

# EL COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN  
Historiador naval

## Los «acorazados de bolsillo»

Tras la conferencia de Washington (1922), que endulzaba un tanto las draconianas y restrictivas cláusulas de Versalles en lo relativo al tonelaje máximo de los buques de guerra y a sus características generales, en la Alemania de Weimar comenzó a cobrar cuerpo la idea de dar renovado impulso a la restauración de la marina de guerra:

«Los diseñadores alemanes, sometidos a las cláusulas del tratado de Versalles, se beneficiaron tácitamente por la nueva definición de los desplazamientos *standard* aparecida en el tratado de Washington, ya que las mismas condiciones que favorecían a las potencias impulsoras en aumentar el margen de combustible y agua, también representaba una base ligeramente más favorable para el cálculo de los buques alemanes» (1).

En este contexto iba a ver la luz el denominado «acorazado de bolsillo», rodeado del aura de prestigio característica de todo lo nacido del genio alemán. El proyecto de buque se acomodaba perfectamente a las apetencias estratégicas de un país cuyas características geopolíticas lo hacían anhelar una flota de alta mar medianamente decorosa que pudiera «mostrar bandera» con dignidad. Concebido para que lo mandara el almirante Zenker, el buque era una suerte de crucero acorazado lo bastante rápido para romper contacto con adversarios mayores y provistos de artillería gruesa:

«Para ahorrar peso, se sustituyeron todos los roblones, o remaches, por la soldadura eléctrica. Se utilizaron las caras aleaciones ligeras en las superestructuras, y en el equipo propulsor se emplearon exclusivamente motores diésel, principales y auxiliares, muy ligeros, a pesar de todo lo cual no se pudo evitar que el *Deutschland* llegase a desplazar más de 12.100 toneladas, de lo que, por supuesto, no se enteró nadie. Se logró en cambio, no sólo proporcionar a un buque relativamente pequeño un excelente blindaje de hasta 178 mm. en las torres, sino también una artillería desproporcionada al desplazamiento. Nuestros cruceros *Canarias* y *Baleares*, cuya construcción se comenzó por entonces y que tenían casi el mismo peso que los acorazados alemanes de

---

(1) MASCARELLO, Mario (capitán de navío): «Los medios marítimos enfrentados en la batalla del Río de la Plata», *Revista Naval*, año X, núm. 35. Montevideo, 1999, p. 15.

bolsillo, irían armados con ocho cañones de 203 mm y ocho de 120 mm, mientras que los buques germanos que consideramos montaban dos torres triples con cañones de 280 mm, ocho cañones de 150 mm y seis piezas de 105 mm; es decir, tenían un peso de andanada muy superior al de los cruceros y una velocidad de tiro casi igual» (2).

La aparición de este tipo de buques causó cierta sorpresa por sus innovaciones constructivas, sorpresa un tanto insólita si se tienen presentes los antecedentes en este campo de la arquitectura naval germana:

«El nuevo buque que causa sensación, y al que se denomina «acorazado de bolsillo», plantea un serio problema a todas las potencias navales. Es más rápido que cualquier acorazado de los existentes, cuya velocidad oscila los 22 nudos, y mucho más fuerte que todos los cruceros modernos, que ya constituyen legión, a excepción de los cruceros de batalla *Hood*, *Renow* y *Repulse*. Aparte de éstos, nadie puede darle caza y destruirlo. ¿Cuál será la suerte de los convoyes frente a buques de esta clase?» (3).

Estas agudas observaciones, debidas al entonces capitán de fragata Carrero Blanco, ya apuntan al hecho de que, en su opinión, los «acorazados de bolsillo» no podían ser destinados a otro uso táctico que el de servir de destructores del tráfico mercante enemigo.

La serie se remató en poco tiempo, de manera que a la botadura del *Deutschland*, en mayo de 1931, siguió la del *Admiral Scheer*, en abril de 1933, para que por último fuera echado al agua el *Admiral Graf Spee*, objeto de este trabajo, que se botó el 30 de junio de 1934. De los tres, sólo el *Admiral Graf Spee* llegó a tener participación efectiva en un combate naval, como posteriormente veremos. El *Admiral Scheer* y el *Deutschland*, luego rebautizado *Lutzow* por razones políticas, no alcanzaron a cumplir el fin por que fueron construidos, pues el primero resultó hundido por un ataque aéreo, en abril de 1945, en el puerto de Kiel, y el otro voló en pedazos, el 4 de mayo de ese mismo año, en el puerto de Swinemunde. Lo más destacable del historial de estos dos últimos buques fue su intervención en aguas del Ártico y el Báltico, ya en las postrimerías de la guerra.

Las características principales de los buques de la serie eran las siguientes: 186 metros de eslora, 21,7 de manga y 5 de calado; 12.100 toneladas de desplazamiento normal y 16.200 de desplazamiento a plena carga; 55.400 CV de potencia, 2 hélices, 3.500 toneladas de capacidad de combustible y 15 nudos de autonomía a 20.000 millas; velocidad máxima, 28,5 nudos (en pruebas); 127 mm de blindaje de cintura y 179 de blindaje de torres. Iba artillado con 6 cañones de 280 mm, con un alcance máximo de 35.000 m, completados

---

(2) SIERRA, Luis de la (capitán de fragata): *La guerra naval en el Atlántico*. Editorial Juventud, Barcelona, 1974, p. 14.

(3) CARRERO BLANCO, Luis (capitán de fragata): *Arte naval militar*. Editorial Naval, Burgos, 1943, p. 99.

con 8 de 150 mm y 6 de 88. El peso del proyectil principal alcanzaba los 300 kg. El buque iba pertrechado con 8 tubos lanzatorpedos de 533 mm y 2 hidroaviones Heinkel He 60. La dotación, formalmente cifrada en 725 hombres (4), se incrementó notablemente durante la operación que efectuará el *Admiral Graf Spee* en 1939, de resultas de la cual arribaron a Montevideo, como se luego se relatará, unos 44 oficiales y 1.124 efectivos de marinería, según documentos que obran en la capitanía del puerto de la capital uruguaya.

Apenas besar las aguas de Wilhemshaven, el acorazado comenzó su período de prueba, que se prolongó hasta enero de 1936 y que le llevó a surcar aguas españolas, tanto peninsulares como de las Canarias. La presencia del buque se hizo notar allí donde recaló, y llegó a participar en varias revistas navales, como la efectuada en mayo de 1937, en la rada de Spithead-Reede, en honor del rey Jorge VI, donde coincidió con buques contra los que, andando el tiempo, se batiría, como el crucero neozelandés *Achilles* (5).

Es particularmente destacable el hecho de que el blindaje del acorazado alemán se forjó con materiales de última generación, como los aceros de alta resistencia y tensión utilizados en la cubierta del cinturón, o los que blindaban sus torres y superestructura, cuyas virtudes evidenciarían más que aceptablemente en los combates en que el buque se vio involucrado (6). En definitiva, el *Admiral Graf Spee* poseía una protección pasiva lo bastante robusta para absorber los golpes de la artillería principal de cualquier crucero pesado de la época, excepción hecha de los cruceros de batalla británicos y franceses (7)

Los buques alemanes, en razón de la vigorosa industria naval del país, contaban además con otros aditamentos notables, entre los que sobresalían su magnífica artillería y sus direcciones de tiro estereoscópicas, que ya habían sido puestas a prueba en la Gran Guerra. Expresivo del desarrollo tecnológico del sector naval nacional es que, en año tan temprano como 1934, Alemania contaba ya con un primitivo radar, el radiotelémetro, construido por la casa Gema. El *Admiral Graf Spee* ubicaba en la cofa uno de estos ingenios, capaz de detectar un blanco de superficie distante 18 millas, si bien su poder de definición era bastante limitado, lo que menoscababa su eficacia.

(4) LÓPEZ, José Martín: *Acorazados*. Editorial San Martín, Madrid, 1972, p. 133.

(5) «Asistieron 17 unidades navales, a saber: Argentina, acorazado *Moreno*; Estados Unidos, acorazado *New York*; Francia, acorazado *Dunkerque*; Rusia, acorazado *Marat*; Alemania, acorazado *Admiral Graf Spee*; Suecia, acorazado *Drottning Victoria*; Japón, crucero *Asigara*; Grecia, crucero *Averoff*; Cuba, crucero *Cuba*; Holanda, crucero *Java*; Turquía, destructor *Kocatepe*; Rumania, destructor *Regina Maria*; Polonia, destructor *Burza*; Finlandia, corbeta *Vainamoinen*; Dinamarca, corbeta *Niels Iuel*; Portugal, corbeta *Bartolomeau Dias*; Estonia, submarino *Kalev*». ALMEIDA, Ron: *Historia del acorazado de bolsillo Admiral Graf Spee*. Edición del autor, Buenos Aires, 1977, p. 17.

(6) En la confección de los blindajes del acorazado se emplearon los aceros «Wotan Hart» y «Wotan Weich», más el Krupp cementado para el resto de las estructuras.

(7) Quizá la primera en responder fue Francia, con la construcción del *Dunkerque* y el *Strasbourg*, en 1937 y 1938 respectivamente.

