



LA GUERRA DEL PACÍFICO

De Pearl Harbor a Guadalcanal
(1941-1943)

Alan Schom

LA GUERRA DEL PACÍFICO

DE PEARL HARBOR A GUADALCANAL (1941-1943)

— oOo —

Título Original: *The Eagle and the Rising Sun*

©2004, by Alan Schom

©2005 de la traducción, Juanjo Estrella

©2005 Ediciones Paidós Ibérica, S.A.

ISBN: 9788449316838

Dedico esta obra al almirante Richmond Kelly Turner, que entregó su vida a la Marina de Estados Unidos, y que durante la guerra desarrolló y dirigió unas operaciones anfibias de extrema dificultad; al general A. A. Vandegrift, del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos, por su valiente liderazgo en Guadalcanal, con el que convirtió en gloriosa victoria la derrota vaticinada por MacArthur; al comandante Joseph Rochefort, jefe de Inteligencia de la Marina de Estados Unidos en Pearl Harbor, cuyos conocimientos y prudencia hicieron posible la batalla de Midway, que supuso una gran victoria y un punto de inflexión en la guerra; al almirante Chester Nimitz, que asumió bajo su infatigable y valeroso mando las unidades del Pacífico cuando Pearl Harbor todavía estaba en llamas, y que con buen juicio y confianza reconstruyó la fuerza naval de Estados Unidos en el Pacífico, que se convirtió en la más poderosa de la historia; al general Robert Eichelberger y a sus tropas, así como a la nueva fuerza aérea del general George Kenney que, al salvar la situación en Nueva Guinea y Filipinas, lograron detener el avance del Ejército japonés y provocaron su repliegue en ese escenario bélico, lo que permitió que la reputación de MacArthur quedara a salvo. Por último, dedico este libro a Françoise Marie Jeanne Coménie, que murió poco antes de su finalización.

Prefacio

En contadas ocasiones se nos concede el privilegio de acceder a extraordinarios hallazgos de la historia de nuestro tiempo. La presente obra supone uno de esos raros acontecimientos. Alan Schom ha tejido un tapiz en el que aparecen figuras de proporciones gigantescas, y lo ha hecho sin perder de vista su humanidad. En el espacio de estas páginas ha trazado las ideologías, las aspiraciones personales y los retos a los que se enfrentaron los protagonistas de la escena mundial, y los ha unido en un relato apasionante. El desenlace lo conocemos ya, es cierto, pero él nos ha proporcionado nuevos enfoques, interpretaciones inéditas y juicios incisivos sobre los que, en su momento, construyeron la historia e hicieron del mundo lo que es en la actualidad.

En la espléndida tradición de *The Guns of August*, de Barbara Tuchman, el autor ha reunido a los actores principales, ha realizado un recorrido por sus culturas y creencias y ha recreado el casi inexorable camino hacia la guerra que llevó a un conflicto de civilizaciones, a la muerte de millones de personas y a un nuevo orden en el Pacífico surgido tras una paz que ha llegado hasta nuestros días. A lo largo de toda la obra, su lúcida exposición de los errores de percepción y las políticas internas, de los peligros de actuar en claves en exceso domésticas y de una emergente misión mundial, nos guía hasta la comprensión de unos resultados que hoy parecen predeterminados. Sin embargo, como queda claro a lo largo del texto, nada más lejos de la realidad. A pesar de que algunos de los dirigentes japoneses más destacados se formaran en parte en Estados Unidos, y de la conciencia de que había aspectos económicos que llevaban al Gobierno estadounidense a interesarse por los problemas del Japón, lo cierto es que el diálogo de sordos parecía inevitable.

