.
Johnston , George H., *Action at Sea: The Saga of the* Sydney, Boston, Houghton Mifflin, 1942.
McKie , Ronald, *Proud Echo: The Last Great Battle of HMAS* Perth, Sidney, Angus and Robertson, 1953.
Montgomery , Michael, *Who Sank the* Sydney*?* , Nueva York, Hippocrene Books, 1981.
Olson, Wesley, *Bitter Victory: The Death of HMAS* Sydney, Annapolis, USNI, 2000.
Stevens , David, ed., *The Royal Australian Navy* Nueva York, Oxford University Press, 2001.

La Armada Real Británica (Royal Navy)

Ash , Bernard, *Someone Had Blundered: The Story of the* Repulse *and the* Prince of Wales, Garden City, Doubleday, 1961.
Atkin , Ronald, *Pillar of Fire: Dunkirk, 1940* , Edimburgo, Birlinn, 1990.
Ballantyne , Iain, *Killing the* Bismarck*: Destroying the Pride of Hitler's Fleet* , Barnsley, Pen and Sword, 2010.
Barker , A. J., *Dunkirk: The Great Escape* . Nueva York, David McKay, 1977.
Barnett , Correlli, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War* , Nueva York, W. W. Norton, 1991.
Battle of the River Plate , Londres, His Majesty's Stationery Office, 1940.
Bell , Christopher M., *Churchill and Sea Power* , Nueva York, Oxford University Press, 2013.
Bennett , C. H., J. E. Harrold, y R. Porter, eds., *Dark Seas: The Battle of Cape Matapan* , Britannia Naval Histories of World War II. Plymouth, University of Plymouth Press, 2012.

— , *Hunting* Tirpitz: *Royal Navy Operations Against* Bismarck*'s Sister Ship* , Britannia Naval Histories of World War II, Plymouth, University of Plymouth Press, 2012.
Bennett , Geoffrey, *The Loss of the* Prince of Wales *and* Repulse, Annapolis, USNI, 1973.
Britts , Angus, *Neglected Skies: The Demise of British Naval Power in the Far East, 1922-42* , Annapolis, USNI, 2017.
Broome , John E., *Convoy Is to Scatter* , Londres, William Kimber, 1972.
Carse , Robert, *Dunkirk, 1940* , Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1970.
Chalmers , W. S., *Full Cycle: The Biography of Admiral Sir Bertram Home Ramsay* , Londres, Hodder and Stoughton, 1959.
Churchill , Winston S. *The Second World War* , 6 vols., Boston, Houghton Mifflin, 1948-1953. Identificada en las notas por los títulos individuales de los tomos [*La Segunda Guerra Mundial* , Madrid, La Esfera de los Libros, 2004].
Cunningham , Andrew Browne, *A Sailor's Odyssey* , Nueva York, E. P. Dutton, 1951.
—, *The Cunningham Papers: The Mediterranean Fleet, 1939-1942* , ed. Michael Simpson. Navy Records Society, vol. 140. Aldershot, Hants, Navy Records Society, 1999.
Divine , David, *The Nine Days of Dunkirk* , Nueva York, W. W. Norton, 1959.
Frischauer, Willi, y Robert Jackson, *"The Navy's Here!" The Altmark Affair* , Londres, Victor Gollancz, 1955. Publicado en Estados Unidos con el título *The Altmark Affair* , Nueva York, Macmillan, 1955.
Gardner , W. J. R., ed., *The Evacuation from Dunkirk: "Operation Dynamo," 26 May-4 June 1940* , Londres, Frank Cass, 2000.
Grenfell, Russell, *The* Bismarck *Episode* , Nueva York, Macmillan, 1949.
— , *Main Fleet to Singapore* , Nueva York, Macmillan, 1952.
Grove, Eric, *The Price of Disobedience: The Battle of the River Plate Reconsidered* , Annapolis, Naval Institute Press, 2000.
Hastings , Max, *Winston's War: Churchill, 1940-1945* , Nueva York, Alfred A, Knopf, 2010 [*La guerra de Churchill: la historia ignorada*

de la Segunda Guerra Mundial , Barcelona, Crítica, 2010].

Hellswinkell , Lars, *Hitler's Gateway to the Atlantic: German Naval Bases in France, 1940-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 2014.

Jackson , Robert, *Dunkirk: The British Evacuation 1940* , Nueva York, St. Martin's Press, 1976.

Jones , Ben, ed., *The Fleet Air Arm in the Second World War: Norway, the Mediterranean, and the* Bismarck, Aldershot, Ashgate, 2012.

Kennedy, Ludovic, *Pursuit: The Chase and Sinking of the* Bismarck, Nueva York, Viking Press, 1974 [*Perseguido* , Barcelona, Ultramar Editores, 1976].

Kerr , J. Lennox, y David James, eds., *Wavy Navy, by Some Who Served* , Londres, George G. Harrap, 1950.

Konstam , Angus, *Scapa Flow: The Defenses of Britain's Great Fleet Anchorage, 1914-1945* , Oxford, Osprey, 2009.

Lord , Walter, *The Miracle of Dunkirk* , Nueva York, Viking Press, 1982.

MacIntyre , Donald, *Fighting Admiral: The Life of Admiral of the Fleet Sir James Somerville* , Londres, Evans Brothers, 1961.

Marder , Arthur J., *From the Dardanelles to Oran: Studies of the Royal Navy in War and Peace, 1915-1940* , Nueva York, Oxford University Press, 1974.

McKee , Alexander, *Black Saturday: The Tragedy of the* Royal Oak, Londres, Souvenir Press, 1959.

Millington-Drake , Eugen, *The Drama of the* Graf Spee *and the Battle of the Plate: A Documentary Anthology, 1914-1964* , Londres, Peter Davies, 1964.

Nicholson, Arthur, *Hostages to Fortune: Winston Churchill and the Loss of the* Prince of Wales *and* Repulse, Stroud, Sutton, 2005.

Preston , Antony y Alan Raven, *Flower Class Corvettes* , Londres, Arms and Armour, 1982. Publicado en ed. rústica con el título de *Ensign 3: Flower Class Corvettes* , Norwich, Bivouac Books, 1973.

Prior , Robin, *When Britain Saved the West: The Story of 1940* , New Haven, Yale University Press, 2015.

Roskill , Stephen W., *Churchill and the Admirals* , Londres, Collins, 1977.
—, *Naval Policy Between the Wars: II: The Period of Reluctant Rearmament, 1930-1939* , Annapolis, Naval Institute Press, 1976.
—, *The War at Sea, 1939-1945* , 3 vols. Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1954.
Smyth , Denis, *Deathly Deception: The Real Story of Operation Mincemeat* , Nueva York, Oxford University Press, 2010.
Snyder , Gerald S., *The* Royal Oak *Disaster* , Londres, William Kimber, 1976.
Somerville , John, *The Somerville Papers* , ed. Michael Simpson, Navy Records Society, vol. 134, Aldershot, Navy Records Society, 1996.
Vian , Philip, *Action This Day: A War Memoir* , Londres, Frederick Muller, 1960.
Weaver , H. J., *Nightmare at Scapa Flow: The Truth About the Sinking of HMS* Royal Oak, Kestrels House, Cressrelles, 1980.
Wheeler-Bennett , John W., *King George VI: His Life and Reign* , Nueva York, St. Martin's Press, 1958.
Winton , John, *Carrier* Glorious*: The Life and Death of an Aircraft Carrier* , Londres, Leo Cooper, 1986.
—, *Cunningham: The Greatest Admiral Since Nelson* , Londres, John Murray, 1998.
— , *The War at Sea: The British Navy in World War II* , Nueva York, William Morrow, 1967.
Woodman , Richard, *The Battle of the River Plate: A Grand Delusion* , Annapolis, Naval Institute Press, 2008.
Wragg, David, *«Total Germany»: The Royal Navy's War Against the Axis Powers, 1939-45* , Barnsley, Pen and Sword, 2016.

La Armada Real Canadiense

Copp, Terry, *Cinderella Army: The Canadians in Northwest Europe, 1944-1945* , Toronto, University of Toronto Press, 2006.
Douglas , W. A. B., Roger Sarty, y Michael Whitby, *et al* ., *No Higher Purpose* (vol. 2, 1.ª parte), y *Blue Water Navy* (vol. 2, 2.ª parte),

The Official Operational History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1943-1945 , St. Catherines, Vanwell, 2002 y 2007.