Los *pocket battleships* (acorazados de bolsillo) se presentaron en público durante la guerra civil española, en el curso de la cual el *Deutschland*, el *Admiral Scheer* y el *Admiral Graf Spee*, a despecho de la «no intervención» (8), participaron en diversas acciones en el Cantábrico y el Mediterráneo.

En suma, los acorazados de bolsillo, si cabe así llamarlos, fueron un prodigio de la arquitectura naval de su época, contruidos con materiales muy nobles y dotados de medios contundentes para el combate contra buques de parecida capacidad. Empero, las ventajas tácticas que ofrecían fueron rápidamente neutralizadas por los adversarios de Alemania, por cuanto los buques de nueva construcción de aquéllos incorporaban contramedidas que limitaron sensiblemente la utilidad de este tipo de acorazados *de poche* durante la segunda Guerra Mundial.

### La incursión atlántica del *Admiral Graf Spee*

Como pone de manifiesto la abundante bibliografía sobre el particular, a 1 de septiembre de 1939, fecha en que estalla la segunda guerra mundial, la Alemania nazi encaraba la vertiente naval del conflicto en posición muy desventajosa, en todas las facetas, respecto de Gran Bretaña. Como si los rectores políticos germanos hubieran olvidado las lecciones de la Gran Guerra, el estado de la Marina militar del país era, al estallar la segunda guerra mundial, mucho peor que en agosto de 1914, al iniciarse la primera, cuando la Marina imperial creada por Bismarck y Tirpitz era la segunda del planeta.

El *Admiral Graf Spee* se había hecho a la mar, en forma subrepticia, al anochecer del 21 de agosto, aprovechando el pésimo estado del tiempo imperante en gran parte de Europa occidental, lo que impidió que fuese detectado por los británicos.

El estallido de la guerra sorprendió al navío navegando ente Canarias y Cabo Verde. Una vez iniciada ésta, el comandante del acorazado, el capitán de navío Hans Langsdorff, recibió desde Berlín un radio urgente donde se le señalaba su tarea bélica: efectuar una incursión contra el tráfico mercante enemigo al sur del ecuador, a caballo entre el Atlántico y el Índico. Se indicaba taxativamente que el buque no debía enzarzarse en combate con unidades similares o mayores, salvo por imperativos tácticos. Como se observa, la misión del *Admiral* era casi un calco de las campañas corsarias emprendidas otrora por la Marina del Káiser en aquellas mismas aguas.

El mando naval germano había estudiado concienzudamente el teatro del Atlántico meridional, pues ya en abril de 1925 y junio de 1927 el buque oceanográfico *Meteor* había atravesado esas aguas en un crucero de estudio que

---

(8) CERZO MARTÍNEZ, Ricardo (capitán de navío): *Armada española, siglo XX*, t. III y IV. Ediciones Poniente, Madrid, 1983.

cubrió casi por entero tan inmensa área oceánica (9), crucero cuyos frutos fueron muy bien aprovechados. Por añadidura, el velero escuela *Albert Leo Schlagetter*, durante el primer trimestre de 1939, también había aprovechado su visita a aguas sudamericanas para estudiar y completar el conocimiento de este entorno (10).

Esta sólida base propició que la correría atlántica del acorazado fuese exhaustivamente planificada, sin dejar el menor resquicio al azar; y así, asignados al Estado Mayor del buque iban seis oficiales de la Marina Mercante, avezadísimos en la navegación por los puertos sudamericanos, africanos e índicos. Empero, los riesgos inherentes a la misión, por lo distante del teatro de operaciones elegido —a muchísimas millas de una Alemania por añadidura bloqueada—, impelieron al Estado Mayor alemán a articular un entramado de apoyos en que sustentar la incursión. Para ello ya había cierta infraestructura pues, desde antes de la Gran Guerra, la inteligencia alemana había puesto sus ojos en el sur, donde estableció el denominado *Ettappendienst*, un servicio clandestino de reaprovisionamiento para los buques alemanes en puertos sudamericanos, aprovechando las colonias de inmigrantes germanos y sus industrias (11). Dentro de este engranaje, el mercante armado *Altmark*, al mando del capitán Dau, oficiaría de buque nodriza del *Graf Spee*, al que apoyaría en toda circunstancia, incluso en el supuesto, por otra parte improbable, de que el acorazado entrara en combate. Para ello se había establecido un organigrama de *rendez-vous*, con una clave en cuadrículado del Atlántico, que operó con eficacia durante todo el proceso.

Los muñidores del plan lo concebían como una maniobra de distracción pues, al causar un grave perjuicio al tráfico mercante de franceses y británicos, obligaría a éstos a destacar numerosas unidades de gran porte a una zona muy alejada de la metrópoli.

Este objetivo se logró, pero lo cuestionable del plan es que para ello se arriesgara una unidad de superficie de la entidad del *Graf Spee*, cuando las cotas de destrucción y presas que éste consiguió se hallaban al alcance, con buena cobertura, de un sumergible o de cualquier otro incursionista convencional, como un crucero ligero o un mercante auxiliar armado. Abundando en ello, las correrías del *Admiral Scheer*, entre el 31 de julio de 1940 y el 1 de abril de 1941, siempre indetectadas por el enemigo, arrojaron una cifra de 113.233 toneladas cobradas en el curso de 161 singladuras, mientras que el *Admiral Graf Spee*, su gemelo, en su campaña atlántica e índica entre el 30 de septiembre y el 7 de diciembre de 1939 trabó nueve presas: los mercantes de

---

(9) El Dr. Hans Walden, meteorólogo jefe a bordo del *Admiral Graf Spee*, había participado en el crucero del *Meteor*. Escapado de la internación argentina en 1940, fue asesor en su especialidad del almirante Doenitz mientras éste sirvió como comandante de la fuerza submarina alemana.

(10) Este buque escuela fue internado en Chile en 1939.

(11) El *Ettappendienst* fue fundado por el Estado Mayor de la Marina imperial alemana en 1911. Ya en el período de entreguerras este servicio se destacó a puertos sudamericanos.

bandera británica *Clement*, *Newton Beach*, *Ashlea*, *Huntsman*, *Trevanion*, *Africa Shell*, *Doric Star*, *Tairoa* y *Streonshal*, cuyo desplazamiento conjunto sobrepasaba las 50.000 toneladas, cosa lograda en 113 singladuras casi sin avistar tierra nunca.

De todos modos, la operación constituyó una permanente fuente de zozobra para el Almirantazgo, como señala el mismo Churchill en sus memorias. Y es que todas las tácticas que utilizó el acorazado alemán se vieron coronadas por el éxito. Así las cosas, el mando naval aliado, desde el mes de octubre, se vio obligado a organizar unos nueve grupos de caza, conformados con dos o más cruceros y, en ocasiones, algún acorazado o portaaviones. Estos grupos se pusieron a operar en diversos puntos cercanos a las derrotas de su flota mercante, pero esterilmente, dado que no consiguieron localizar al acorazado alemán (12). Es de justicia reseñar asimismo que la táctica empleada por Langsdorff no causó bajas entre el personal civil de los mercantes en que hizo presa, hecho que lo convirtió, ya pasada la guerra, en objeto de libros y comentarios que lo ensalzaban como a un verdadero caballero de la mar, de acuerdo con el testimonio de marinos a los que «hospedó» en su acorazado (13), quienes relataron infinidad de anécdotas con las que se fue amasando su leyenda de marino obsequioso y gentil, que siempre observó un escrupuloso respeto de las leyes internacionales de la guerra y del derecho de gentes. Con todo, y como no podía ser menos, no faltaron fracasos episódicos en el curso de la misión, como toparse con algún mercante neutral que delató su presencia (14).

Pero de más calado serían las consecuencias que se derivaron del hecho de que los radioperadores de dos de los últimos buques atacados, el *Doric Star* y el *Tairoa*, hundidos frente a la costa angoleña, alcanzaran a emitir sendos SOS. Ello permitiría a la inteligencia adversaria advertir la presencia del *Graf Spee* y tratar de anticiparse a sus ulteriores pasos.

Un avispero empezaba a gestarse en el Atlántico. El Almirantazgo, al pronto, pensó que las incursiones eran llevadas a cabo por más de un acorazado. Así lo afirmaba el 6 de diciembre, en plena Cámara de los Comunes, el entonces primer lord, Winston Churchill, lo que da cuenta de su desconcierto. Pero para entonces ya se empezaba a gestar un sistema de cerco, en virtud del

---

(12) La noche del mismo día en que se hunde al mercante *Clement*, se detiene al barco griego *Papalemos*, al que se transbordan los prisioneros de aquél. Al tocar puerto en Cabo Verde, se propaló la noticia de que un gran buque alemán operaba en el Atlántico Sur.

(13) A guisa de ejemplo, entre Pernambuco y Dakar operaron el portaaviones *Hermes* y los cruceros franceses *Dupleix* y *Foch*. Por aguas sudafricanas patrullaron los cruceros *Shrophire* y *Sussex*. Y subrayamos las fuerzas destacadas en Gibraltar, punto apropiado de interceptación de buques en tránsito hacia aguas europeas.

