



## HISTORIAS DE LA MAR

### LAS INSÓLITAS HISTORIAS DE UN ACORAZADO

José Antonio FELPETO LAGOA



#### El final de un referente naval



A no se ven acorazados surcando majestuosos e imponentes todos los mares del mundo. Los cuatro últimos que quedaban, de la clase *Iowa*, acabaron recientemente como museos flotantes, pues su dueño, el más rico de la aldea, decidió que eran muy caros y pasados de moda.

Algunos ecologistas navales protestaron la decisión, argumentando que aquéllos eran una especie en extinción y que había que preservarlos por si se necesitaban para proteger un desembarco. Pero no hubo manera. En realidad, la decisión venía arrastrándose desde el final de la Segunda Guerra Mundial. Durante ella, los

## HISTORIAS DE LA MAR

acorazados bombardearon muchas costas, fueron protagonistas de algunas batallas más sonadas que trascendentes y el blanco predilecto de submarinistas y aviadores.

Así que los que un día fueron la pesadilla de almirantes enemigos y de contables propios han acabado por desaparecer para consternación de muchos marinos, que apreciaban la forma y belleza de sus líneas, de los del gremio de artillería y de los que tienen por lema «barco grande, ande o no ande».

Y ya que desaparecieron, se podrán contar algunas de sus historias sin que nadie se ofenda. En particular, de uno que tuvo una vida breve pero intensa, como la de *Aquiles*.

### *Si vis pacem...*

Corría el año 1937 y en el panorama internacional todo indicaba que se avecinaba una gresca. Las potencias navales de entonces empezaban a rearmarse con más o menos premura. Japón se había negado a ratificar el Tratado de Washington que ponía límites al tamaño y número de acorazados y cruceros. Los Estados Unidos vieron en eso una amenaza y el Congreso aprobó una considerable ampliación de su flota. En ella estaba incluida la adquisición de una serie de acorazados. La serie fue larga, según tenían por costumbre: se construyeron seis, todos en distintos astilleros. El primero, que dio nombre a la serie, fue el *North Carolina*; fue botado en junio de 1940 y entregado en abril de 1941.

La construcción fue bastante rápida dado el tamaño de los buques. Dos de ellos se entregaron antes del 7 de diciembre de 1941, fecha en que los japoneses atacaron Pearl Harbor, hundiendo siete acorazados; cuatro de ellos serían recuperados posteriormente. Así que hubo unos meses críticos para los americanos, tiempo en que sólo contaron con los dos acorazados de la nueva serie en el océano Pacífico.

### **El buque**

Según su partida de nacimiento, el acorazado *Washington*, segundo de la serie, medía 220 metros de eslora, 32 de manga y 11 de puntal. Desplazaba 37.000 toneladas vacío y su velocidad máxima era de 28 nudos, lo que le convertía en un acorazado rápido, capaz de seguir a los portaaviones. Fue construido en Filadelfia y entregado el 15 de mayo de 1941.

Era muy ancho, de borda baja y cubierta corrida. Con un poco de mar y otro poco de velocidad, las olas se paseaban por cubierta como por una playa cualquiera. Por eso les llamaban a este tipo de buques de cubierta húmeda. No, no es que los diseñara un aficionado, es que los acorazados tenían, un



*Acorazado Washington.*

poco más o un poco menos, la misma configuración: manga ancha que daba una mayor estabilidad a la artillería y borda baja para no atraer demasiado a los proyectiles perforantes del enemigo.

La toldilla tenía dos rampas de lanzamiento de hidroaviones de observación. De artillería no estaba nada mal; ya nació con direcciones de tiro controladas por radar. Para no ser menos que el mejor oponente de su época, se le dotó con tres soberbias torres de calibre 16 pulgadas (406 mm) en montaje triple. Como repelente de aviones, 10 montajes dobles de 5"/38, 50 de 40 mm Bofors y 26 de 20 mm Oerlikon. Aunque poco después sería superado en desplazamiento y velocidad por la serie *Iowa* americana y *Yamato* japonesa, comparándolo con los de su especie se podría decir de él que era un buen mozo.

### **¡Hombre al agua!**

En el mes de marzo de 1942, los Estados Unidos decidieron enviar una pequeña escuadra de auxilio a la entonces atribulada Inglaterra para colaborar

en la defensa de los convoyes que se dirigían a Murmansk y Arkangel, puertos rusos del océano Ártico.