Graves , Donald E., *In Peril on the Sea: The Royal Canadian Navy and the Battle of the Atlantic* , Toronto, Robin Brass Studio, 2003.

Halford , Robert G., *The Unknown Navy: Canada's World War II Merchant Navy* , St. Catherines, Ontario: Vanwell, 1995.

Johnson , Mac, *Corvettes Canada: Convoy Veterans of WWII Tell Their True Stories* , Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1994.

Macpherson , Ken, *Corvettes of the Royal Canadian Navy, 1939-1945* , St. Catherines, Vanwell, 1993.

Milner , Marc, *North Atlantic Run: The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys* , Annapolis, Naval Institute Press, 1985.

Whitaker , Denis y Whitaker, Shelagh, *Tug of War: The Allied Victory that Opened Antwerp* , Toronto, Stoddert Publishing, 2000.

Zuehlke , Mark, *Operation Husky: The Canadian Invasion of Sicily, July 10-August 7, 1943* , Vancouver: Douglas and McIntyre, 2008.

La Armada de Estados Unidos (U.S. Navy)

Abbazia , Patrick, *Mr. Roosevelt's Navy: The Private War of the U.S. Atlantic Fleet, 1939-1942* , Annapolis, Naval Institute Press, 1975.

Alexander , Joseph H., *Across the Reef: The Marine Assault of Tarawa* , Marines in World War II Commemorative Series, Washington, Marine Corps Historical Center, 1993.

—, *Utmost Savagery: The Three Days of Tarawa* , Annapolis, Naval Institute Press, 1995.

Alford , Lodwick H., *Playing for Time: War on an Asiatic Fleet Destroyer* , Bennington, Merriam Press, 2008.

Bailey , Leslie W., *Through Hell and High Water: The Wartime Memories of a Junior Combat Infantry Officer* , Nueva York, Vantage Press, 1994.

Becton, F. Julian, con Joseph Morschauser, *The Ship That Would Not Die* , Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1980.

Blair , Clay, *Silent Victory: The U.S. Submarine War Against Japan* , Filadelfia, J. B. Lippincott, 1975.
Borneman , Walter R., *The Admirals: Nimitz, Halsey, Leahy and King, The Five-Star Admirals Who Won the War at Sea* , Nueva York, Little, Brown, 2012.
Buell, Thomas B., *Master of Sea Power: A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King* , Boston, Little, Brown, 1980.
— , *The Quiet Warrior: A Biography of Admiral Raymond A. Spruance* , Boston, Little, Brown, 1974.
Butcher , Harry C., *My Three Years with Eisenhower: The Personal Diary of Captain Harry C. Butcher, USNR, Naval Aide to General Eisenhower, 1942 to 1945* , Nueva York, Simon and Schuster, 1946.
Calhoun , C. Raymond, *Typhoon: The Other Enemy* , Annapolis, Naval Institute Press, 1981 [*Tifón, el otro enemigo* , Barcelona, Juventud, 1986].
Clark, J. J., con Clark G. Reynolds, *Carrier Admiral* , Nueva York, David McKay, 1967.
Clark , Mark Wayne, *Calculated Risk* , Nueva York, Harper and Brothers, 1950.
Cross , Robert F., *Sailor in the White House: The Seafaring Life of FDR* , Annapolis, Naval Institute Press, 2003.
Crosswell , D. K. R., *Beetle: The Life of General Walter Bedell Smith* , Lexington, University of Kentucky Press, 2010.
Davis , Burke, *Get Yamamoto* , Nueva York, Random House, 1969.
— , *Sunk in Kula Gulf: The Final Voyage of the USS* Helena *and the Incredible Story of Her Survivors in World War II* , Washington, Potomac Books, 2012.
Doolittle , James H., con Carroll V. Glines, *I Could Never Be So Lucky Again: An Autobiography by General James H. «Jimmy» Doolittle* , Nueva York, Bantam Books, 1991.
Doscher , J. Henry, Jr., *Little Wolf: The Story of the Heroic USS* Samuel B. Roberts*, DE413 in the Battle of Leyte Gulf During World War II* , Austin, Eakin Press, 1996.
Drury , Bob, y Tom Clavine, *Halsey's Typhoon: The True Story of a Fighting Admiral, and Epic Storm, and an Untold Rescue* , Nueva

York, Atlantic Monthly Press, 2007.
Dyer, George Carroll, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner* , 2 vols. Washington, Naval Historical Center, 1972.
Eisenhower , Dwight David, *The Papers of Dwight David Eisenhower* , 8 vols.. ed. Alfred D. Chandler Jr., Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1970.
Fehrenback, T. R., *F.D.R.'s Undeclared War, 1939-1941* , Nueva York, David McKay, 1967.
Felker , Craig C., *Testing American Sea Power: U.S. Navy Strategic Exercises, 1923-1940* , College Station, Texas A&M University Press, 2007.
Frank , Richard B., *Guadalcanal: The Definitive Account of the Landmark Battle* , Nueva York, Random House, 1990.
Freidel , Frank, *Franklin D. Roosevelt: A Rendezvous with Destiny* , Boston, Little, Brown, 1990.
Gannon , Robert, *Hellions of the Deep: The Development of American Torpedoes in World War II* , University Park, Penn State University Press, 1996.
Glines, Carroll V., *Attack on Yamamoto* , Nueva York, Orion Books, 1990
—, *Doolittle's Tokyo Raiders* , Nueva York, D. Van Nostrand, 1964.
Griffith, Thomas E., Jr., *MacArthur's Airman: General George C. Kenney and the War in the Southwest Pacific* , Lawrence: University Press of Kansas, 1998.
Halsey , William F., y J. Bryan III, *Admiral Halsey's Story* , Nueva York, McGraw-Hill, 1947.
Hewitt , H. Kent, *The Memoirs of Admiral H. Kent Hewitt* , ed. Evelyn M. Cherpak. Newport, Naval War College Press, 2004.
Holwitt , Joel Ira, *«Execute Against Japan»: The U.S. Decision to Conduct Unrestricted Submarine Warfare* , College Station, Texas A&M University Press, 2009.
Hornfischer, James D., *Last Stand of the Tin Can Sailors* , Nueva York, Bantam Books, 2004.
— , *Neptune's Inferno: The U.S. Navy at Guadalcanal* , Nueva York, Bantam Books, 2011.

— , *Ship of Ghosts: The Story of the USS* Houston*, FDR's Legendary Lost Cruiser, and the Epic Saga of Her Survivors* , Nueva York, Bantam Books, 2006.
Hoyt , Edwin P., *The Men of the* Gambier Bay, Middlebury, VT: Paul S. Eriksson, 1979.
Hughes , Thomas Alexander, *Admiral Bill Halsey: A Naval Life* , Cambridge, Harvard University Press, 2016.
Ickes , Harold L., *The Secret Diary of Harold L. Ickes* , Nueva York, Simon and Schuster, 1954.
Jones, David, y Peter Nunan, *U.S. Subs Down Under: Brisbane, 1942-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 2005.
Jordan , Jonathan W., *American Warlords: How Roosevelt's High Command Led America to Victory in World War II* , Nueva York, Random House, 2016.
Kennedy , Maxwell Taylor, *Danger's Hour: The Story of the USS* Bunker Hill *and the Kamikaze Pilot Who Crippled Her* , Nueva York, Simon and Schuster, 2008.
Kenney , George C., *General Kenney Reports: A Personal History of the Pacific War* , Nueva York, Duell, Sloan and Pearce, 1949.
Kimmel , Husband E., *Admiral Kimmel's Story* , Chicago: Henry Regnery, 1955.
King, Ernest J., y Walter Muir Whitehill, *Fleet Admiral King: A Naval Record* , Nueva York, W. W. Norton, 1952.
Kleiss, N. Jack, *Never Call Me a Hero: A Legendary American Dive-Bomber Pilot Remembers the Battle of Midway* , Nueva York, William Morrow, 2017.
Langer, William L., *Our Vichy Gamble* , Hamden, Archon Books, 1947, 1965.
— y S. Everett Gleason, *The Undeclared War, 1940-1941* , Nueva York, Harper and Brothers, 1953.
Lockwood , Charles A., y Hans Christian Adamson, *Battles of the Philippine Sea* , Nueva York, Thomas Y. Crowell, 1967.
— , *Hellcats of the Sea* , Nueva York, Greenberg, 1955.
Love, Robert William, Jr., ed., *The Chiefs of Naval Operations* , Annapolis, Naval Institute Press, 1980.