(14) Veintinueve oficiales mercantes británicos iban a bordo del acorazado durante el mismo combate de Punta del Este, más treinta tripulantes del *Streonshal*. Por otra parte, el 16 de febrero de 1940, en el fiordo de Jossing, en aguas de la neutral Noruega, el *Altmark* sería asaltado por el destructor británico *Cossack*, lo que desató una crisis internacional cuyo corolario fue la invasión alemana del país escandinavo. A bordo del auxiliar alemán iban 299 prisioneros, pertenecientes a las presas trabadas por el *Admiral Graf Spee*.

cual en el teatro donde se juzgaba que se hallaba el *raider* se destacaron unidades para barrer en forma permanente el espacio oceánico más corto, entre Recife y la costa africana, aunque sin descuidar tampoco el resto, cuyos puntos de apoyo se sostenían desde Sudáfrica y las Malvinas.

En esa segunda semana de diciembre de 1939, se confabularon en contra de Langsdorff muchas contingencias. El comodoro Henry Harwood, comandante de la División Sudamérica de la Royal Navy, presagiando que, muy posiblemente, el incursionista alemán pondría proa al Río de la Plata, habida cuenta la cantidad de mercantes que partían desde allí hacia Gran Bretaña —adonde llevaban carne, lana, trigo, arroz, conservas, tasajo, etc.— decidió acechar al acorazado en la boca de esta zona. Y, efectivamente, Langsdorff, próxima ya la misión a su fin, estaba considerando hacer caer su buque sobre las líneas marítimas que emanaban del Plata, pese al riesgo de tropezarse con algún convoy, eventualidad que en cualquier caso no le inquietaba en exceso, dado el contraste entre la entidad de sus medios y la debilidad de los cruceros que, a tenor de los informes de la inteligencia germana, atravesaban el Plata.

Por un azar del destino, el carguero *Streonshlah*, capturado y hundido por el *Graf Spee* a la altura del paralelo del puerto brasileño de Santos, llevaba a bordo un ejemplar del diario *Buenos Aires Herald* donde se señalaban las entradas y salidas marítimas de los puertos de Montevideo y Buenos Aires. Este mercante había zarpado desde la terminal montevideana, el 26 de noviembre, con una carga de trigo y se dirigía al Reino Unido. De lo consignado en el diario, Langsdorff infirió que la navegación mercante británica tomaba una derrota alejada de tierra, por el centro del Atlántico, quizá para precaverse de las incursiones. Por ello tomó la determinación de cruzar por las aguas próximas a la boca del Río de la Plata, en su afán por apresar un convoy a esa altura, lo que pondría un digno broche a la misión antes de regresar a casa. Fue el preámbulo.

### El combate naval de Punta del Este

Al *Admiral Graf Spee* se le presentó la ocasión de conocer su bautismo de fuego en la amanecida del 13 de diciembre de 1939, cuando se topó con los cruceros de Harwood, contra los que libró una acción en torno a los 34° 17' 30" S y 49° 12' O, a unas 350 millas de las costas uruguayas del departamento de Rocha. A las 05.52 de esa límpida mañana, desde el telémetro principal, ubicado en la alterosa cofa, la vigía del acorazado provocó el zafarrancho. La presa en ciernes no era en esta ocasión ningún mercante solitario; hacia poniente se divisaban los penachos de humo de uno o dos buques desconocidos, que Langsdorff identificó con la vanguardia del esperado convoy rioplatense. A medida que pasaba el tiempo, la silueta de los buques iba cobrando nitidez en el horizonte, hasta que fue posible advertir, recortándose contra los límpidos cielos rioplatenses, la espigada arboladura del primero de los buques, cuya imponente altura no era la propia de un mercante. Poco después ya no

cupo la menor duda: las tres siluetas que ahora ya se distinguían con toda claridad correspondían a tres buques de guerra, cuyas derrotas parecían casi de vuelta encontrada con la del acorazado. Eran el crucero *Exeter* y los ligeros *Ajax* y *Achilles* (15), tres de los cuatro buques que integraban la División Sudamérica de la Marina británica. Sólo faltaba el *Cumberland*, que a esa hora se hallaba repostando en las Malvinas.

Enfrentado a esta apurada situación, la primera intención de Langsdorff debió de ser atenerse a lo dispuesto en la directiva del alto mando que desaconsejaba entablar combate; pero lo repentino de la aparición de los tres buques adversarios dejó al comandante alemán indeciso, temiendo que quizá los buques recién avistados hubieran advertido ya la presencia del acorazado. Lo cierto es que, según aseguran algunos historiadores de renombre, el *Admiral Graf Spee* bien pudo alejarse en esos minutos clave, ya que Harwood no advirtió que se hallaba ante un acorazado enemigo hasta las 06.16 h, y basta leer el memorando que suscribió el propio comodoro al Almirantazgo, con fecha 30 de diciembre de 1939 (16), para percibir la sorpresa británica ante la aparición del navío.

Así pues, a Langsdorff le asistía cierto margen de escape y le habría sido dable zafarse, siquiera momentáneamente, de la visual enemiga. No obstante, es lo cierto que la mayor velocidad de desplazamiento de sus enemigos le habría obligado a combatir en retirada hasta caer la noche, a cuyo amparo, al carecer de radar sus oponentes, podría haber intentado zafarse. Pero con doce horas de luz aún por delante —es decir, doce horas con los perseguidores a remolque de su estela—, tal perspectiva no era en absoluto halagüeña, por más que sus contundentes cañones de 11 pulgadas obligaran a los acorazados enemigos a mantenerse a una distancia considerable.

Por fin, Langsdorff se dejó de vacilaciones y decidió plantar cara. A las 06.18 h, como anticipo de lo que sobrevendría, ordenó abrir fuego desde sus torres principales contra el *Exeter*, a unos 19.000 metros. Confiando plenamente en su buque, acto continuo se abalanzó sobre el crucero británico, buscando cerrar distancias a toda prisa, seguro de apabullar al enemigo, en un ataque relámpago, con sus cañones de 11 pulgadas, su peso conjunto de andanada de más de 2.000 kilos y su robusta protección pasiva.

La andanada del acorazado alemán hizo blanco. A la segunda andanada germana, la torre B del *Exeter* se desmoronó y el puente de mando quedó fuera de servicio. En pocos minutos al acorazado británico se le había infligido un duro castigo que había neutralizado casi toda su capacidad de respuesta. Se hacía patente la notoria superioridad de un buque de línea frente a tres cruceros, cosa ya señalada por el Almirantazgo en sus órdenes de batalla.

---

(15) *Exeter*, crucero clase York botado en 1931. Desplazaba. 8.390 toneladas Seis tubos de 8". Velocidad 32 nudos. *Ajax* Y *Achilles*: Cruceros clase *Leander*. 6.800 toneladas. Ocho tubos de 6". Velocidad 32,5 nudos.

(16) Este memorial, que consta de unos 103 incisos, aparece recogido en la obra sobre el combate del Río de la Plata debida al general Alfredo Campos, quien durante el evento era ministro de Defensa de la República Oriental del Uruguay.

Abundan los relatos de lo acaecido a bordo del *Exeter*, relatos donde se detallan los sucesivos impactos que debió absorber, pues su maniobra no consiguió descentrar el fuego alemán. Ante tan sombrío panorama, la primera impresión de los mandos no podía menos de ser pesimista, como señalaba el segundo oficial del *Ajax*:

«... como se sabe, me encontraba en el puente con el suboficial señalero a mi lado. El *Exeter* había recibido un impacto de granada de 11 pulgadas y podíamos ver claramente que se hallaba mortalmente herido y cubierto de llamas de un extremo al otro. Al llegar a este trance, el suboficial hizo el siguiente comentario: “Parece que va a ser otra sangrienta batalla de Coronel, señor”» (17).

«El *Exeter* fue ahorquillado por la tercera descarga simultánea del *Graf Spee*, uno de cuyos proyectiles estalló cerca del punto medio del barco, mató a los servidores del cañón de estribor, averió los medios de comunicación y acribilló a los hidroaviones y reflectores. En aquellos momentos se hicieron preparativos para lanzar los hidroaviones por catapulta, pero como se hallaban ambos fuera de acción, sin ayuda mecánica, se los movió a brazo arrojándoles al mar por el costado» (18).

«Después de haber efectuado el *Exeter* ocho descargas simultáneas, recibió a las 6.24 un impacto directo de un proyectil de acción directa de 11 pulgadas en el frente de la torre B. El proyectil estalló al chocar y puso fuera de combate a la torre, las esquiras saltaron sobre el puente, barriéndolo y matando o hiriendo a todos los tripulantes que allí se encontraban, con excepción del capitán y dos hombres más, y destrozando las comunicaciones con la timonera» (19).