Una vez iniciado el conflicto, a pesar de la celebración de la victoria que hoy recordamos, su resolución en uno u otro sentido no estaba nada clara. El liderazgo, condición *sine qua non* de cualquier éxito en el campo de batalla, no abundaba en ninguno de los dos bandos. Los recursos, destinados en su mayoría a forzar un desenlace favorable en Europa, no estaban en absoluto asegurados en vastas extensiones del Pacífico en las que, desde el primer momento, las fuerzas japonesas partían con ventaja. Desde los primeros momentos de Pearl Harbor hasta la desaparición de la Flota Asiática, desde Midway hasta Guadalcanal, el desenlace y el equilibrio de fuerzas estuvo permanentemente en duda. El valor, el espíritu de sacrificio, la inteligencia, la prudencia, eran todas ellas cualidades imprescindibles para revertir una marea que, en los primeros años de esa lucha global, parecía casi imposible de vencer. En retrospectiva, podría parecer que la victoria final nunca estuvo en cuestión. Pero para los que la vivieron y la sufrieron supuso, en muchos aspectos, el gran esfuerzo de su vida.

A través de estas páginas, el privilegiado lector irá conociendo las causas por las que unos hombres lucharon y dieron la vida, los objetivos perseguidos y no alcanzados, el papel de los servicios de espionaje y el coste de unas energías mal dirigidas. La obra, además, pone de relieve la creciente importancia de la fuerza aérea; en todos los conflictos que se han declarado desde entonces, ha supuesto el factor determinante. Sin embargo, en aquel momento, mientras las

grandes civilizaciones luchaban por imponerse a las demás, su verdadera importancia no llegaba a apreciarse. La pérdida de acorazados transformó la Marina estadounidense de un modo que ningún gobierno actual podría haber previsto, y tuvo un efecto muy profundo. Cuando cayó el telón, la estructura de los combates navales quedó definida y así se ha mantenido durante los sesenta años transcurridos desde entonces. Todavía perdura en la actualidad, en escenarios de todo el mundo donde nuestros militares apoyan la política de Estados Unidos.

Por encima de cualquier otra consideración, Alan Schom nos presenta la historia en su forma más precisa, pues todo lo que cuenta es relevante y, además, lo hace de manera amena. Todos conocemos ya, por supuesto, cómo se desarrollaron los acontecimientos, pero sus aportaciones alumbran nuestra comprensión y apreciación de los hechos. Y eso jamás lo lograríamos mediante la mera lectura de los despachos oficiales. A través de sus ojos, estamos presentes en los puentes de mando, en el bunker, en la Casa Blanca, mientras se toman las decisiones que darán a luz una nueva era. En el universo de la historia escrita, no es ésa una tarea desdeñable. Schom no vacila a la hora de emitir juicios, valorar o formular las preguntas comprometidas. Desde MacArthur hasta Nimitz, desde Fletcher hasta Eichelberger, no hay figura que no sea objeto de sus indagaciones y su juicio crítico. Por todo ello, este estudio histórico supone un cambio agradable respecto de otros, meras exposiciones académicas, y refleja lo que ya sabe quien no se conforma con la teoría: que deben exigirse responsabilidades a los líderes por las decisiones que toman. Cuando un dirigente envía a la guerra a hombres y a mujeres, la historia los juzga, y eso es lo que sucede aquí. Recemos por que el juicio sea benévolo, y porque los riesgos merezcan las contrapartidas.

Con demasiada frecuencia, la historia se cuenta como una sucesión de acontecimientos. El mérito de Alan Schom consiste en relatarla como una serie de interacciones entre seres humanos, llevados por su ego, su concepción del mundo, su ideal político, a tomar decisiones o asumir riesgos. Así, nos encontramos con el liderazgo del general MacArthur, absolutamente errado, con el «sorprenderlos por la retaguardia» del almirante Nimitz, con las importantes contribuciones de protagonistas menores que, en el momento y el lugar oportunos, resultaron claves en un conflicto que se desarrollaba en miles de millas de océano y que ponía en peligro objetivos nacionales de los que todos dependían.

Sobre todo, el lector descubrirá que esta obra supone un testimonio de lo imprevisible del juego. Como en la frase que se atribuye a Wellington después de la batalla de Waterloo: «Estuvimos a punto de perder». La desproporción entre los riesgos asumidos y los beneficios políticos era tal en ambos bandos que el resultado final estuvo siempre en litigio. Ninguno de los dos se rendía. Todas las cartas estaban sobre la mesa. Al final, tal como leemos en el apasionante relato que Schom hace de la batalla de Midway, el desenlace se decidió en cuestión de segundos. Para las fuerzas que intervinieron aquel día de junio, el mundo pendía de un hilo. Y, desde entonces, las manecillas del reloj han seguido avanzando con inexorable determinación.