— , *History of the U.S. Navy* , vol. 2, *Mechanicsburg* , Stackpole Books, 1992.

Loxton, Bruce, con Chris Coulthard-Clard, *The Shame of Savo: Anatomy of a Naval Disaster* , Annapolis, Naval Institute Press, 1994.

Ludlum , Stuart D., *They Turned the War Around at Coral Sea and Midway: Going to War with* Yorktown*'s Air Group Five* , Bennington, Merriam, 2000.

Lundstrom, John B., *Black Shoe Carrier Admiral: Frank Jack Fletcher at Coral Sea, Midway, and Guadalcanal* , Annapolis, Naval Institute Press, 2006.

MacArthur , Douglas, *Reminiscences* , Nueva York, McGraw Hill, 1964, (reeditado, Annapolis, Naval Institute Press, 2001) [*Memorias de guerra* , Barcelona, Altaya, 2008].

Manchester , William, *American Caesar: Douglas MacArthur, 1880-1964* , Boston, Little, Brown, 1978.

Mansfield, John G., Jr., *Cruisers for Breakfast: War Patrols of the U.S.S.* Darter *and U.S.S.* Dace, Tacoma, Media Center, 1997.

McCants , William R., *War Patrols of the USS* Flasher, Chapel Hill, Professional Press, 1994.

Miller , Edward S., *War Plan Orange: The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 1991.

Monroe-Jones , Edward, y Michael Green, eds., *The Silent Service in World War II: The Story of the U.S. Navy Submarine Force in the Words of the Men Who Lived It* , Filadelfia, Casemate, 2012.

Morison , Samuel Eliot, *History of United States Naval Operations in World War II* , 15 vols. Boston, Little, Brown, 1947-62. Reeditado, Annapolis, Naval Institute Press, 2010. [Identificado en las notas por los títulos individuales de los tomos.]

Morris , C. G., y Hugh B. Cave, *The Fightin'est Ship: The Story of Cruiser* Helena, Nueva York, Dodd Mead, 1944.

Mowry, George E., *Landing Craft and the War Production Board, April 1942 to May 1944* , Washington, War Production Board, 1944.

O'Connell , Robert L., *Sacred Vessels: The Cult of the Battleship and the Rise of the U.S. Navy* , Boulder, Westview Press, 1991.

O'Kane, Richard H., *Clear the Bridge: The War Patrols of the U.S.S. Tang*, Chicago, Rand McNally, 1977.
Patton , George S., *The Patton Papers, 1940-1945* , ed. Martin Blumenson, Boston, Houghton Mifflin, 1974.
—, *War as I Knew It* , Boston, Houghton Mifflin, 1947 [*La guerra como la conocí* , Málaga, Ediciones Salamina, 2016].
Persico, Joseph E., *Roosevelt's Secret War: FDR and World War II* , Nueva York, Random House, 2001.
Petty , Bruce M., *Saipan: Oral Histories of the Pacific War* , Jefferson, McFarland, 2002.
Potter, E. B., *Admiral Arleigh Burke* , Nueva York, Random House, 1990.
— , *Bull Halsey* , Annapolis, Naval Institute Press, 1985.
— , *Nimitz* , Annapolis, Naval Institute Press, 1976.
Regan , Stephen D., *In Bitter Tempest: The Biography of Admiral Frank Jack Fletcher* , Ames, Iowa State University Press, 1994.
Reynolds, David, *From Munich to Pearl Harbor: Roosevelt's America and the Origins of the Second World War* , Chicago, Ivan R. Dee, 2001.
Roberts , Charles C., Jr., *The Boat That Won the War: An Illustrated History of the Higgins LCVP* , Annapolis, U.S. Naval Institute, 2017.
Roosevelt , Franklin D., *Complete Presidential Press Conferences of Franklin D. Roosevelt* , Nueva York, DaCapo Press, 1972.
— , *Documentary History of the Franklin D. Roosevelt Presidency* , George McJimsey, editor general, Dayton, University Publications of America, 2001.
Roscoe , Theodore, *United States Destroyer Operations in World War II* , Annapolis, U.S. Naval Institute, 1953.
Rowland , Buford, y William B. Boyd, *U.S. Navy Bureau of Ordnance in World War II* , Washington, Bureau of Ordnance, 1953.
Sasgen, Peter, *Hellcats: The Epic Story of World War II's Most Daring Submarine Raid* , Londres, NAL Caliber, 2010.
Schultz, Duane, *The Doolittle Raid* , Nueva York, St. Martin's Press, 1988.

Sherman, Frederick C., *Combat Command: The American Aircraft Carriers in the Pacific War* , Nueva York, E. P. Dutton, 1950.
Sherwood , Robert E., *Roosevelt and Hopkins: An Intimate History* , Nueva York, Enigma Books, 2008. Publicado originalmente en 1948.
Smith, Holland M., con Percy Finch, *Coral and Brass* , Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1949.
Solberg , Carl, *Decision and Dissent: With Halsey at Leyte Gulf* , Annapolis, Naval Institute Press, 1995.
Spector , Ronald H., *Eagle Against the Sun: The American War with Japan* , Nueva York, Macmillan, 1985.
Stanton, Doug, *In Harm's Way: The Sinking of the USS* Indianapolis *and the Extraordinary Story of Its Survivors* , Nueva York, Henry Holt, 2001.
Steely , Skipper, *Pearl Harbor Countdown: Admiral James O. Richardson* , Gretna, Pelican, 2008.
Stillwell , Paul, ed., *Air Raid: Pearl Harbor! Recollections of a Day of Infamy* , Annapolis, Naval Institute Press, 1981.
— , *Assault on Normandy: First Person Accounts from the Sea Services* , Annapolis, Naval Institute Press, 1994.
Stockman , James R., *The Battle for Tarawa* , Washington, Historical Section, U.S. Marine Corps, 1947.
Taylor , Theodore, *The Magnificent Mitscher* , Annapolis, Naval Institute Press, 1954.
Tuohy , William, *The Bravest Man: The Story of Richard O'Kane and U.S. Submarines in the Pacific War* , Phoenix Mill, Gloucestershire, Sutton, 2001.
Twomey , Steve, *Countdown to Pearl Harbor: The Twelve Days to the Attack* , Nueva York, Simon and Schuster, 2016.
U.S. Navy Department , *Annual Reports of the Secretary of the Navy* , Washington, Government Printing Office, 1935-1945.
U.S. Navy, Office of Naval Intelligence , *Battle of Cape Esperance and Battle of Santa Cruz Islands* , Washington, Office of Naval Intelligence, 1943.
— , *Battle of Savo Island and The Battle of the Eastern Solomons* , Washington, Office of Naval Intelligence, 1943.

— , *Battle of Tassafaronga and Japanese Evacuation of Guadalcanal* , Washington, Office of Naval Intelligence, 1944.
— , *Bougainville Campaign and the Battle of Empress Augusta Bay* , Washington, Office of Naval Intelligence, 1945.
Wheeler, Gerald E., *Kinkaid of the Seventh Fleet: A Biography of Admiral Thomas C. Kinkaid, U.S. Navy* , Washington, Naval Historical Center, 1995.
Wildenberg, Thomas, *All the Factors of Victory: Admiral Joseph Mason Reeves and the Origins of Carrier Airpower* , Washington, Brassey's, 2003.
— , *Billy Mitchell's War with the Navy: The Interwar Rivalry over Air Power* , Annapolis, Naval Institute Press, 2014.
Winslow , W. G., *The Fleet the Gods Forgot: The U.S. Asiatic Fleet in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1982.
Wohlstetter, Roberta, *Pearl Harbor: Warning and Decision* , Stanford, Stanford University Press, 1962.
Wolters , Timothy S., *Information at Sea: Shipboard Command and Control in the U.S. Navy, from Mobile Bay to Okinawa* , Baltimore, John Hopkins University Press, 2013.
Wren , L. Peter, y Charles T. Sehe, *Battle Born: The Unsinkable USS* Nevada, *BB-36* , Xlibris, 2008.
Wukovits, John, *Devotion to Duty: A Biography of Admiral Clifton A. F. Sprague* , Annapolis, Naval Institute Press, 1995.
— , *Hell from the Heavens: The Epic Story of the USS* Laffey *and World War II's Greatest Kamikaze Attack* , Boston, Da Capo Press, 2015.
— , *One Square Mile of Hell: The Battle for Tarawa* , Nueva York, Penguin, 2006.
— ,*Tin Can Titans* , Boston, Da Capo Press, 2017.