Harwood reaccionó de la única manera posible: intentando enjugar las diferencias materiales existentes partiendo su fuerza en dos mitades y flanqueando con cada una de ellas las bandas del enemigo. Con ello lograba dividir parcialmente el fuego de éste y espolear el propio, aunque asumiendo un riesgo extremo, pues cualquier impacto de los «once-pulgadas» adversarios podría ser fatal. Se debía impedir a todo trance que el enemigo siguiera al *Exeter*, y para ello había que dañar gravemente al *Graf Spee*.

Pese a la tormenta de fuego que se abatió sobre él, que en parte le impidió centrar el fuego propio sobre el blanco, el *Exeter* resultó un hueso duro de roer, pues hizo encajar tres impactos de ocho pulgadas a su formidable adversario, impactos que, si bien no provocaron en éste daños considerables, obligaron al acorazado a seguir tomándolo como blanco preferente de su artillería principal.

---

(17) MILLINGTON-DRAKE, Eugen (sir): *El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata*. Barreiro y Ramos, Montevideo, 1964, p. 125.

(18) Memorial de Harwood, núm. 14.

(19) *Ibidem*, núm. 15.

Sus dos buques ligeros no desaprovecharon esta circunstancia. Maniobrando como destructores, el *Ajax* y el *Achilles* lanzaban sin cesar torpedos en desesperada carga, torpedos que conseguían reiterados impactos. Las fuentes alemanas se refieren a este episodio del combate como a un momento asaz difícil: los blancos reiterados, causando bajas en la expuesta dotación del *Admiral Graf Spee* y múltiples destrozos en su obra muerta. Así las cosas, pese a que el blindaje del acorazado alemán soportaba sin mayor contrariedad el castigo de los cañones de seis pulgadas de sus cruceros ligeros rivales, llegó un momento en que Langsdorff se vio obligado a cambiar de blanco para zafarse del acoso.

Pero la suerte se burló del buque alemán. Los cañones secundarios del acorazado fallaron al abrir fuego contra los cruceros ligeros —por problemas de telemetría, no alcanzarían blanco alguno en todo el combate—, así que hubo de recurrir a los once-pulgadas, con lo que el vapuleado *Exeter*, al menos momentáneamente, se libraba del golpe final. La temeridad y arrojo del *Ajax* y el *Achilles*, que no tenía más designio que salvar al *Exeter*, había rendido fruto conjuntamente, como división propia, con un rumbo opuesto al del *Exeter* —que luego supuso pasar a la otra banda del acorazado—.

Encañonados los dos cruceros ligeros, Harwood, que arbolaba su insignia en el *Ajax*, en otro golpe audaz reacciona cerrando distancias sobre el navío, arrojándose a menos de 9.000 metros de su enemigo. La sorpresiva maniobra dejaba a la defensiva a Langsdorff, que debía ceder la iniciativa al adversario; pero, cuando los tubos mayores del acorazado los encañonaron, debieron alejarse a toda prisa, eso sí, encajando varios impactos mayores de 11 pulgadas sobre sus estructuras, que no obstante no ocasionaron daños de gravedad.

«En total, el *Spee* recibió 17 impactos directos de 15 cm que en su mayoría no causaron daños serios. Generalmente los ingleses tiran con granadas de efecto retardado (espoleta de culata) o con granadas perforantes; quizás porque suponen que con ellas pueden perforar nuestra coraza, pero tres de ellas se estrellaron como porotos contra la coraza de nuestra torre y cuando conseguían perforar nuestras superestructuras reforzadas con chapas, caían al agua sin causar daños. Si en vez de este tipo de granadas los ingleses hubieran usado granadas con percutor de contacto, *Spee* habría presentado un aspecto bastante distinto después de 15 impactos directos y nuestras bajas hubieran sido mayores» (20).

Llegados a este punto del combate (21), hallamos al *Exeter* virtualmente fuera de juego: acribillada su obra muerta, con sólo uno de sus cañones principales en estado operativo y diezmada la dotación —50 muertos—. Pero lo

(20) RASENACK, Wilhelm (capitán de corbeta): *La batalla del Río de la Plata*. Ed. Beutelspacher, Buenos Aires, 1989, p. 115.

(21) El Plata, denominando «batalla» al evento, ha magnificado los hechos. Una batalla es un acontecimiento militar de proporciones tales que su desenlace puede determinar el curso de una guerra.

más grave eran las 650 toneladas de agua embarcada por la acción de innumerables rumbos bajo su línea de flotación, lo que le hacía escorar más de 10 grados a estribor y hociocar un metro hacia proa. El *Admiral Graf Spee*, como habían augurado sus constructores y temido sus adversarios, había destrozado en pocos minutos a un rival mayor. Llegadas las cosas a este punto, el navío alemán, libre ya del acoso del *Ajax* y el *Achilles*, podía centrarse en dar el golpe de gracia al crucero pesado enemigo.

«El *Exeter* se había inclinado a popa gradualmente al reducir la velocidad por causas de las averías a proa. Prosiguió disparando la torre Y mediante control local, hasta las 7.30 h en que faltó energía debido a la inundación. Ya no se hallaba en condiciones de continuar librando combate y alrededor de las 7.40 h se dirigió al sureste a poca velocidad para reparar las averías y volver a estar en buen estado de navegación» (22).

Pero, inopinadamente, los hechos darían un giro sorprendente. Ya Harwood ordenaba a sus dos buques ponerse fuera del alcance de los cañones alemanes, sabedor de que bastaría un único impacto de su demoleadora artillería para mandar a pique a cualquiera de ellos, cuando el *Graf Spee*, lanzando una cortina de humo, dio un brusco cambio de rumbo y se dirigió al suroeste:

«A las 7.38 h la distancia se redujo a 8.000 yardas. En estos momentos se me informó que al *Ajax* solo le quedaba el 20 por 100 de municiones y que solo tenía tres cañones en acción, pues se había descompuesto uno de los izadores de la torre B y se hallaban fuera de acción las torres Y y X. El fuego del *Graf Spee* era todavía muy exacto y el acorazado no parecía haber sufrido muchas averías. Por esto resolví desistir de la acción diurna y acercarme e intentar de nuevo después del anochecer» (23).

Los atónitos ojos de Harwood, que hacía un instante ya daba todo por perdido, se resistían a creer lo que veían: el acorazado alemán parecía desistir de la acción y poner proa al Río de la Plata cuando se hallaba a pique de hundir al *Exeter*, tras de lo cual no habría tenido más que perseguir al *Ajax* o el *Achilles* y buscar un impacto de fortuna para rematar la lucha.

Langsdorff, desde el primer momento del combate, había rehusado dirigirlo desde el puente del acorazado, donde, aparte de hallarse protegido, habría dispuesto de todo lo necesario para una óptima dirección del buque. Decidió dirigirlo sobre cubierta, como en los memorables días de la vela. La prudencia aconsejaba que, dado lo expuesto de su posición, el comandante alemán estableciese una cadena de mensajeros que asegurara una eficaz transmisión de sus órdenes al puente. Y así, cuando el fuego enemigo comenzó a arreciar sobre el acorazado, un proyectil de seis pulgadas estalló contra su estructura

---

(22) Memorial de Harwood, núm. 33.

(23) *Ibidem*, núm. 36.

—no podía suceder de otro modo—. La onda expansiva de la explosión acabó con la vida de su secretario y con la del teniente de navío Grigat (24), y dejó inconsciente al propio Langsdorff.

«Cuando el comandante recibió la información sobre el tipo de unidades que se nos enfrentaban, dijo secamente y sin sacar la inevitable pipa del rincón de su boca: “a estos los vamos a tragar”, y en vez de ir al puesto de comando acorazado, se dirigió a la galería del trinquete. Desde allí arriba puede ver mejor los acontecimientos y dirigir las acciones. Aun cuando llueve metralla y fragmentos, y cuando todo el mundo se pone automáticamente al resguardo detrás de las chapas del revestimiento, él queda parado firmemente y tranquilo, dando sus órdenes. Es herido dos veces: en el hombro y en el brazo. Sangra fuertemente. Sin embargo sólo permite que se le coloque un vendaje de emergencia. En otra oportunidad, la presión de explosión de una granada lo tira al suelo y pierde el conocimiento. Fue llamado el 1.º Oficial[,] que siguió dirigiendo las acciones, pero nuestro comandante al poco tiempo vuelve en sí y retoma el comando» (25).

La historia ha sido muy crítica con el proceder de Langsdorff a partir de este momento. Y es que justo en el momento en que éste decidía desistir del combate, Harwood, como señalamos, «desistía de la acción diurna», con lo que dejaba la suerte del *Exeter* en manos del destino.

«Otra impresión intensa que conservo, fue la recibida cuando, inversamente a lo que decían la mayoría de los informes y los mapas de ruta, tanto el *SPEE*, como los cruceros británicos, decidieron interrumpir la acción simultáneamente y se separaron bajo espesas cortinas de humo; el incidente presentaba un aspecto ligeramente cómico desde el aire» (26). Esta apreciación del teniente aviador Duncan Lewin, piloto del hidro del *Ajax*, es ilustrativa de la sorpresa británica ante la conducta del enemigo.