El día 26 de ese mes, salía de Portland la Task Force 39, compuesta por el acorazado *Washington*, el portaaviones *Wasp*, dos cruceros pesados y ocho destructores. Su destino era Scapa Flow, en las islas Orcadas, base principal de la flota británica. La mandaba el contralmirante John Wilcox, que naturalmente enarbolaba su insignia en el *Washington*; circunstancia ésta que tuvo no poco que ver en el desenlace del presente relato. Porque lo de naturalmente hoy en día podríamos decir que no era tan natural. Pero entonces el acorazado era, por antonomasia, el buque principal, el *capital ship*, el buque de mando, la casa del almirante en una palabra. Y ningún almirante cometería la ordinariéz de instalarse en uno de aquellos cajones de avispas recientemente incorporados a las flotas si tenía un acorazado a mano. Incluso un crucero estaba mejor visto.

La noche del 26 al 27 fue turbulenta. El 27 amaneció con un ventarrón del NW con chubascos y reducida visibilidad.

Como era tiempo de conflictos, la cubierta estaba a son de guerra y no a son de mar; es decir, todo lo que no era operativo estaba abatido. En particular, unos candeleros de la borda, próximos a unos cañones de 5"/38, que dificultaban su giro fueron retirados.

La flota navegaba al rumbo base 090, haciendo zigzag antisubmarino. Alrededor de las 0830 el viento y el mar castigaban la toldilla, y en especial uno de los aviones, así que para trincarlos y asegurarlos el comandante pidió permiso al Estado Mayor para caer al 130 durante media hora. Así se hizo; durante ese tiempo se levantó la prohibición de circular por cubierta.

El almirante, mientras tanto, decidió acercarse a echar una miradita a la maniobra, aprovechando así para tomar el aire y estirar las piernas. Se interesó por la faena, habló con el contraestre, echó una parrafada con algún que otro tripulante y desapareció de la vista del personal.

En el puente, el jefe de Estado Mayor preguntó al comandante cuánto tiempo quedaba para finalizar la maniobra, a lo que éste contestó que cinco minutos. Aquel informó al almirante en su cámara por teléfono, a lo que éste respondió: *Fine*.

Poco después se estaban preparando las señales para volver al rumbo base cuando un grito sonó en cubierta: «¡Hombre al agua por babor!» Sonó en el puente como suena el jarrón chino de casa al romperse. La Kriegsmarine acechaba...

En cubierta ya se habían lanzado boyas y salvavidas al naufrago. Nadie lo había visto caer ni lo identificaron: todos los naufragos son iguales... Se perdió por la popa, en dirección a un crucero pesado. Alguien vio, o creyó ver, que nadaba hacia un salvavidas cercano. La búsqueda continuó con los destructores.

Mientras tanto, en el buque se estaban llevando a cabo revistas y llamadas

para identificar a su náufrago sin resultado. ¿Quizá era una falta de organización? El almirante querría saber quién se había caído al agua... Si no había pronto resultados, pensaría que aquél era un buque pirata y no uno de guerra... podría enviarlos a patrullar al Ártico solos hasta que terminase la guerra... pero el almirante no apareció.

Sumidos en estos apuros, al fin a alguien se le encendió la bombilla y decidieron preguntar a los que vieron al náufrago qué aspecto tenía. Todos coincidieron: el náufrago era calvo.

El almirante también era calvo, claro.

La búsqueda continuó con destructores y hasta con aviones, pero sin resultado. La flota llegaría a Scapa Flow el 14 de abril. El jefe de la división de cruceros era el nuevo almirante, naturalmente.

Se formó una comisión para averiguar lo ocurrido. ¿Mareo? ¿Ataque al corazón? ¿Golpe de mar? Se dio carpetazo al asunto dictaminando que nadie tuvo culpa en el suceso.

### Una patrulla con la *Home Fleet*

No hay nada mejor para comprobar la solidez de la construcción de un buque como someterlo a un ataque submarino, aunque ese ataque sea involuntario.

El día 1 de mayo de 1942 el *Washington* formaba parte de la escolta de un convoy que se dirigía a Murmansk. En ella estaba también el acorazado *King*



Acorazado *King George V*.

*George V* y otros buques ingleses. El *King George V* era de la misma serie que el *Prince of Wales*, que había sido hundido por los japoneses cerca de las costas del golfo de Siam. Tenía el mismo desplazamiento, las mismas dimensiones y la misma velocidad que el *Washington*. La artillería era distinta y su autonomía era menor, lo cual indicaba que tenía mayor coraza, al menos sobre el papel.

En una niebla espesa, el *King George V* abordó al destructor británico *Punjab*, al que partió al medio. El *Washington*, que le seguía aguas, se vio forzado a pasar por el hueco dejado por las dos mitades del infortunado destructor. Unas cargas de profundidad que se habían soltado de sus estibas, al llegar a la profundidad para la que estaban reguladas, detonaron en masa.