La Armada Francesa (Marine Nationale)

Auphan , Paul, y Jacques Mordal*, The French Navy in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1959.

DELAGE, Edmond, *Six ans de guerre navale, 1939-1945* , París, Editions Berger-Levrault, 1950.
GODFROY , René-Emile, *L'aventure de la Force X à Alexandrie, 1940-1943* , París, Librairie Plon, 1953.
HECKSTALL-SMITH , Anthony, *The Fleet That Faced Both Ways* , Londres, Anthony Blend, 1963.
JENKINS , E. H., *A History of the French Navy, from Its Beginnings to the Present Day* , Annapolis, Naval Institute Press, 1973.
MELTON , George E., *From Versailles to Mers el-Kébir: The Promise of Anglo-French Naval Cooperation, 1919-40* , Annapolis, Naval Institute Press, 2015.
NOGUÈRES , Henri, *Le suicide de la flotte française à Toulon* , París, Robert Laffont, 1961.
TUTE, Warren, *The Deadly Stroke* , Nueva York, Coward, McCann and Geoghegan, 1973.

La Armada Italiana (Regia Marina)

BORGHESE , J. Valerio, *Sea Devils: Italian Navy Commandos in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1995, ((ed. original: *Decima Flottiglia Mas* , Milán, Garzanti, 1967).
BRAGADIN , Marc'Antonio, *The Italian Navy in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1957.
CIANO, Galeazzo, *Diary, 1937-1943* Nueva York, Enigma Books, 2002 [*Diarios, 1937-1943* , Barcelona, Crítica, 2004].
MALLETT , Robert, *The Italian Navy and Fascist Expansionism, 1935-1940* , Londres, Frank Cass, 1998.
MUSSOLINI , Benito, *Memoirs, 1942-1943, with Documents Relating to the Period* , ed. Raymond Klibansky, Nueva York, Howard Fertig, 1975.
SADKOVICH , James J., *The Italian Navy in World War II* , Westport, Greenwood Press, 1994.

La Armada Imperial Japonesa

AGAWA, Hiroyuki, *The Reluctant Admiral: Yamamoto and the Imperial Navy* , Tokyo, Kodansha International, 1979.
ASADA, Sadao, *From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States* , Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
BOYD , Carl, y Akihiko Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II* , Annapolis, Naval Institute, 1995, 2002.
CHANG , Iris, *The Rape of Nanking: The Forgotten Holocaust of World War II* , Nueva York, Basic Books, 1997.
COOK, Haruko Taya, y Theodore F. Cook, eds., *Japan at War: An Oral History* , Nueva York, New Press, 1992.
D'ALBAS, Andrieu, *Death of a Navy: Japanese Naval Action in World War II* , Nueva York, Devin-Adair, 1957.
DORN , Frank, *The Sino-Japanese War, 1937-41* , Nueva York, Macmillan, 1974.
DULL, Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 1978.
ENRIGHT , Joseph F., con James W. Ryan, Shinano! *The Sinking of Japan's Secret Supership* , Nueva York, St. Martin's Press, 1987.
EVANS, David C., ed. y trad., *The Japanese Navy in World War II: In the Words of Former Japanese Naval Officers* , Annapolis, Naval Institute Press, 1969.
— y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941* , Annapolis, Naval Institute Press, 1997.
GOLDSTEIN , Donald M., y Katherine V. Dillon, eds., *Pacific War Papers: Japanese Documents of World War II* , Washington, Potomac Books, 2004.
HARA, Tameichi, con Fred Saito y Roger Pineau, *Japanese Destroyer Captain: Pearl Harbor, Guadalcanal, Midway-the Great Naval Battles as Seen Through Japanese Eyes* , Annapolis, Naval Institute Press, 1967.
HASHIMOTO , Mochitsura, *Sunk: The Story of the Japanese Submarine Fleet, 1941-1945* , Nueva York, Henry Holt, 1954.
HOWARTH , Stephen, *The Fighting Ships of the Rising Sun: The Drama of the Imperial Japanese Navy, 1895-1945* , Nueva York,

Atheneum, 1983.
Inoguchi , Rikihei, y Tadashi Nakajima, con Roger Pineau, *The Divine Wind: Japan's Kamikaze Force in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1958.
Ito , Masanori, con Roger Pineau, *The End of the Imperial Japanese Navy* , Nueva York, W. W. Norton, 1956.
Lamont-Brown , Raymond, *Kamikaze: Japan's Suicide Samurai* , Londres, Arms and Armour, 1997.
Lu , David J., ed., *Japan: A Documentary History* , Nueva York, M. E. Sharpe, 1997.
Matsumo , Kitaro, *Design and Construction of the* Yamato *and* Musashi, Tokio, Haga, 1961.
Okakura , Yoshisaburo, *The Japanese Spirit* , Londres, Constable, 1909.
Okumiya , Masatake, *Zero* , Nueva York, Dutton, 1956.
Parillo , Mark R., *The Japanese Merchant Marine in World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1993.
Peattie, Mark R., *Sunburst: The Rise of Japanese Naval Air Power, 1909-1941* , Annapolis, Naval Institute Press, 2001.
Skulski , Janusz, *The Battleship* Yamato*: Anatomy of a Ship* , Annapolis, Naval Institute Press, 1988.
Smethurst , Richard J., *A Social Basis for Prewar Japanese Militarism: The Army and the Rural Community* , Berkeley, University of California Press, 1974.
Spurr , Russell, *A Glorious Way to Die: The Kamikaze Mission of the Battleship* Yamato*, April 1945* , Nueva York, Newmarket Press, 1981.
Ugaki, Matome, *Fading Victory: The Diary of Matome Ugaki, 1941-1945* , ed. Donald M. Goldstein y Katherine V. Dillon, Annapolis, Naval Institute Press, 1991.
Watanabe , Tsuneo, ed., *Who Was Responsible? From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor* , (proyecto del Comité de Revisión de Responsabilidades de la Guerra del diario *Yomiuri Shimbun*) Tokio, Yomiuri Shimbun, 2006.
Wohlstetter , Roberta, *Pearl Harbor: Warning and Decision* , Stanford, Stanford University Press, 1962.

YAMAMOTO, Masahiro, *Nanking: Anatomy of an Atrocity* , Westport, Praeger, 2000.
YOSHIMURA, Akira, *Build the* Musashi*: The Birth and Death of the World's Greatest Battleship* , Tokio, Kodansha International, 1991.

La Armada Real de los Países Bajos

BOER, P. C., *The Loss of Java* , Singapur, NUS Press, 2011.
KROESE, A., *The Dutch Navy at War* , Londres, G. Allen and Unwin, 1945.
QUISPEL , Hubert V., *The Job and the Tools* , Róterdam, Netherlands United Shipbuilding Bureau, 1960.
THOMAS, David A., *The Battle of the Java Sea* , Nueva York, Stein and Day, 1968.
VAN OOSTEN , F. C., *The Battle of the Java Sea* , Annapolis, Naval Institute Press, 1976.

La Armada Soviética (Flota Roja)

ACHKASOV , V. I., y N. B. Pavlovich, *Soviet Naval Operations in the Great Patriotic War, 1941-1945* . Annapolis, Naval Institute Press, 1981, (ed. original: *Sovetskoe voenno-morskoe iskusstvo v Velikoĭ Otechestvennoĭ voĭne*), Moscú Voenizdat, 1973.
BRAY , Jeffrey K., *Mine Warfare in the Russo-Soviet Navy* , Laguna Hills, Aegean Park Press, 1995.
BREYER , Siegfried, *Soviet Warship Development,* vol. 1, *1917-1937* , Londres, Conway Maritime Press, 1992.
ISAKOV , I. S., *The Red Fleet in the Second World War* , Londres, Hutchinson, 1947.
MEISTER , Jürg, *Soviet Warships of the Second World War* , Londres, Macdonald and Jane's, 1977.
RUGE , Friedrich, *The Soviets as Naval Opponents, 1941-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 1979.