Si Waterloo dio una nueva forma a Europa a lo largo de todo el siglo siguiente, la colisión entre el águila y el sol naciente supondría la reordenación del Pacífico, el nacimiento de un nuevo poder económico y la creación de un paraguas de paz que transformaría nuestro mundo de manera profunda. El resultado, nacido de las duras batallas libradas por la supremacía naval, forjado en las exuberantes selvas de las islas del Pacífico, y finalmente materializado en los astilleros y los

enormes centros industriales de Estados Unidos, allanó el camino para un mundo postimperial que alumbraría otra generación de conflicto, menor en escala pero no menos violento.

Los marinos no tardan en aprender sobre la fuerza de mareas y vientos. De otro modo, no sobreviven mucho tiempo. La guerra del Pacífico fue alimentada por fuerzas mucho mayores y, sin embargo, Schom nos muestra que, una vez la marea económica empezó a cernerse sobre los menguantes recursos de Japón, el desenlace final dejó de ser incierto. Lo que en este libro se expone para nuestra mejor comprensión de los hechos es, precisamente, cómo y por qué llegó a producirse tal coyuntura. El deber de los historiadores, desde Heródoto hasta nuestros días, es arrojar luz sobre los acontecimientos y los dirigentes que se distinguieron en su tiempo. Y eso es lo que, con gran empeño, ha logrado Alan Schom.

THOMAS F. Marfiak
Annapolis, Maryland

Agradecimientos

Me siento en deuda con mi secretaria, la señora Woolridge, por haber sido capaz de descifrar mi letra, así como con el almirante J. L. Holloway III, y con la Fundación de Historia Naval. También deseo agradecer la infatigable ayuda de Tom Marfiak, contraalmirante, y de su Instituto Naval de Estados Unidos, incluido el señor Paul Stillwell. Doy las gracias muy especialmente a sir Henry Leach, almirante de la Flota y anterior capitán general, por demostrar su gran amabilidad y valor al leer entero mi manuscrito, y corregir algunos errores, además de aclarar diversos puntos; al profesor Alex Deconde, por revisar asimismo el texto y aportar sus sugerencias, siempre útiles; a John Greenwood, anterior comandante de artillería, por tomarse la molestia de explicarme diversos aspectos del funcionamiento de muchas armas; al comandante Burt Bank, superviviente de la Marcha de la Muerte de Bataan; al señor Theodore Taylor; a sir Martin Gilbert; a Lord [Hugh] Thomas; al señor Donald Perlroth; al doctor George Mitchell; al profesor B. Mitchell Simpson III; a la señora Marilyn Bargteil. Además, debo dar las gracias al señor Gary La Valley, a los archivos de la Biblioteca Nimitz, a la Academia Naval de Estados Unidos; a los archiveros de la Biblioteca Memorial MacArthur de Norfolk; al general de brigada John Brown; a la Oficina del jefe de Historia Militar, del Centro de Historia Militar de Estados Unidos; a Catherine Lloyd, del Centro de Historia Naval de Washington D. C, al señor Selwyn Lloyd por desplazarse en mi nombre a bibliotecas y archivos lejanos; al señor Barry L. Zerby, del Registro y Archivos de Historia Militar Moderna, de los Archivos Nacionales; al doctor Piers Brendon, de los Archivos Churchill de la Universidad de Cambridge; a A. A. Bell, director de la Biblioteca de Londres, y a Christopher Hurley, del mismo centro, por el extraordinario esfuerzo que realizó para facilitarme los atípicos ejemplares que necesitaba; al doctor Hamish Todd, comisario del Departamento de Oriente de la Biblioteca Británica; al Departamento de Marina de Estados Unidos, por enviarme varias ilustraciones; a la Hoover Institution y sus amplios fondos sobre el Extremo Oriente; y a las diversas bibliotecas, entre ellas las de la Universidad de California, la Biblioteca del Congreso, los Archivos Nacionales, la Biblioteca Nimitz, la Biblioteca Británica, la Agencia Pública de Documentación y la Biblioteca de Londres. Doy las gracias a Ann Adelman y a Patricia Chui por su ayuda en cuestiones editoriales, y en especial a mi difunto amigo el historiador Byron Farwell, por apoyar este proyecto desde el principio.