El *Washington* aguantó el bombazo casi sin inmutarse. No tuvo ni una fisura en el casco, aunque algunos equipos electrónicos se resintieron. El *King George V* mostró un punto flaco, que era los bajos; pero el enemigo no se enteró de eso. Quien sí se enteró fue el astillero de Liverpool, al que tuvo que acudir apresuradamente para reparar las graves averías recibidas.

### Una venganza en el océano Pacífico

En noviembre de 1942 las islas Salomón, al este de Nueva Guinea, en los mares del Sur, eran el escenario principal de los combates entre norteamericanos y japoneses. Aquel Jardín del Edén estaba lleno de hermosas playas, de vegetación exuberante, de aves exóticas, de mosquitos y de caníbales. Las había descubierto nuestro compatriota Alonso de Mendaña, allá por el año 1568, décadas antes de que las redescubrieran los de la competencia, lo mismo que muchas otras tierras situadas en el océano Pacífico. Mendaña las exploró, las puso nombre, levó anclas y se fue a explorar a otra parte.

El archipiélago, como todos los archipiélagos, contiene muchos estrechos, canales, pasos e islotes que norteamericanos y japoneses convertían en trampas a su gusto para dar mayor emoción a la liza.

El objetivo principal de unos y otros era el control de la isla de Guadalcanal, en la que ambos habían desembarcado. Los japoneses abastecían a sus tropas por medio de convoyes que venían del norte, a través de una especie de gran canal entre islas, el *slot*, y lo hacían tan regularmente que los norteamericanos le llamaban el «Expreso de Tokio».

Los americanos abastecían a sus tropas por el resto de la isla.

A principios del mes de noviembre, la batalla estaba bastante igualada. Como la aviación americana durante el día dominaba el aire, el «Expreso de Tokio» era nocturno, y llevaba incluido una fuerte escolta.

Los japoneses habían perdido un acorazado, otros buques menores y, sobre todo, un buen número de buques transporte. Por parte americana, las pérdidas



Acorazado *Kirishima*.

se centran en un portaaviones y varios cruceros, que parecían ser el blanco favorito de destructores y torpedos japoneses.

El día 14 de noviembre, el almirante Halsey, al mando de las operaciones, decidió averiguar la hora del expreso de aquel día. Esta vez no envió los enclenques cruceros, sino algo más sólido: los nuevos acorazados *Washington* y *South Dakota*, con cuatro destructores al frente a 5.000 yardas por la proa. Mandaba el conjunto el contralmirante Willis A. Lee.

A ellos se oponía el almirante Kondo, que estaba al mando de una fuerza japonesa compuesta por un acorazado, cuatro cruceros y nueve destructores. El acorazado era el *Kirishima*. Éste había sido construido en 1914; algo viejo por tanto. Pero había sido modernizado; su desplazamiento era de 32.000 toneladas, su velocidad de 28 nudos, y su armamento principal, ocho cañones de 14 pulgadas (355 mm).

La misión de Kondo era proteger a los transportes y bombardear posiciones enemigas en tierra. Todos se retirarían antes del amanecer.

Los aviones de exploración habían detectado al enemigo, así que conocían la composición de sus fuerzas. Sin embargo, los japoneses habían confundido a los dos acorazados tomándolos por cruceros. Y Kondo se dispuso a darles caza.

Las primeras horas de la noche del 14 al 15 de noviembre no eran del todo oscuras porque la luna estaba en cuarto creciente. El aire estaba en calma. El contacto se produjo a las 2300: visual por parte japonesa y radar por parte americana, a unas 18.000 yardas.

Tras un breve intercambio de salvas, sin éxito, el *South Dakota* empezó a tener problemas, ya que una avería en la planta eléctrica le dejó sin radar, ni artillería ni comunicaciones. Poco después, un rápido contraataque japonés destrozó a dos destructores y averió gravemente a otro.

Los restos incendiados de los destructores iluminaron parcialmente al *South Dakota*, que navegaba inerte. Los japoneses, que lo seguían confundiendo con un crucero, lo iluminaron con los proyectores y centraron el fuego sobre él. Entonces, empezó a recibir un chaparrón de proyectiles de todos los calibres.

## HISTORIAS DE LA MAR

Una salva de torpedos que le dirigieron milagrosamente no dio en el blanco.

Entretenidos vapuleando al presunto crucero, los japoneses no se habían apercebido de la presencia del *Washington*, que en la oscuridad esperaba pacientemente su turno. Un vez que tuvo identificado al pez más gordo de los enemigos, centró sobre él la mala uva de sus 16 pulgadas, y a 8.000 yardas, en siete minutos, lo redujo a chatarra.

El infortunado resultó ser el *Kirishima*, y ésta sería la única acción naval entre acorazados en la guerra del Pacífico. Para el *Washington*, era como vengar a sus hermanos que se habían dejado la piel en el ataque a Pearl Harbor.