C. Teatros de operaciones y temas específicos

El Mediterráneo

Ansel, Walter, *Hitler and the Middle Sea* , Durham, Duke University Press, 1972.

Beevor, Antony, *Crete: The Battle and the Resistance* . Boulder, Westview Press, 1994 [*La batalla de Creta* , Barcelona, Crítica, 2004].

Blumenson , Martin, *Anzio: The Gamble That Failed* , Filadelfia, J. B. Lippincott, 1963.

Bradford , Ernle, *Siege: Malta, 1940-1943* , Nueva York, William Morrow, 1986.

Brown, John Mason, *To All Hands: An Amphibious Adventure* , Nueva York, Whittlesey House, 1943.

Castillo, Dennis A., *The Santa Marija Convoy: Faith and Endurance in Wartime Malta* , Lanham, Lexington Books, 2012.

Clayton , Tim, y Phil Craig, *The End of the Beginning: From the Siege of Malta to the Allied Victory at El Alamein* , Nueva York, Free Press, 2002.

Clifford , Robert L., y William J. Maddocks, *Naval Gunfire Support in the Landings at Sicily* , Oklahoma City, 45th Infantry Division Museum, 1984.

De Belot , Raymond, *The Struggle for the Mediterranean, 1939-1945* , Princeton, Princeton University Press, 1951.

D'Este, Carlo, *Bitter Victory: The Battle for Sicily, 1943* , Nueva York, E. P. Dutton, 1988.

—, *Fatal Decision: Anzio and the Battle for Rome* , Nueva York, HarperCollins, 1991.

Ehlers , Robert S., Jr., *The Mediterranean Air War: Airpower and Allied Victory in World War II* , Lawrence, University of Kansas Press, 2015.

Garland, Albert N, y Howard McGaw Smith, *The Mediterranean Theater of Operations: Sicily and the Surrender of Italy* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1965.

Greene , Jack, y Alessandro Massignani, *The Naval War in the Mediterranean, 1940- 1943* , Londres, Chatham, 2002.
Grehan, John, y Martin Mace, eds. *The War at Sea in the Mediterranean, 1940-1944. Despatches from the Front* , Barnsley, Pen and Sword Maritime, 2014.
— , *The War in Italy, 1943-1944, Despatches from the Front* , Barnsley, Pen and Sword, 2014.
Hickey, Des, y Gus Smith, *Operation Avalanche: The Salerno Landings, 1943* , Nueva York, McGraw-Hill, 1984.
Holland , James, *Fortress Malta: An Island Under Siege, 1940-43* , Nueva York, Miramax Books, 2003.
Howe, George F., *Northwest Africa: Seizing the Initiative in the West* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1957.
Jellison, Charles A., *Besieged: The World War II Ordeal of Malta, 1940-1942* , Hanover, University Press of New England, 1984.
Katz, Robert, *The Battle for Rome: The Germans, the Allies, the Partisans, and the Pope, September 1943-June 1944* , Nueva York, Simon and Schuster, 2003.
Kelly, Orr, *Meeting the Fox: The Allied Invasion of Africa from Operation Torch to Kasserine Pass to Victory in Tunisia* , Nueva York, John Wiley and Sons, 2002.
Levine, Alan J., *The War Against Rommel's Supply Lines, 1942-1943* , Westport, Praeger, 1999.
Linklater , Eric, *The Campaign in Italy* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1951, 1977.
Molony , C. J. C., *The Campaign in Sicily 1943, and the Campaign in Italy, 3rd September 1943 to 31st March 1944.* , vol. 5 de *The Mediterranean and Middle East* , *History of the Second World War* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1973.
Moses, Sam, *At All Costs* , Nueva York, Random House, 2006.
O'Hara , Vincent P., *In Passage Perilous: Malta and the Convoy Battles of June 1942* , Bloomington, Indiana University Press, 2013.
— , *Struggle for the Middle Sea: The Great Navies at War in the Mediterranean Theater, 1940-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 2015.

—, *Torch: North Africa and the Allied Path to Victory* , Annapolis, Naval Institute Press, 2015.
Pack, S. W. C., *The Battle of Cape Matapan* , Nueva York, Macmillan, 1961.
—, *The Battle of Sirte* , Annapolis, Naval Institute Press, 1975.
—, *Night Action off Cape Matapan* , Skeppterton, Ian Allan, 1972.
Pearson , Michael, *The* Ohio *and Malta: The Legendary Tanker That Refused to Die* , Barnsley, Leo Cooper, 2004.
Playfair , I. S. O., *The Destruction of the Axis Forces in Africa* , vol. 4 de *The Mediterranean and Middle East, History of the Second World War* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1966.
Pond , Hugh, *Sicily* , Londres, William Kimber, 1962.
Pope , Dudley, *Flag 4: The Battle of Coastal Forces in the Mediterranean, 1939-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 1954.
Porch , Douglas, *The Path to Victory: The Mediterranean Theater in World War II* , Nueva York, Farrar, Straus and Giroux, 2004.[*El camino hacia la victoria* , Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2019]
Seth , Ronald, *Two Fleets Surprised: The Story of the Battle of Cape Matapan* , Londres, Geoffrey Bles, 1960.
Shankland , Peter, y Anthony Hunter, *Malta Convoy* , Nueva York, Ives Washburn, 1961.
Smith, Peter C., *Critical Conflict: The Royal Navy's Mediterranean Campaign in 1940* , Barnsley, Pen and Sword, 2011. Publicado originalmente con el título *Action Imminent* , Londres, William Kimber, 1980.
—, *Pedestal: The Convoy That Saved Malta* , Londres, William Kimber, 1970.
Truscott, Lucian K., Jr., *Command Missions: A Personal Story* , Nueva York, E. P. Dutton, 1954.
U.S. Department of the Army , *Anzio Beachhead, 22 January-25 May 1944* . Washington, Center of Military History, 1990.
U.S. Navy Office of Naval Intelligence *, The Sicilian Campaign, 10 July-17 August 1943* , Washington, United States Navy Publication Branch, 1945.

La campaña de Noruega

Brown, David, ed., *Naval Operations of the Campaign in Norway, April-June, 1940* , Londres, Frank Cass, 2000.

Derry, T. K., *The Campaign in Norway* , Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1952.

Dickens, Peter, *Narvik: Battles in the Fjords* , Annapolis, Naval Institute Press, 1974, 1997.

Haarr, Geirr H., *The German Invasion of Norway, April 1940* , Annapolis, Naval Institute Press, 2009.

Porter , Richard, y M. J. Pearce, eds., *The Fight for the Fjords: The Battle for Norway, 1940* , Britannia Naval Histories of World War II, Plymouth, University Press of Plymouth, 2012.

Scarfe, Ronald, *In the Norwegian Trap: The Battle for and in Norwegian Waters* , Londres, Francis Aldor, 1940.

El Pacífico

Attiwill, Kenneth, *Fortress: The Story of the Siege and Fall of Singapore* , Garden City, Doubleday, 1960.

Barber , Noel, *A Sinister Twilight: The Fall of Singapore, 1942* , Boston: Houghton Mifflin, 1968.

Burrell, Robert S., *The Ghosts of Iwo Jima* , College Station, A&M University Press, 2006.

Clemans , Martin, *Alone on Guadalcanal: A Coastwatcher's Story* , Annapolis, Naval Institute Press, 1998.

Cook , Charles, *The Battle of Cape Esperance: Encounter at Guadalcanal* , Annapolis, Naval Institute Press, 1968, 1992.

Coombe, Jack D., *Derailing the Tokyo Express: The Naval Battles for the Solomon Islands That Sealed Japan's Fate* , Harrisburg, Stackpole Books, 1991.

Cox , Jeffrey R., *Rising Sun, Falling Skies: The Disastrous Java Sea Campaign of World War II* , Oxford, Osprey, 2014.