Nota del autor

Los hechos descritos en esta obra se inician con el ataque japonés a Pearl Harbor del 7 de diciembre de 1941 y culminan con la conquista de Guadalcanal en febrero de 1943.

Pretendo exponer el marco histórico del Japón del siglo XX a fin de lograr una mejor comprensión de las condiciones que llevaron a esa nación a iniciar un ataque contra Estados Unidos. Mediante la descripción de algunos de sus acontecimientos y personalidades, así como de su dimensión ideológica, espero llenar el vacío que existe al respecto en la mayoría de obras históricas de carácter general. Esta guerra no fue ni irremediable ni necesaria. Las hostilidades podrían haberse evitado si el Gobierno japonés hubiera puesto fin a la verdadera guerra civil que se vivía en el país, y si hubiera renunciado a someter por la fuerza a sus vecinos asiáticos. La inmensa mayoría de estadounidenses no deseaba en absoluto participar en otra guerra mundial, ya fuera en Europa o en Asia. Pero al ser atacado, Estados Unidos se vio obligado a defenderse. La ignorancia y el temor a lo desconocido, es decir, la desconfianza mutua, condujeron a la catástrofe.

Japón, que antes de su ataque contra Pearl Harbor llevaba ya medio siglo de intimidación y conquista de los países asiáticos, se encontraba claramente inmerso en una dinámica de expansionismo continuado y brutal, por lo que Estados Unidos no podía alegar sorpresa, y carecía de motivos para creerse intocable. En realidad, a lo largo de 1941, las más altas instancias del Ejército norteamericano recibieron las advertencias de Richmond Kelly Turner, responsable de Planificación Naval, que sin embargo fueron ignoradas o minimizadas por sus superiores. Es más, ni el Ejército de Tierra ni la Marina de Estados Unidos formaron debidamente a sus hombres y mujeres para enfrentarse a una guerra real, y ese error sólo se subsanó cuando las fuerzas entraron finalmente en combate en el Pacífico y en Europa. Y, sin embargo, la Marina norteamericana ya había «atacado» con éxito Pearl Harbor en diversas simulaciones que tuvieron lugar en 1928, 1932 y 1938, empleando la misma estrategia y las mismas tácticas que el almirante Yamamoto Isoroku estudió con detalle y copió. En esta falta de preparación para la defensa del país, parte de la culpa debe atribuirse sin duda al Congreso de Estados Unidos del período de entreguerras, que se mostró incapaz de situar al Ejército norteamericano en un nivel de preparación y operatividad razonables al no aportar la financiación necesaria.

Espero que mi trabajo sirva en alguna medida para clarificar la interrelación que existió entre muchos y muy complejos factores, así como entre las acciones militares que se emprendieron para lograr la victoria aliada.

Conviene aclarar que en Japón el apellido antecede al nombre. El lector también debe estar al

corriente de que todos los mandos de Estados Unidos, incluido el presidente Roosevelt, se referían en ocasiones a los japoneses *llamándolos japs* [japos], de la misma manera que durante la Primera Guerra Mundial muchos preferían llamar *boches* [cabezas cuadradas] a los alemanes. En algunas de las citas que aparecen en esta obra se incluyen dichos términos despectivos, que como historiador he optado por no alterar. Afortunadamente, estos usos han ido desapareciendo con los años.