Al fin, comprendió Kondo que lo que tenía enfrente no era un gato, sino un león con toda la barba. Para evitar más pérdidas, se retiró para cubrir su expreso, no sin antes perder otro destructor.

El *South Dakota*, que había recibido un severo castigo —casi todas las direcciones de tiro, radares y artillería secundaria habían sido destrozadas—, demostró con todo ser un campeón de aguante. El que no aguantó más fue su comandante que, al llegar a Nueva York para reparar su barco, se quejó amargamente del *Washington* en la prensa, diciendo que «le habían dejado tirado» en el campo de batalla...



La proa del *Washington* tras su choque con el *Indiana*.



**¡Preparados para colisión a proa!**

...Gritó espantado el oficial de guardia por el megáfono al ver aparecer por la proa a unos 150 metros la enorme silueta, inconfundible, del costado del acorazado *Indiana*, gemelo del *Washington*, en aquella negra noche del 1 de febrero de 1944.

También envió una frenética orden al telégrafo de máquinas para dar atrás, pero sin convicción. No se puede anular la inercia y el castañazo *King Size* era inevitable. Lo único que quizá pensaba en esos momentos fue «¡Tierra, trágame!» y «¿qué he hecho yo para merecer esto?».

Días antes, el *Washington* había formado parte de un grupo de bombardeo con el *Indiana* y varios destructores. Su misión había sido la de ablandar las defensas japonesas de Kwajalein, en las islas Marquesas, antes de un desembarco.

Las crónicas dicen que aquella noche navegaban en formación, haciendo zigzag antisubmarino, con otros dos acorazados y tres portaaviones en el grueso; y con un crucero ligero y nueve destructores en la cortina. A eso de las 0420 se ordenó al *Indiana* salir de la formación para dar combustible a los destructores.

Probablemente a alguien del Servicio de Comunicaciones se le cruzaron los cables. Lo cierto es que el *Indiana* se cruzó en la derrota del *Washington*.

El abordaje se produjo a las 0427. A 16 nudos la proa del *Washington* embistió en el costado de estribor del *Indiana*, a la altura de la torre tres.

Con un estruendoso chirrido, los mamparos del *Washington* fueron cediendo poco a poco, mientras iba barriando la cubierta del abordado, rompiendo candeleros, grúas, artillería secundaria y catapulta de lanzamiento de aviones hasta llegar a la popa. Falta del apoyo del casco, la cubierta del *Washington* se dobló a unos 25 metros de la proa; y no se rompió porque quedó colgando de las cadenas, firmes al escobén.

Tuvo 10 muertos en la dotación. Parte del costado de los compartimentos del *Indiana* quedaron al aire, pero su blindaje evitó males mayores al aguantar el impacto.

El *Washington* parecía ahora una pala excavadora, apartando las olas que rompían en su colgante proa, cuando antes las cortaba. A cuatro nudos llegó al atolón de Majuro, que en aquel entonces era como un inmenso taller de reparaciones de primer nivel, situado a una prudente distancia de la zona de operaciones. De allí se trasladó a Pearl Harbor, donde le pusieron una nariz provisional para llegar a Estados Unidos. Estuvo tres meses convaleciente, volviendo al frente a finales del mes de mayo, llevando a cabo las misiones que le eran propias hasta el final de la guerra: escolta de portaaviones y bombardeos de costa. Los acorazados, como enemigos, habían dejado de existir...

## Epílogo

Ciertamente, cada una de estas historias es curiosa, rara... en su conjunto, casi únicas.

Pero ¿qué fue de su situación normal, es decir, la guerra? Pues otra historia rara y afortunada: en los tres años que estuvo en primera línea hundió un acorazado, un crucero, un petrolero y varios transportes enemigos; dejó tocados a tres cruceros y un destructor, participó en bombardeos de 10 islas; repelió 53 ataques aéreos y derribó 12 aviones. Todo eso sin recibir un solo impacto. A eso se llama tener una dotación bien adiestrada... Fue el último acorazado que actuó como tal, en el más amplio sentido de la palabra.

Poco después del final de la guerra pasó a la reserva en el año 1947. Había acorazados más nuevos, unos meses tan sólo, los de la clase *Iowa*, que eran un poco más largos, un poco más rápidos, bastante más pesados y mucho más caros. Pero su artillería era la misma que la que tenía el *Washington*. A pesar de su historial, nadie lo libró del desguace. Otros, con menos méritos y más apoyos fueron conservados como museos. ¿Ojeriza de algún almirante dada la curiosa relación de bajas que, accidentes aparte, había tenido en la guerra? Puede ser. Lo cierto es que fue borrado de la lista de buques el 1 de junio de 1960 y vendido al chatarrero en 1961.