«En aquel momento, las bajas del combate eran las siguientes: el *Graf Spee* tenía 37 muertos, 7 el *Ajax*, 4 el *Achilles* y 53 el *Exeter*. Y si entonces hubiera mandado el *Graf Spee* cualquier otro oficial de marina alemán que no hubiese sido Hans Langsdorff, habría invertido inmediatamente el rumbo de su buque sin un titubeo para, a 27 nudos, perseguir a los cruceros ingleses que se retiraban. Siendo éstos capaces de un andar de 32 nudos, habría transcurrido mas de una hora antes que el *Ajax* y el *Achilles* hubieran podido salir fuera del alcance de la artillería pesada del acorazado de bolsillo (la artillería de este buque alemán tenía un alcance de 41.000 metros), suponiendo que hubieran conseguido hacerlo, lo que no parece nada probable. Por el contrario, lo verosímil es que ambos buques hubieran sucumbido. Por otra parte el *Exeter* se hallaba

---

(24) Único oficial del acorazado muerto en el combate.

(25) RASENACK, *op. cit.*, p. 110.

(26) MILLINGTON-DRAKE, *op. cit.*, p. 137.

inorme, y un solo torpedo o algún proyectil en la línea de flotación ,hubieran bastado para hundirlo: ¡Jamás oficial naval alguno tuvo una resonante y completa victoria tan al alcance de la mano y tan torpemente renunció a ella.!»

El *Graf Spee* siguió arrumbado al oeste, moderando a 23 nudos. Langsdorff revistó su buque y decidió que, puesto que éste no se hallaba en condiciones de desafiar las tormentas de invierno del Atlántico norte, había que entrar en puerto para reparar. Según el historiador alemán Friedrich Rüge, con esta decisión Langsdorff seguía sumando desaciertos: «Ésta fue una decisión errónea, imputable sin duda alguna al hecho de que su largo crucero y el difícil combate habían afectado profundamente a este oficial, por otra parte de muy gran valor». No cabe otra explicación. Veamos lo que dice el capitán de navío W.E. Parry, comandante del *Achilles*:

«Cuando se interrumpió el combate, mi impresión era que el enemigo podía haber hecho lo que hubiera querido. No mostraba síntomas de estar averiado, su armamento principal disparaba con precisión; el *Exeter* estaba evidentemente fuera de combate; por tanto, solo tenía a dos cruceros ligeros que le impidieran atacar el valioso comercio del Río de la Plata, resultó por tanto, sorprendente, cuando viramos algunos minutos después y observar que el enemigo se dirigía a buena velocidad hacia el Oeste». Efectivamente, Harwood, cuando vio que ni se le perseguía ni se le cañoneaba, luego de frotarse los ojos con estupor lanzó un hondo suspiro de alivio y, finalmente, ordenó invertir rumbo y seguir al acorazado desde una prudencial distancia. Porque, como escribiría luego uno de los oficiales del *Achilles*, «era para nosotros increíble que el acorazado alemán huyera de un crucero y medio bastante deteriorados y muy escasos de munición. Y por qué no arrumbó hacia el *Exeter* para rematarle? Sí, el capitán de navío Hans Langsdorff regaló a los ingleses un combate que el ya había ganado, pero además, y aunque resulte inaudito, les iba a hacer gratuitamente donación de su valioso y magnífico buque de guerra» (27).

Con esta insólita decisión, el comandante del *Graf Spee* selló en buena parte el destino de su buque. Las averías del navío eran de poco fuste, como luego se comprobaría en Montevideo, así que no eran impedimento para rematar sin más dilación un combate con un cariz más que favorable. Bien es cierto que quizá el mando del acorazado desconocía el alcance exacto de los daños, pero entendemos que, aun en ese caso, la decisión fue desacertada (28).

---

(27) DE LA SIERRA: *op. cit.*, p. 110.

(28) «Los medios materiales al mando del comodoro Henry Harwood eran técnicamente inferiores a los disponibles por el mando alemán, y su estado de operatividad luego del combate eran críticos. Su espíritu militar, capacidad profesional y fortuna fueron decisivos en hacer creer a su oponente que el combate estaba perdido y que no tenía otro remedio que refugiarse en las aguas neutrales del puerto de Montevideo.» MASCARELLO: *op. cit.*, p. 41.

¿Tuvo influencia en ella el desmayo de Langsdorff? ¿Se vio forzado a ello el Estado Mayor del navío a la vista del estado de turbación de su comandante? Sólo los mismos protagonistas nos podrían dar una respuesta. Como quiera que fuese, lo cierto es que el *Admiral Graf Spee* iba derecho a la boca del lobo: Montevideo. Bien podía haber puesto proa a Mar del Plata, un puerto más cercano, o abrirse camino al océano, cosa que el enemigo no hubiera podido impedir.

Si se procede a repasar cuidadosamente las opiniones recabadas entre los que se hallaron junto a Langsdorff en los instantes clave de este suceso, se advierte que su actitud cambió de raíz luego del brutal golpe recibido en la plataforma de trinquete. Pensamiento errático, abatimiento, turbación del ánimo... Ése era el cuadro clínico que el comandante ofrecía a su Estado Mayor, cuadro que se acentuó al recibir, tras recuperar la consciencia, el parte de los daños y dar un somero vistazo a la cubierta, desvencijada y con los destrozos propios del combate. Éste es el instante preciso en que Langsdorff ordenó poner proa a puerto neutral, decisión que sin duda no consultó con los oficiales mercantes a bordo, pues éstos, conocedores del país y las aguas adonde se dirigían, le habrían disuadido de tomarla (29).

Opiniones tan autorizadas como la del almirante Theodor Krancke —quien al mando del *Admiral Scheer* hundió aún más toneladas que su gemelo en el otoño de 1940— apuntan en esa misma dirección: el estado de turbación de Langsdorff fue determinante para que adoptara tan polémica decisión. Krancke se basaba para ello en los informes de algunos oficiales del *Graf Spee* —en este caso, el capitán Paul Ascher, director de la artillería principal— que señalaban la indecisión que atenazaba a Langsdorff en aquellos fatales minutos. «Cuando más tarde Langsdorff se recuperó totalmente[,] al darse cuenta [de] que había cometido errores irreparables pensó en su muerte y no pudo hallar ninguna solución» (30).

El carácter compasivo de Langsdorff hacía de él un jefe inclinado a la protección de las vidas a su cargo, como ya hemos apuntado. A este respecto, las fuentes son inequívocas: la dotación le profesaba una devoción casi unánime. Pero, tras cuatro meses de misión (115 singladuras), su agotamiento psíquico era manifiesto, lo cual acaso resultara determinante a la hora de tomar la fatal decisión que nos ocupa. Eso es lo que parece sugerir la carta que más adelante reproduciremos, donde Langsdorff expone las razones de su proceder. Corroborando cuanto llevamos dicho, en diciembre de 1979, con ocasión del cuadragésimo aniversario del suceso, Kurt Diggins, edecán de Langsdorff y a la sazón teniente de navío, atribuyó la decisión de su coman-

---

(29) Dentro de la nómina de marinos mercantes asignados al Estado Mayor del acorazado (cinco oficiales), todos profundos conocedores del Río de la Plata, destacamos al teniente Bruno Herzberg, de la línea Hamburgo-América. Evadido luego del internamiento en Argentina, fallecería el 13 de octubre de 1942 a bordo del mercante auxiliar *Komet*, en el puerto de El Havre.

(30) MILLINGTON-DRAKE: *op. cit.*, pp. 177 y ss.

dante de entrar al Río de la Plata «a posibles complicaciones derivadas de un estado de *shock* producto de las heridas que recibiera en el puente de mando no protegido poco tiempo antes» (31).

De manera que el *Admiral Graf Spee* se dirigió directo a Montevideo, entrando a una velocidad de 22 nudos en la historia naval rioplatense. El *Ajax* y el *Achilles* seguían resueltamente su estela aunque, cumpliendo órdenes de Harwood, a una prudente distancia de sus torres principales. Por su parte, el *Exeter* puso proa a las Malvinas, destrozado, con una dotación diezmada bregando afanosamente por sofocar los múltiples focos de incendio y palleteando la obra viva en la medida de las posibilidades de a bordo —había encajado nada menos que ocho impactos de 11 pulgadas—. Varios meses después, sería remolcado a puerto inglés para, tras serle practicadas las oportunas reparaciones, enviarlo luego al teatro asiático, donde resultó hundido por los japoneses en la batalla del mar de Java, librada el 1 de marzo de 1942 (32).