Craven, Wesley Frank, y James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II, vol. 4, The Pacific: Guadalcanal to Saipan, August*

1942 to July 1944 , Chicago, University of Chicago Press, 1950.
Crenshaw , Russell Sydnor, Jr., *South Pacific Destroyer: The Battle for the Solomons from Savo Island to Vella Gulf* , Annapolis, Naval Institute Press, 1998.
Crowl , Philip A., y Edmund G. Love, *Seizure of the Gilberts and Marshalls* , vol. 5, 6ª parte de *The War in the Pacific* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1955.
Custer, Joe James, *Through the Perilous Night: The* Astoria*'s Last Battle* , Nueva York, Macmillan, 1944.
Cutler , Thomas J., *The Battle of Leyte Gulf, 23-26 October 1944* , Nueva York, HarperCollins, 1994.
Domagalski, John J., *Lost at Guadalcanal: The Final Battles of the* Astoria *and* Chicago *as Described by Survivors and in Official Reports* . Jefferson, McFarland, 2010.
—, *Sunk in Kula Gulf: The Final Voyage of the USS* Helena *and the Incredible Story of Her Survivors in World War II* , Washington, Potomac Books, 2012.
Farrell , Brian P., *The Defense and Fall of Singapore, 1940-1942* , Stroud, Tempus, 2005.
Field , James A., *The Japanese at Leyte Gulf: The Sho Operation* , Princeton, Princeton University Press, 1947.
Frank , Richard B., *Downfall: The End of the Imperial Japanese Empire* , Nueva York, Random House, 1999.
Gailey, Harry A., *Bougainville, 1943-1945: The Forgotten Campaign* , Lexington, University Press of Kentucky, 1991.
Gamble, Bruce, *Fortress Rabaul: The Battle for the Southwest Pacific, January 1942-April 1943* , Minneapolis, Zenith Press, 2010.
Goldberg, Harold J., *D-Day in the Pacific: The Battle of Saipan* . Bloomington, Indiana University Press, 20007.
Hastings , Max, *Retribution: The Battle for Japan, 1944-45* , Nueva York, Alfred A. Knopf, 2008[*Némesis: la derrota de Japón, 1944-1945* , Barcelona, Crítica, 2008].
Heinl, Robert D., Jr., y John A. Crown, *The Marshalls: Increasing the Tempo* , Washington, U.S. Marine Corps Historical Branch, 1954.
Heinrichs, Waldo, y Marc Gallicchio, *Implacable Foes: War in the Pacific, 1944-1945* , Nueva York, Oxford University Press, 2017.

HORNFISCHER , James D., *Neptune's Inferno: The U.S. Navy at Guadalcanal* , Nueva York, Bantam Books, 2011.
—, *The Last Stand of the Tin Can Sailors: The Extraordinary World War II Story of the U.S. Navy's Finest Hour* , Nueva York, Bantam Books, 2004.
LOCKWOOD , Charles A., *Sink 'Em All: Submarine Warfare in the Pacific* , Nueva York, E. P. Dutton, 1951.
LORD, Walter, *Day of Infamy* , Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1957.
—, *Incredible Victory* . Nueva York, Harper-Collins, 1967.
LUNDSTROM , John, *The First South Pacific Campaign: Pacific Fleet Strategy, December 1941- June 1942* , Annapolis, Naval Institute Press, 1976.
—, *The First Team: Pacific Naval Air Combat from Pearl Harbor to Midway* , Annapolis, Naval Institute Press, 1984.
MCAULAY , Lex, *Battle of the Bismarck Sea* , Nueva York, St. Martin's Press, 1991.
MESSIMER, Dwight R., *Pawns of War: The Loss of the USS* Langley *and the USS* Pecos, Annapolis, Naval Institute Press, 1983.
MILLER, John, Jr., *Cartwheel: The Reduction of Rabaul* , vol. 5, 5ª parte de *The War in the Pacific* , Washington, Office of the Chief of Military History, 1959.
MILLER, Thomas G., Jr., *The Cactus Air Force* , Nueva York, Harper and Row, 1969.
PARSHALL , Jonathan, y Anthony Tully, *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway* , Washington, Potomac Books, 2005.
PRADOS , John, *Storm over Leyte: The Philippine Invasion and the Destruction of the Japanese Navy* , Nueva York, New American Library, 2016.
PRANGE, Gordon W., con Donald M. Goldstein y Katherine V. Dillon, *At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor* , Nueva York, McGraw-Hill, 1981.
—, *Miracle at Midway* , Nueva York, McGraw-Hill, 1982.
PREFER, Nathan, *MacArthur's New Guinea Campaign* , Conshohocken, Combined Books, 1995.

Puleston, W. D., *The Armed Forces of the Pacific: A Comparison of the Military and Naval Power of the United States and Japan* , New Haven, Yale University Press, 1941.
Schwabe , Daniel T., *Burning Japan: Air Force Bombing Strategy Change in the Pacific* , Lincoln, University of Nebraska Press, Potomac Books, 2015.
Shaw, Henry L., Bernard C. Nalty, y Edwin T. Turnbladh, *Central Pacific Drive* , vol. 3 de *History of U.S. Marine Corps Operations in World War II* , Washington, Historical Branch, U.S. Marine Corps, 1966.
Sherrod, Robert, *On to Westward: The Battles of Saipan and Iwo Jima* , Nueva York, Duell, Sloan, and Pearce, 1945, reeditado en Baltimore, Nautical and Aviation Press, 1990.
—, *Tarawa: The Story of a Battle* , Nueva York, Duell, Sloan, and Pearce, 1944. reeditado en Fredericksburg, Admiral Nimitz Foundation, 1973.
Sledge, E. B., *With the Old Breed at Peleliu and Okinawa* , Novato, Presidio Press, 1981.
Smith, Larry, *Iwo Jima: World War II Veterans Remember the Greatest Battle of the Pacific* , Nueva York, W. W. Norton, 2008.
Stern , Robert C., *Fire from the Sky: Surviving the Kamikaze Threat* , Annapolis, Naval Institute Press, 2010.
Symonds , Craig L., *The Battle of Midway* , Nueva York, Oxford University Press, 2011.
Thomas, Evan, *Sea of Thunder: Four Commanders and the Last Great Naval Campaign, 1941-1945* , Nueva York, Simon and Schuster, 2006.
Thomas , Lowell y Edward Jablonski, *Doolittle: A Biography* , Garden City, Doubleday, 1976.
Toll, Ian W., *The Conquering Tide: War in the Pacific Islands, 1942-1944* , Nueva York, W. W. Norton, 2015.
—, *Pacific Crucible: War at Sea in the Pacific, 1941-1942* , Nueva York, W. W. Norton, 2012.
Tully , Anthony P., *Battle of Surigao Strait* , Bloomington, Indiana University Press, 2009.

U.S. Congress , *Pearl Harbor Attack: Hearings Before the Joint Committee on the Investigation of the Pearl Harbor Attack* , Washington, Government Printing Office, 1946.
U.S. Navy Department, *The Assault on Kwajalein and Majuro* [crónicas de los combates], Washington, Office of Naval Intelligence, 1945.
—, *Iwo Jima: Amphibious Epic* , Washington, U.S. Marine Corps Historical Branch, 1954.
—, *The Battles of Savo Island, 9 August 1942 and the Eastern Solomons, 23-25 August 1942* , Washington, Naval Historical Center, 1994.
—, *The Java Sea Campaign* [crónicas de los combates], Washington, Office of Naval Intelligence, 1943.
Utley , Jonathan, *Going to War with Japan* , Knoxville, University of Tennessee Press, 1985.
Vego, Milan, *The Battle for Leyte, 1944: Allied and Japanese Plans, Preparations, and Execution* , Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
Warren, Alan, *Singapore: Britain's Greatest Defeat* , Londres, Hambleton and London, 2002.
Willmott , H. P., *The Barrier and the Javelin: Japanese and Allied Pacific Strategies, February to June 1942* , Annapolis, U.S. Naval Institute, 1983.
—, *The Battle of Leyte Gulf: The Last Fleet Action* , Bloomington, Indiana University Press, 2005.
—, *Empires in the Balance: Japanese and Allied Pacific Strategies to April 1942* , Annapolis, Naval Institute Press, 1982.
Yahara, Hiromichi, *The Battle for Okinawa* , Nueva York, John Wiley and Sons, 1995.
Y'Blood , William T., *Red Sun Setting: The Battle of the Philippine Sea* , Annapolis, Naval Institute Press, 1981.