Preludio

Un funeral de cerezos en flor

*Te saludan las pálidas flores
marinero que vienes de muy lejos;
tú lo traes de vuelta a casa
donde habitan sus recuerdos.*

Oda al capitán Richmond Kelly Turner
YONE NOGUSHI, 1939¹

Cuando la limusina negra del embajador Kensuke Horinouchi pasó por Maryland Avenue Gate, en la Academia Naval de Annapolis, a los guardias armados de la Marina norteamericana les llamó la atención el pequeño banderín naranja, blanco y con un sol naciente que ondeaba sobre el guardabarros. El cortejo fúnebre avanzó despacio bajo grandes olmos y magnolios, dejó atrás a los grupos de guardiamarinas que se dirigían a sus clases y llegó al muelle. Allí, donde las aguas del Severn se vertían en la bahía de Chesapeake, la procesión se detuvo ante una guardia de honor de la Armada, frente al imponente casco gris del Astoria, el crucero pesado número 34. Corría el convulso año de 1939, y aquel dieciocho de marzo el día había amanecido desapacible.

Wilson Brown, contraalmirante y director de la Academia, hizo las breves presentaciones entre la viuda del embajador Saitô Hiorshi, el secretario de Estado Cordell Hull y el capitán del buque, Richmond Kelly Turner, de la promoción de 1908, que llevaba su uniforme de gala azul con dos charreteras. Detrás venían las dos hijas pequeñas de Saitô, seguidas de un centenar de oficiales de la Armada y de miembros del Gobierno. La pequeña caja laqueada con las cenizas del anterior embajador subió a bordo del Astoria escoltada por el tercer secretario de la embajada japonesa, entre el redoble de los tambores del Cuerpo de Marines que, con su característico lamento y acompañado de las diecinueve salvas de honor, anunciaba el largo viaje hasta Tokio.²

Que el emperador Hirohito hubiera elegido a Saitô, el popular aristócrata, para ocupar ese importante cargo en Washington, no había sido casual, pues pertenecía a la primera generación de jóvenes japoneses que hablaba inglés, al haberse educado muchos de ellos en escuelas norteamericanas. Las turbulencias políticas y militares de la década de 1930 exigían que el encargado de representar a la casa imperial nipona fuera un individuo excepcional capaz de tender puentes sobre el dilatado período de dificultades que se extendía entre las dos naciones.

A su vez, la decisión del presidente Franklin Delano Roosevelt de tributar los honores que se rindieron al anterior embajador se tomó tras largas deliberaciones. Se trataba de un gesto de buena voluntad destinado a reducir las tensiones entre Tokio y Washington.

Completada la travesía de 10.000 millas y escoltado por tres destructores japoneses, el Astoria

arribó al puerto de Yokohama el 17 de abril con la bandera de Estados Unidos a media asta. Turner ordenó que se dispararan veintiuna salvas de honor. Fue un momento de gran solemnidad, como correspondía a un acto fúnebre. Pero supuso, además, el entierro simbólico de las expectativas de paz, pues durante aquel trayecto por el Pacífico, el Ejército alemán había invadido Checoslovaquia y creado los «protectorados» alemanes de Bohemia y Moravia, además de anexionarse el puerto de Memel. En septiembre, Alemania invadiría Polonia, y la Unión Soviética atacaría Finlandia sin que hubiera existido provocación previa. Entretanto, en el Extremo Oriente, Japón ya contaba con 700.000 hombres que luchaban contra Chiang Kai-Chek en la larga guerra que libraba con China, aliada de Gran Bretaña y Estados Unidos. Ya otro contingente nipón había conquistado Manchuria en 1931, y ahora, en 1939, las tropas se enfrentaban a potentes unidades del Ejército soviético, que había atravesado el río Amur, en el límite con Siberia.