### En la trampa de Montevideo

Según se desprende de las fuentes británicas, a las 13.47 h dadas Harwood envió un radio al agregado naval en Buenos Aires para comunicarle que, a su modo de ver, el acorazado alemán se dirigía al Río de la Plata, por sorprendente que pareciese. El periplo Plata arriba no resultó un paseo agradable para ninguno de los tres buques. Sobre las 20.00 h, con Punta del Este ya a la vista, el *Achilles*, violando las aguas territoriales uruguayas al pasar entre la isla de Lobos y la costa, abrió fuego contra el acorazado, cuya figura se recortaba contra el orto solar. La andanada no tuvo consecuencias. Langsdorff no contestó hasta sobrepasar Punta Ballena, en evitación de que algún rebote cayera sobre los cascos urbanos costeros. Las fuentes consignan que Harwood juzgaba posible torpedear al acorazado en las cercanías del canal de entrada a Montevideo, cosa que no puede confirmarse. Pasadas con largueza las 00.00 h de este jueves 14, el *Admiral Graf Spee* enciende las luces en la bocana del puerto montevideano y se dispone a tomar práctico. Para ilustrar el momento, bien merece la pena insertar las impresiones del teniente de navío Yolando Mognoni —secretario del prefecto montevideano— al subir a bordo del navío alemán para cumplimentar las formalidades oportunas:

«Subí acompañado por el ayudante Riqueiro y fuimos recibidos por un oficial que hablaba español, siendo inmediatamente conducidos a presencia del comandante, el que dijo tenía la pretensión de anclar en el puerto de

---

(31) MÁRQUEZ, Alberto Cristián Lic. «A 60 años de la batalla del Río de la Plata.». *Revista Naval*, núm. 35, año X. Montevideo, 1999, p. 99.

(32) A su bordo se hallaban 12 sobrevivientes del combate de Punta del Este.

Montevideo, a lo cual expliqué que no había impedimento y me ofrecí a pilotear el barco hasta allí. Langsdorff tenía un brazo en cabrestillo y parecía como que hubiera sido ligeramente dañado por fragmentos volátiles de pintura seca. Como era difícil hacernos entender en inglés, sugerí que utilizáramos el francés, lo que hicimos. Posteriormente me ofreció algunas explicaciones para justificar su entrada a puerto y también me bosquejó los incidentes de la batalla. Cuando transmití nuestro ofrecimiento de ayuda a los heridos, mandó a buscar al médico de a bordo y después de oír lo que tenía que decirle, me hizo saber que había 37 muertos y que con dos o tres excepciones de lesiones en los ojos, los heridos podían ser atendidos en la propia enfermería del barco. En nuestro camino al comedor para tomar un café, el capitán Langsdorff me mostró su cabina y la trayectoria de la granada de ejercicio que había hecho un impacto directo sobre el acorazado y que literalmente había cortado el piso y destruido su madera; si hubiera tenido carga explosiva, habría causado un daño mucho mayor. Lo curioso que noté fue que una astilla producida por el paso de la granada había volado hacia arriba y alcanzado un retrato del almirante von Spee, dándole justo en el corazón» (33).

Para entonces, el Uruguay se hallaba conmocionado por este hecho, que galvanizaría la atención nacional en los días siguientes. Es difícil adivinar lo que pasó por la mente del comandante alemán durante estos agitados días en que el navío permaneció en puerto. Los cañones habían callado. El duelo pasaba a dirimirse con las armas de la diplomacia. Repárese en que en el puerto de Montevideo se hallaba atracado un buque de una nación en guerra contra Gran Bretaña, siendo el Uruguay un país unido por lazos de todo tipo -históricos, políticos y comerciales- con el Reino Unido. El Estado Mayor del acorazado, al decidir destino para éste, no debió pasar por alto este hecho. La comunidad alemana en la República Oriental era minúscula, y para colmo, la torpeza de la legación diplomática germana -que nunca se mostró a la altura del momento- vino a enredar aún más las cosas. Todas estas circunstancias fueron marcando el curso de los acontecimientos en los días posteriores.

«Entró en juego la diplomacia, pues siendo Montevideo un puerto neutral, la ley internacional estipulaba que ningún buque de guerra, perteneciente a una potencia beligerante, podía permanecer más de 24 horas en puerto sin ser internado. Para los británicos, la situación adquirió visos de tragicomedia, porque al principio su agregado naval y su embajador pensaron que el *Graf Spee* estaría muy dañado para decidirse entrar en puerto y, obviamente, debería ser obligado mediante la acción diplomática a salir a la mar de nuevo antes de que su dotación tuviese tiempo de hacer reparaciones y mejorar sus condiciones de combate. Pero Harwood les explicó inmediatamente la realidad: que

---

(33) MILLINGTON-DRAKE: *op. cit.*, pp.386, 387.

los buques británicos sufrían averías de mayor consideración, y si el *Cumberland*, que se dirigía desde Malvinas a toda velocidad hacia el norte, no se reunía con el *Ayax* y el *Achilles*, existían muchas posibilidades de que el *Graf Spee* se escapase amparado en la oscuridad» (34).

Así, el embajador teutón, sin duda a requerimiento de Langsdorff, solicitaba a un perplejo gobierno uruguayo nada menos que quince días de estadía en puerto para reparar. La desatinada solicitud mostraba con crudeza el estado de desorientación de Langsdorff, pues en esos quince días la Royal Navy habría podido acumular en la boca del Plata los navíos necesarios para sepultar al acorazado bajo un alud de fuego.

Una comisión técnica de la Marina uruguaya procedió a inspeccionar las averías del buque, para confirmar lo declarado por la embajada alemana; y el mismo día 14, de atardecida, dictaminó que tres jornadas serían suficientes para practicar las reparaciones provisionales que permitieran al buque hacerse a la mar sin mayor problema (35).

La comisión señaló los desperfectos de la bomba purificadora del aceite como la avería más peligrosa, al afectar gravemente a la autonomía del buque —¿por qué no guarecieron los ingenieros alemanes este ingenio tras la protección pasiva principal?—. El jefe de máquinas del acorazado, el capitán de corbeta Karl Klepp, por su parte, apuntaba como daño principal la chimenea de exhaustación de dicha planta, cuya estructura estaba acribillada de esquirlas, por lo que el sábado 16 se le practicó una reparación de emergencia mediante un relleno por soldadura, de suerte que, hallándose bajo cubierta, quedó oculta a la inspección uruguaya en cumplimiento de una orden de Langsdorff (36).

Como se puede advertir, la irrupción del navío en el puerto de Montevideo marcó el inicio de un grave contencioso diplomático que puso al Uruguay entre dos fuegos. Y pese a las acusaciones de algún historiador a cuenta de la patente anglofilia de algún connotado jerarca uruguayo, la delicada situación fue manejada por el gobierno con cintura y pericia, y evitó males mayores a un país pequeño carente medios para imponer su arbitraje a las partes en disputa.

A todo esto, la hora de la inteligencia británica había sonado. Primero se dispuso la salida de un barco, para aprovechar las disposiciones de la ley internacional que establece que si un buque mercante y otro de guerra de dos naciones beligerantes coincidían en un mismo puerto neutral, y el referido mercante decidiera zarpar, el de guerra debía aguardar veinticuatro horas antes de hacerse a la mar. Hallándose a la sazón en el puerto de Montevideo nada menos que 12 buques que lucían los colores de la Royal Merchant Navy, se

(34) HUMBLE, Richard: *La flota de alta mar de Hitler*. Editorial San Martín, Madrid, 1971, p. 41.

(35) Ministerio de relaciones exteriores (Libro Azul) «Antecedentes relativos al hundimiento del *Admiral Graf Spee*». Montevideo. Uruguay. Página 19.

(36) MILLINGTON-DRAKE: *op. cit.*, p. 207.

posibilitó que se obtuviera un medio para retener al *Admiral Graf Spee* en su ratonera por algún día más, cosa que se hizo de inmediato partiendo uno de éstos mar afuera.

Además, se desató una algarabía mediática —manejada en la sombra por los británicos— que pregonaba a los cuatro vientos la salida hacia el Plata de refuerzos que culminarían la obra inacabada por los buques de Harwood el día 13. La prensa argentina se sumaba al estruendo de rumores publicando a varias columnas que varias unidades se dirigían al Río de la Plata, como los cruceros de batalla *Dunkerque* y *Renow* y el portaaviones *Ark Royal*. Es fácil imaginar el aturdimiento que todo ello debió de producir en Langsdorff, quien para entonces ya debía de haber cobrado conciencia de la magnitud del error cometido. En medio de esta ofensiva mediática, los británicos, para revestir de credibilidad a la cacareada presencia en el Plata de sus grandes unidades, procedieron a adquirir ingentes cantidades de combustible en la Argentina, cosa que, por supuesto, la prensa bonaerense voceó cumplidamente.

Investigaciones posteriores han demostrado que lo más granado de la inteligencia naval británica se desplazó en aquellas horas al Cono Sur. La misma BBC había instalado en las faldas del Cerro una poderosa transmisora, la cual no sólo informaba al mundo de lo que acaecía en Montevideo, sino que permitió a Harwood no perder detalle de los movimientos de su enemigo.

A tenor de esta tormenta propagandística mediática, no resulta extraño que, por ejemplo, el presidente brasileño Getulio Vargas pusiera a su Marina de Guerra en alerta, en prevención de que el navío alemán se resolviera a desobedecer las órdenes del Gobierno uruguayo (37).