Cifrado y desencriptación naval

Bennett , Ralph, *ULTRA and Mediterranean Strategy* , Nueva York, William Morrow, 1989.

Carlson , Elliot, *Joe Rochefort's War: The Odyssey of the Codebreaker Who Outwitted Yamamoto at Midway* , Annapolis, Naval Institute Press, 2011.
Gardner, W. J. R., *Decoding History: The Battle of the Atlantic and Ultra* , Annapolis, Naval Institute Press, 1999.
Holmes , Wilfrid Jasper, *Double-Edged Secrets: U.S. Naval Intelligence Operations in the Pacific During World War II* , Annapolis, Naval Institute Press, 1979.
Kahn, David, *The Codebreakers: The Story of Secret Writing* , Nueva York, Macmillan, 1967.
—, *Seizing the Enigma: The Race to Break the German U-Boat Codes, 1939-1943* , Boston: Houghton Mifflin, 1991.
Layton , Edwin T., con Roger Pineau y John Costello. *"And I Was There": Pearl Harbor and Midway-Breaking the Secrets* , Nueva York, William Morrow, 1985.
Navy Records Society , *The Battle of the Atlantic and Signals Intelligence: U-Boat Situations and Trends, 1941-1945* , ed. David Syrett, Aldershot, Ashgate, 1998.
Parker, Frederick D., A *Priceless Advantage: U.S. Navy Communications Intelligence and the Battles of Coral Sea, Midway, and the Aleutians* , Washington, Center for Cryptologic History, National Security Agency, 1993.
Prados , John, *Combined Fleet Decoded: The Secret History of American Intelligence and the Japanese Navy in World War II* , Nueva York, Random House, 1995.
Showell , Jack P. Mallmann, *German Naval Code Breakers* , Annapolis, Naval Institute Press, 2003.
Winton , John, *Ultra at Sea: How Breaking the Nazi Code Affected Allied Naval Strategy During World War II* , Nueva York, William Morrow, 1988.

La guerra contra el comercio

Bailey , Chris Howard, *The Battle of the Atlantic: The Corvettes and Their Crews: An Oral History* , Annapolis, Naval Institute Press,

1994.
Blair , Clay, *Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939-1942* , Nueva York, Random House, 1996.
—, *Hitler's U-Boat War: The Hunted, 1942-1945* , Nueva York, Random House, 1998.
—, *Silent Victory: The U.S. Submarine War Against Japan* , Filadelfia, J. B. Lippincott, 1975.
Bray , Jeffrey K., *Ultra in the Atlantic: Allied Communication Intelligence and the Battle of the Atlantic* , Laguna Hills, Aegean Park Press, 1994.
Brown , Ken, *U-Boat Assault on America: The Eastern Seaboard Campaign, 1942* , Annapolis, Naval Institute Press, 2017.
Carroll, Francis M. Athenia, *Torpedoed: The U-Boat Attack That Ignited the Battle of the Atlantic* , Annapolis, Naval Institute Press, 2012.
Carter , William A., *Why Me, Lord? The Experiences of a U.S. Navy Armed Guard Officer in World War II's Convoy PQ 17 on the Murmansk Run* , Millsboro, William A. Carter, 2007.
Cremer, Peter, *U-Boat Commander: A Periscope View of the Battle of the Atlantic* , Annapolis, Naval Institute Press, 1982.
Dimbleby, Jonathan, *The Battle of the Atlantic: How the Allies Won the War* , Nueva York, Oxford University Press, 2016.
Duffy, James P., *The Sinking of the* Laconia *and the U-Boat War: Disaster in the Mid-Atlantic* , Santa Barbara, Praeger, 2009.
Duskin , Gerald L., y Ralph Segman, *If the Gods Are Good: The Epic Sacrifice of the HMS* Jervis Bay, Annapolis, Naval Institute Press, 2004.
—, *Convoy Will Scatter: The Full Story of* Jervis Bay *and Convoy HX84* , Barnsley, Pen and Sword, 2013.
Gannon, Michael, *Operation Drumbeat: The Dramatic True Story of Germany's First U-Boat Attacks Along the American Coast in World War II* , Nueva York, Harper and Row, 1990.
Gannon , Robert, *Hellions of the Deep: The Development of American Torpedoes in World War II* , University Park, Pennsylvania State University Press, 1996.
Gretton, Peter, *Convoy Escort Commander* , Londres, Cassell, 1964.

—, *Crisis Convoy: The Story of HX231* , Annapolis, Naval Institute Press, 1974.
Hadley , Michael L., *U-Boats Against Canada: German Submarines in Canadian Waters* , Kingston, McGill-Queen's University Press, 1985.
Hague , Arnold, *The Allied Convoy System, 1939-1945* , Annapolis, Naval Institute Press, 2000.
Hickam , Homer, Jr., *Torpedo Junction: U-Boat War off America's East Coast, 1942* , Annapolis, Naval Institute Press, 1989.
Hughes , Terry, y John Costello, *The Battle of the Atlantic* , Nueva York, Dial Press, 1977.
Ireland , Bernard, *Battle of the Atlantic* , Barnsley, Pen and Sword, 2003.
Keith , Don, *Undersea Warrior: The World War II Story of "Mush" Morton and the USS* Wahoo, Nueva York, New American Library, 2011.
Kelshall , Gaylord T. M., *The U-Boat War in the Caribbean* , Annapolis, Naval Institute Press, 1988, 1994.
Kemp, Peter, *Decision at Sea: The Convoy Escorts* , Nueva York, Elsevier-Dutton, 1978.
Lund, Paul, y Harry Ludlam, *Night of the U-Boats* , Londres, W. Foulsham, 1973.
MacIntyre, Donald, *The Battle of the Atlantic* , Nueva York, Macmillan, 1961.
MacNeil , Calum, *San Demetrio* , Sydney, Angus and Robertson, 1957.
McCue , Brian, *U-Boats in the Bay of Biscay: An Essay in Operational Analysis* , Washington, National Defense University, 1990.
Middlebrook, Martin, *Convoy* , Nueva York, William Morrow, 1977.
Mohr, Ulrich, y A. V. Sellwood, *Ship 16: The Story of the Secret German Raider* Atlantis, Nueva York, John Day, 1956.
Offley , Ed, *The Burning Shore: How Hitler's U-Boats Brought World War II to America* , Nueva York, Basic Books, 2014.
Ogden , Michael, *The Battle of North Cape* , Londres, William Kimber, 1962.

O'Kane , Richard H., Wahoo: *The Patrols of America's Most Famous World War II Submarine* , Novato, Presidio Press, 1987.
Padfield , Peter, *War Beneath the Sea: Submarine Conflict During World War II* , Nueva York, John Wiley and Sons, 1995.
Peillard , Léonce, *The* Laconia *Affair* , Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1963.
Pope, Dudley, *The Battle of the River Plate* , Londres, William Kimber, 1956.
Revely , Henry, *The Convoy That Nearly Died: The Story of ONS 154* , Londres, William Kimber, 1979.
Rohwer , Jurgen, *The Critical Convoy Battles of March 1943: The Battle for HX229/SC122* , Annapolis, Naval Institute Press, 1977.
Royal Navy Central Office of Information, *The Battle of the Atlantic: The Official Account of the Fight Against the U-Boats, 1939-1945* , Londres, His Majesty's Stationery Office, 1946.
Schofield , B. B., *The Russian Convoys* , Filadelfia, Dufour Editions, 1964.
Seki, Eiji, *Mrs. Ferguson's Tea-set, Japan, and the Second World War: The Global Consequences Following Germany's Sinking of the SS* Automedon *in 1940* , Folkestone, Global Oriental, 2007.
Syrett , David, *The Defeat of the German U-Boats: The Battle of the Atlantic* , Columbia, University of South Carolina Press, 1994.
U.S. Department of the Navy , *Japanese Naval and Merchant Shipping Losses During World War II by All Causes* , Washington, U.S. Government Printing Office, 1947.
Walling, Michael G., *Forgotten Sacrifice: The Arctic Convoys of World War II* , Oxford, Osprey, 2012.
Waters , John M., *Bloody Winter* , Annapolis, Naval Institute Press, 1967, 1984.
Watson , Bruce Allen, A*tlantic Convoys and Nazi Raiders: The Deadly Voyage of the HMS* Jervis Bay, Westport, Praeger, 2006.
Woodman , Richard, *The Arctic Convoys, 1941-1945* , Londres, John Murray, 1994.
—, *Malta Convoys, 1940-1943* , Londres, John Murray, 2000.
Y'Blood, William T., *Hunter-Killer: U.S. Escort Carriers in the Battle of the Atlantic* , Annapolis, Naval Institute Press, 1983.