El sábado 16 resultó día clave en la peripecia del acorazado. Langsdorff, de consuno con su embajada, envía un radio a Berlín donde señala las opciones posibles a seguir ante la situación: 1) zarpar hacia Alemania y afrontar un combate con unidades superiores; 2) poner proa a Buenos Aires para encarar una estancia prolongada, aprovechando la germanofilia del gobierno argentino, aunque ello entrañaba un riesgo de internación, y 3) autodestruir el buque en aguas neutrales. La respuesta fue clara: la comandancia del buque podía elegir la solución que estimase más pertinente, siempre que el buque no quedase internado en Montevideo (38).

Como se puede suponer, en el mando alemán —por más que aún dispusiera de cierto margen de escape, dado que grandes unidades enemigas se hallaban mucho más lejos de lo que se pregonaba— debía de haber hecho presa un sentimiento de cerco, que se haría aún más sofocante cuando el capitán Ascher

---

(37) El 3 de octubre de 1939 todos los cancilleres de los países americanos, reunidos en Panamá, habían creado un área de «exclusión» en torno al continente, señalando a las potencias beligerantes que buscarían obtener de ellos el respeto necesario de su neutralidad en tal contingencia.

(38) Uruguay rompería relaciones con el Eje en marzo de 1942, a causa del torpedeamiento en el Caribe del mercante *Montevideo* por un sumergible italiano. En febrero de 1945, finalmente, el Gobierno uruguayo declara la guerra a aquellas potencias.

(39), barriendo el horizonte aguas afuera desde el telémetro principal, al enfocar el espacio comprendido entre la isla de Flores y el Banco Inglés vislumbró por entre la sempiterna calima del Plata la borrosa silueta de un buque que identificó con el *Renow*, cuando de hecho era el crucero *Cumberland*.

Sintiéndose como atrapados en una ratonera, al atardecer, un cónclave compuesto por Langsdorff, su Estado Mayor, el embajador y el agregado naval resolvió destruir el acorazado, hecho sin parangón en la historia naval.

Han sido infinidad las páginas dedicadas a lucubrar sobre las razones que condujeron a ello. Por lo poco que sabemos de los entresijos de la junta donde se tomó tan drástica decisión, la confusión del capitán Ascher se vio alimentada por el hecho de que, en otro simulacro genial dentro de la guerra de nervios orquestada, el agregado naval inglés en Buenos Aires solicitaba al alto mando naval argentino información sobre si el puerto de Mar del Plata podía cobijar al *Renow* y el *Ark Royal*. El bulo, una vez más, obtuvo un eco notable en la prensa y debió de exacerbar el ya de por sí acentuado temor de Langsdorff a ser atacado por poderosas unidades apenas salido de Montevideo, un espacio demasiado acotado para buscar un escape.

Sin duda se consideró la posibilidad de salir a todo trance, abriéndose paso a cañonazos si preciso fuera, pero a la postre se optó por que el buque pereciera a manos de su propia dotación. Notables analistas han mostrado su extrañeza ante tan indecorosa decisión, si bien ni el mismo Hitler dio nunca inequívocamente una orden que la desautorizara (40) y sacara a los responsables del acorazado de la incertidumbre que los atenazaba -luego de este desgraciado evento, se dio orden taxativa de que todo buque de la Marina alemana debía combatir hasta perecer-. En cualquier caso, todas estas consideraciones nunca excederán de la mera conjetura y la polémica jamás cesará, dado que las actas de lo deliberado en la reunión vespertina en la cámara del comandante del *Admiral Graf Spee* se perdieron en abril de 1945 en el incendio que sufrió el castillo de Coburgo durante su toma por fuerzas estadounidenses.

Alboreaba el domingo 17 cuando se principió la amarga tarea de destruir los elementos más importantes del acorazado. Para ello se colocaron sendas cargas explosivas —tres cabezas de torpedo— a las que un detonador centralizado haría estallar simultáneamente. Las órdenes era tanjantes: nadie, ni la autoridad uruguaya ni el enemigo, debería saber que el barco zarpaba para ser destruido en aguas neutrales.

Ya al filo de la media tarde, con el sol rayando el horizonte, la ciudad se aprestó a observar el combate que se presagiaba a la vista del casco urbano. Hasta el propio gobierno nacional en pleno, encabezado por su presidente, el

---

(39) Ascher fue el primer oficial en huir de la internación. Esto acaeció en enero de 1940. Ya en su patria, pasó a ejercer como edecán del almirante Günter Lutjens, con el cual embarcó en el acorazado *Bismarck*, pereciendo el 27 de mayo de 1941 en el combate que este buque tuvo con el *Rodney* y el *King George V* en aguas del Atlántico norte.

(40) «En los momentos de crisis militar, Hitler daría muestras de una indecisión y falta de precisión impropias de él... esa fue una de las tantas causas que contribuyeron a la pérdida del *Graf Spee*» véase, IRVING, David. *La guerra de Hitler*. Planeta, 1991.

general Baldomir, se hallaba en la fortaleza del Cerro, desde cuya altura se visualizaba una vasta porción del «río como mar». Se dice que cerca de un cuarto de millón de personas se apiñaban en las ramblas y puntos altos de Montevideo, expectantes ante el choque que se avecinaba.

«Nuestro capitán desea encender la mecha y hundirse con su barco. Esto me consterna y conmueve. No. Recuerdo cierta ocasión en que hallándonos reunidos en la sala de guardia habíamos debatido sobre si el capitán de un barco debía permanecer a su bordo si éste estaba hundiéndose. Nuestro comandante opinó afirmativamente. Dijo que un capitán nunca debe abandonar su barco. Pero nuestro oficial de artillería [Ascher] no estaba de acuerdo con ese punto de vista y dijo que un capitán con vida puede servir mejor a su país en tiempos de guerra y poner en práctica su experiencia, lo que no podría hacer en caso de estar muerto. Ahora recuerdo esta conversación»(41).

Y así, hacia las seis de la tarde, muriendo ya el día, el *Admiral Graf Spee* levó anclas. Lentamente, la mole de acero puso proa hacia el canal, con la bandera de combate enarbolada en el trinquete y el mercante *Tacoma* a su estela. La muchedumbre, envuelta en un silencio expectante, contemplaba admirada la majestuosa estampa flotante del acorazado. Una mano espontánea comenzó a agitar un pañuelo; otras irían siguiendo poco a poco su ejemplo, hasta que miles de pañuelos, desde las ramblas y alturas de la ciudad, con su blanco flamear rindieron una emotiva despedida al acorazado, en la convicción de que el buque se dirigía al combate, dispuesto a abrirse paso hasta su patria a golpe de cañón.

Empero, la realidad era muy distinta: el navío se impulsaba con un solo motor y se dirigía a un punto determinado aguas afuera, por más que pareciese que se dirigía a Buenos Aires, a tenor de su derrota ya sobre el canal. Pero en aguas neutras, entre La Panela y el pontón de Recalada, aguardaban dos remolcadores y una chata, todos de bandera argentina, encargados de conducir a los tripulantes hacia su destino final: el puerto bonaerense.

Una hora después, el *Graf Spee* se detenía a unas cuatro millas de Punta Yeguas. El proceder del buque era hartamente extraño: navegaba siguiendo un rumbo insólito y en una zona de fondo muy bajo. Entretanto, Harwood, con sus tres unidades en zafarrancho de combate, acechaba al sur del Banco Inglés.

A las 19.55 h se observó hacia popa del acorazado un deslumbrante fogonazo, seguido de una sorda detonación. La multitud de montevideanos se agitó con un estremecido murmullo: parecía que la batalla daba comienzo.

Pero, en cuestión de segundos, retumbó una violenta explosión que pareció desgarrar los aires. El trallazo fue seguido, en rápida sucesión, por otros no menos atronadores. Poco después, envuelto en una espesa humareda, el *Admi-*

---

(41) *Rasenack*, obra reseñada, página 142.

ral *Graf Spee* era un ascua inmensa comida por las llamas. Trozos enteros de su estructura habían sido arrancados de cuajo.

La multitud, sobrecogida de estupor, permaneció toda la noche hasta la madrugada siguiente observando aquella inmensa pavesa flotante en que se había convertido el acorazado. Mientras, oculto a los ojos de la muchedumbre, el drama proseguía. El crucero *Uruguay* detuvo al *Tacoma* en pleno canal, conduciéndolo a puerto donde luego sería internado, aunque la dotación del acorazado ya había sido evacuada a Buenos Aires a bordo de lanchas. Langsdorff fue el último en bajar del buque, señalando sus biógrafos situación tan especial, cosa además refrendada por la autoridad uruguaya por medio del reporte efectuado por el comandante del aviso *Zapican*, que patrullaba la zona cuando el comandante alemán supervisaba dicho embarque (42).

Finalmente, en una travesía de más de 100 millas, a las diez de la mañana del día siguiente, arribaban al puerto bonaerense los hombres del *Admiral Graf Spee*. Culminaba así la tragedia de aquella gran unidad de la Marina germana.

## Conclusión

«Luego de larga lucha interior, llegué a la grave decisión de echar a pique el acorazado *Graf Spee*, para evitar que cayera en manos enemigas. Estoy seguro de que, considerando las circunstancias, ésta era la única solución a adoptar, luego de haber conducido a mi barco a la trampa de Montevideo. Hubiera sido un fracaso completo cualquier tentativa de hacerse a la mar con las municiones que quedaban. Y sin embargo, solamente en alta mar podía echar el barco a pique, luego de utilizar esas municiones restantes, para impedir que cayera en manos del enemigo. Antes de exponer a mi barco al peligro de caer en parte o completamente en manos enemigas, he decidido no luchar, sino destruir el armamento y hundir el barco. Era evidente que esta decisión mía podría ser mal interpretada, ya fuera intencional o inconscientemente, por personas ajenas a

---

(42) «Pasada al medianoche el T./ N. Sghirla que comandaba el aviso *Zapican*, observa que se arrima una lancha de guerra que ostenta la bandera de la marina alemana. De inmediato un jefe alemán uniformado pedía hablar con el comandante uruguayo, manteniendo banda a banda una rápida conversación en términos que son los siguientes: el alemán pregunta a nuestro oficial si sabía quien era, a lo que éste contestó que sí reconocía en el al capitán de navío Langsdorff. Ante este reconocimiento el capitán alemán le expresó que estaba a su disposición y si quería podía retenerlo. Sghirla contesta atinadamente que nada tenía que hacer con él, desde que se había dado la orden de abandonar Montevideo y dejar nuestras aguas y lo estaba haciendo cumplidamente, pero no obstante consultaría a sus superiores mientras la espléndida lancha permanecía junto al aviso. Llega la consulta a mi provisorio despacho en la Inspección de Marina. Yo opino que no tiene por que ser detenido el capitán de navío Langsdorff desde que abandonamos nuestras aguas y puede ir donde le plazca. No obstante creo prudente poner esto en conocimiento del Presidente, quién reafirma lo dicho. Tal vez la contestación decepcionó a Langsdorff que sin manifestar otra cosa saludó cortésmente y se alejó veloz en su «vedette» hacia la dirección en que su tripulación huía de la internación uruguaya. ¿Quiso Langsdorff que la autoridad uruguaya lo hiciera prisionero?». CAMPOS Alfredo, «Un episodio de la segunda guerra mundial en aguas territoriales de la ROU». Centro Militar. Montevideo. 1952. Página 130.



mis motivos, y atribuirla en parte o por completo a consideraciones personales; por lo tanto decidí, desde un principio, sufrir las consecuencias que esta decisión llevara implícitas, puesto que un capitán con sentido del honor no puede separar su propio destino del de su buque. Postergué mi decisión lo más que pude mientras me sentí responsable del bienestar de la tripulación bajo mis órdenes. Luego de la decisión tomada por el gobierno argentino en el día de ayer, no puedo hacer nada más por la tripulación de mi barco. Tampoco podré tomar parte activa en el conflicto actual de mi patria. Ahora sólo puedo probar, con mi muerte, que los soldados del Tercer Reich encuéntrase prontos a morir por el honor de su bandera. Solamente yo soy el responsable del hundimiento del acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee*. Soy feliz al poder evitar, pagando con mi vida, cualquier reproche que pudiera hacerse sobre el honor de la bandera. Iré al encuentro de mi destino con inquebrantable fe por la causa y el futuro de mi patria. Escribo esta carta a Vuestra Excelencia en la quietud de la noche, luego de reflexionar con calma, a fin de que pueda informar a mis oficiales superiores y contradecir cualquier rumor público, si así fuere necesario».

En esta emotiva carta de despedida, enviada por el capitán de navío Hans Langsdorff, momentos antes de dispararse un tiro en la cabeza, al embajador alemán ante el gobierno argentino, hallamos la clave de los hechos aquí expuestos. Y el comandante del *Admiral Graf Spee* lo señala indubitablemente en letras no exentas de emoción y sí plenas de convencimiento en el destino de un marino militar.

Lo acaecido en Punta del Este debería exponerse en todas las academias navales como ejemplo negativo. Aquel 13 de diciembre de 1939 se engarzó un

rosario de errores de gruesas cuentas, la primera de las cuales fue la decisión del comandante, tomada sin consultar con su Estado Mayor, mando superior hacia su estado mayor, puede determinar el final para todos. Y acotando este capítulo debe surgir analíticamente un espacio que lleve hacia un entendimiento claro de lo acaecido, donde, luego de los hechos, bien puede abrirse una página de constructiva crítica hacia la conducción del *Admiral Graf Spee*, que aunque esta pueda ser interminable- pues nadie podría suponer lo que pasó por el fuero íntimo de Langsdorff- signifique siquiera algo positivo para arribarse a un dejo de verdad (43).

Algo de todo lo aquí señalado sucedió en el combate naval de Punta del Este, pues todo el desarrollo posterior que tuvo el evento fue cosa netamente secundaria reflejada ante el yerro central del comandante al no cerrar un combate que le era significativamente favorable desde el vamos, dejando además el enemigo a sus espaldas. Y debe señalarse un hecho muy claro: el acorazado no entró a Montevideo a causa de una avería, lo hizo a favor de un error humano consecuencia de aquella momentánea falencia del comandante, situación que no puede dejar lugar a duda. Y el peso de esa culpa lo llevó al final.

Pero, ante la devoción mostrada hacia Hans Langsdorff por todos sus hombres, tenemos abierto un panorama diferente, pues la mayoría absoluta de los oficiales y tripulación sobrevivientes del navío, dicen entender fielmente el sacrificio de su comandante, que en determinada forma los había salvado para su patria. De los 39 oficiales del *Admiral Graf Spee* internados en Argentina, lograron escapar 30, que participaron en el conflicto con suerte diversa, siendo su ejemplo asimismo seguido por decenas de tripulantes.

Entonces, quizás aquí recabe alguna suerte de explicación para entender la inmolación de un marino, evitando las decenas de hombres que hubieran caído, según este pensamiento, en un combate sin esperanza. Y ésta tan apasionante y compleja historia, siempre vuelve del recuerdo y así se hace presente cada mes de diciembre en este Río de la Plata. (44).

### Bibliografía

- ALMEIDA, Roni: *Historia del acorazado Admiral Graf Spee*. Edición del autor. Buenos Aires. 1977.
- BERTOCCHI MORAN, A. N.: *Tacoma*. Liga Marítima Uruguaya. Montevideo. 1990.
- BERTOCCHI MORAN, A. N.: *El Graf Spee en la trampa de Montevideo*. Editorial Ayer y Hoy. Buenos Aires. 1997.
- CAMPOS, Alfredo Gral Arq. «Un episodio de la Segunda Guerra Mundial en aguas territoriales de la RO del Uruguay». Centro Militar. Montevideo. 1952

---

(43) El marino e historiador británico Ludovic Kennedy sostiene en *Pursuit* (sobre la odisea del *Bismark*) que la Marina de Guerra alemana demostró en la Segunda Guerra Mundial «amateurismo y falta de conocimientos en el arte de la guerra naval». KENNEDY, Ludovic: *Pursuit*. Editorial Emecé, Buenos Aires, 1974.

(44) En la actualidad se están efectuando trabajos de extracción del pecio, y se han logrado sacar del barro uno de los cañones secundarios, el telémetro principal y el águila ornamental de popa. Se juzga posible que pueda ser reflotado en partes.

ALEJANDRO NELSON BERTOCCHI MORÁN

- CARRERO BLANCO, Luis: *Arte naval militar*. Editorial Naval. Madrid. 1943.
- CEREZO, Ricardo: *Armada Española, siglo XX*. Editorial Poniente. Madrid 1983.
- DAHMS, H.G.: *La segunda guerra mundial*. Editorial Bruguera. Barcelona. 1966.
- DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la segunda guerra mundial*. Editorial Juventud. Barcelona. 1970.
- DE LA SIERRA, Luis: *La guerra naval en el Atlántico*. Editorial Juventud. Barcelona. 1974.
- DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la Gran Guerra*. Editorial Juventud. Barcelona. 1985.
- HUMBLE, Richard: *La flota de alta mar de Hitler*. Editorial San Martín. Madrid. 1977.
- LAURENCE, Ricardo: *Operativo Graf Spee*. Edición del autor. Rosario. Argentina. 1996.
- LÓPEZ, José Martín: *Acorazados*. Editorial San Martín. Madrid. 1972.
- MILLINGTON-DRAKE, Eugen. *El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata*. Editorial Barreiro & Ramos. Montevideo. 1966.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la ROU. *Libro azul*. «Antecedentes relativos al hundimiento del *Admiral Graf Spee* y a la internación del barco mercante *Tacoma*». Montevideo. 1940.
- MULLER, Rudolf.: *Graf Spee*. Editorial Signoris. Buenos Aires. 1954.
- PRADERI, Raúl Dr.: *Los barcos y el mar*. Ediciones de la plaza. Montevideo. 2005.
- RASENACK, Wilhelm F.: *La batalla del Río de la Plata*. Beutelspacher. Buenos Aires. 1989.
- Revista Naval*. Número monográfico «A 60 años del combate naval de Punta del Este. Montevideo. Revista no. 35. Diciembre de 1999.
- Diversa documentación del desaparecido Museo Marítimo Malvín, hoy en la AUHMF.