D. Artículos

Allison, Fred H., «We Were Going to Win... or Die There», *Naval History* , octubre de 2016, pp. 32-39.

Assmann , Kurt, «The Invasion of Normandy», *U.S. Naval Institute Proceedings* , abril de 1952, pp. 400-413.

Blee , Ben, «Whodunnit?», *U.S. Naval Institute Proceedings* , junio de 1982, pp. 42-47.

Camp, Richard, «Flying in the Eye of the Guadalcanal Storm», *Naval History* , agosto de 2017, pp. 14-19.

Chew , John L., relatado a Charles Lee Lewis, «Some Shall Escape», *U.S. Naval Institute Proceedings* , agosto de 1945, pp. 887-903.

«CINC First Air Fleet Detailed Battle Report», *ONI Review* , mayo de 1947.

Coward , J. G., «Destroyer Dust», *U.S. Naval Institute Proceedings* , noviembre de 1948, pp. 1.373-1.283.

Danton, J. Periam, «The Battle of the Philippine Sea», *U.S. Naval Institute Proceedings* , septiembre de 1948, pp. 1.023-1.027.

Davis , H. F. D., «Building Major Combatant Ships in World War II», *U.S. Naval Institute Proceedings* , mayo de 1947, pp. 565-579.

Drent , Jan, «The Trans-Pacific Lend-Lease Shuttle to the Russian Far East, 1941-1946», *The Northern Mariner/Le Marin du Nord* , enero de 2017, pp. 31-58.

Field , James A., «Leyte Gulf: The First Uncensored Japanese Account», *U.S. Naval Institute Proceedings* , marzo de 1951, pp. 255-265.

Fukaya , Hajime, «The Shokakus: Pearl Harbor to Leyte Gulf», *U.S. Naval Institute Proceedings* , junio de 1953, pp. 638-641.

Hagen, Robert C., con Sidney Shalett, «We Asked for the Jap Fleet-And We Got It», *Saturday Evening Post* , 26 de mayo de 1945, pp. 9-10, 72, 74, 76.

Halsey , Ashley, Jr., «The CVL's Success Story», *U.S. Naval Institute Proceedings* , abril de 1946, pp. 523-531.

Hammond , Richard, «Fighting Under a Different Flag: Multinational Naval Cooperation and Submarine Warfare in the Mediterranean,

1940-1944», *Journal of Military History* , abril de 2016, pp. 447-476.

HAMPSHIRE, A. Cecil, «British Strategy in the River Plate Battle», *U.S. Naval Institute Proceedings* , diciembre de 1958, pp. 85-91.

HEINL , Robert D., Jr., «The Most Shot-At Island in the Pacific», *U.S. Naval Institute Proceedings* , abril de 1947, pp. 397-399.

HEWITT , H. Kent, «The Allied Navies at Salerno: Operation Avalanche, September, 1943», *U.S. Naval Institute Proceedings* , septiembre de 1953, pp. 959-976.

—, «Naval Aspects of the Sicilian Campaign», *U.S. Naval Institute Proceedings* , julio de 1953, pp. 705-723.

HOFFMAN , F. G., «The American Wolf Packs: A Case Study in Wartime Adaptation», *Joint Force Quarterly* , enero de 2016.

HOLMES, Besby, «Who Really Shot Down Yamamoto?», *Popular Aviation Magazine* , marzo/abril de 1967.

KARIG , Walter, «Murmansk Run», *U.S. Naval Institute Proceedings* , enero de 1946, pp. 25-33.

KAUFFMAN , D. L., «German Naval Strategy in World War II», *U.S. Naval Institute Proceedings* , enero de 1954, pp. 1-12.

KOYANAGI , Tomiji, «With Kurita in the Battle of Leyte Gulf», ed. Roger Pineau. *U.S. Naval Institute Proceedings* , febrero de 1953, pp. 119-133.

KURZAK , Karl Heinz, «German U-Boat Construction», *U.S. Naval Institute Proceedings* , abril de 1955, pp. 374-389.

LANPHIER , Thomas G., «I Shot Down Yamamoto», *Reader's Digest* , diciembre de 1966, pp. 82-87.

LEVY , James, «Ready or Not? The Home Fleet at the Outset of World War II», *Naval War College Review* , otoño de 1999, pp. 90-108.

LIPKE , E. E., «A North Atlantic Convoy», *U.S. Naval Institute Proceedings* , marzo de 1947, pp. 289-291.

MCGUINNESS , James L., «The Three Deuces», *U.S. Naval Institute Proceedings* , septiembre de 1946, pp. 1.157-1.161.

MCLEAN , Samuel, y Roger Sarty, «Gerald S. Graham's Manuscript Diary of His Voyage in HMS *Harvester* , 1942», *The Northern Mariner/Le Marin du Nord* , abril de 2016, pp. 173-196.

Moore , Lynn L., «*Shinano* : The Jinx Carrier», *U.S. Naval Institute Proceedings* , febrero de 1953, pp. 142-149.
Nohrden , Maynard M., «The Amphibian Tractor, Jack of All Missions», *U.S. Naval Institute Proceedings* , enero de 1946, pp. 13-17.
Ohmae , Toshikazu, «The Battle of Savo Island», ed. Roger Pineau. *U.S. Naval Institute Proceedings* , diciembre de 1957, pp. 1.263-1.278.
Oldendorf , Jesse, «Comments on the Battle of Surigao Strait», *U.S. Naval Institute Proceedings* , abril de 1959, pp. 104-107.
Reed , Rowena, «Central Mediterranean Sea Control and the North African Campaigns», *Naval War College Review* , julio-agosto de 1984, pp. 82-96.
Ruge , Friedrich, «German Naval Strategy Across Two Wars», *U.S. Naval Institute Proceedings* , febrero de 1955, pp. 152-166.
Seagren , Leonard, «The Last Fuehrer», *U.S. Naval Institute Proceedings* , mayo de 1954, pp. 523-537.
Simpson , Michael, «Force H and British Strategy in the Western Mediterranean, 1939-1942», *Mariner's Mirror* , febrero de 1977, pp. 62-75.
Smith, H. E., «I Saw the Morning Break», *U.S. Naval Institute Proceedings* , marzo de 1946, pp. 403-415.
Smith , Julian C., «Tarawa», *U.S. Naval Institute Proceedings* , noviembre de 1953, pp. 1.163-1.175.
Sokol , A. E., «German Attacks on the Murmansk Run», *U.S. Naval Institute Proceedings* , diciembre de 1952, pp. 1.327-1.341.
Stirling , Yates, «Naval Preparedness in the Pacific Area», *U.S. Naval Institute Proceedings* , mayo de 1934, pp. 601-608.
Sweetman , Jack, «Leyte Gulf», *U.S. Naval Institute Proceedings* , octubre de 1994, pp. 56-58.
Vogel, Bertram, «Truk-South Sea Mystery Base», *U.S. Naval Institute Proceedings* , octubre de 1948, pp. 1.269-1.275.
Von Gosseln , Joachim, «The Sinking of the *Sydney* », *U.S. Naval Institute Proceedings* , marzo de 1953, pp. 251-255.
Weems , George B., «Solomons Battle Log», *U.S. Naval Institute Proceedings* , agosto de 1962, pp. 80-91.

WIEDERSHEIM , William A. III, «Factors in the Growth of the Reichsmarine (1919-1939)», *U.S. Naval Institute Proceedings* , marzo de 1948, pp. 317-324.
WYMAN , Theodore C., «Red Shingle», *U.S. Naval Institute Proceedings* , agosto de 1947, pp. 923-929.
YOSHIDA , Mitsuru, «The End of *Yamato* », ed. Roger Pineau. *U.S. Naval Institute Proceedings* , febrero de 1952, pp. 117-129.