Lo delicado de la misión diplomática justificaba la elección de Kelly Turner, especialista en el Extremo Oriente. Durante su estancia de nueve días en Japón, salpicada de celebraciones rituales, lluvias de flores de cerezo y ceremonias del té, Turner tuvo ocasión de estudiar los más modernos transbordadores japoneses, potentes y rápidos, así como otros navíos de línea. También conoció al ministro de la Guerra, el general Itagaki Seishirô; al intempestivo ministro de Asuntos Exteriores Arita Hachiro, que le hizo entrega de una túnica de Daimyô confeccionada en seda; al ministro de la Marina, el almirante Yonai Mitsumasa, que regaló a Turner un jarrón de esmalte alveolado; y al vicecomandante del Estado Mayor de la Marina, el almirante Koga Mineichi. Aquellos encuentros constituyeron una ocasión única para Turner, que pudo conversar y observar a los oficiales militares japoneses de más alto rango. Pero de todas las cenas que se organizaron en su honor, la más interesante fue la que dio el viceministro de Marina, el almirante Yamamoto Isoroku, que hablaba inglés con fluidez, había estudiado en Harvard y era el artífice del nuevo Ejército naval japonés. Años después, Turner y él volverían a encontrarse, aunque en esa segunda ocasión lo harían en un escenario de guerra.³

Capítulo 1

Un visitante de honor

No podemos olvidar el pasado reciente, aterrador sin duda, pero no nos queda más remedio que pasar del recuerdo a la acción y a la alerta si queremos afrontar con éxito los problemas del presente.

Honorable GEORGE HARVEY, embajador de Estados Unidos en la Corte de Saint James, 10 de mayo de 1921¹

El almirante sir Charles Madden, comandante de la Flota Atlántica de la Marina Real británica, observó el ondear de docenas de banderas sobre su buque insignia, el acorazado Queen Elizabeth, y sobre el Royal Oak, una vez recibida la orden de «izar banderas». En el palo mayor se desplegó una enseña especial en honor del escuadrón visitante que apareció entre las brumas de la tormenta, cerca de Spithead, disparando las veintiuna salvas con las que saludaba a sus anfitriones, que ya lo aguardaban. La nave que encabezaba la flotilla británica y los ocho destructores que la habían escoltado por el Canal de la Mancha se separaron al iniciarse las maniobras de los hidroaviones, que ascendieron muy alto para desplomarse luego hasta casi hasta tocar el agua.

A las ocho en punto de la mañana del martes, 9 de mayo de 1921, los barcos del príncipe heredero visitante recibieron el atronador saludo de respuesta desde Spitbank Fort, el bastión del monarca y, por supuesto, de los doce viejos cañones del Victory de Horatio Nelson. Sus dos acorazados se dispusieron a atracar en el puerto de Portsmouth, «el mayor arsenal del imperio», mientras en todos los buques de guerra en activo el fuerte viento hacía ondear las banderas. Hacia las diez, el buque insignia* del príncipe heredero quedó amarrado en el muelle meridional al que llegaba la línea férrea, frente a Portsmouth. A lo largo de todo el trayecto por mar, sus barcos habían sido recibidos por los bastiones y los destacamentos del Imperio británico. En La Valetta, el recibimiento había superado cualquier expectativa. El gobernador general Plumber había ordenado disparar salvas con todas las armas de Malta, iluminar los buques de guerra atracados de noche en el puerto, y organizar una recepción en los jardines subtropicales del palacio de San Antonio, bienvenida que se repitió cuando el visitante real llegó a Gibraltar. Allí, el gobernador general lo agasajó en el Convent.

Pero si el príncipe, heredero al trono imperial de su país, a los veinte años, se había impresionado con los suntuosos recibimientos que le habían deparado en todas las etapas de su viaje, nada de lo que había visto hasta entonces podía compararse con lo que le aguardaba. Ya en Inglaterra, la recepción de que fue objeto lo deslumbró por su magnificencia, como él mismo reconoció más tarde, y dejó en su memoria una huella imborrable que perduraría hasta su siguiente visita a Inglaterra, ya anciano.

En el muelle formaban los infantes de la Marina Real, una guardia de chaquetas azules, y la banda, que tocaba el himno nacional del heredero al trono. El príncipe de Gales y futuro rey Eduardo VIII, de veintisiete años, tan delgado como su invitado, aunque más alto y de piel más clara, vestido con el uniforme de capitán de la Marina Real, subió a bordo del acorazado extranjero que, igual que su escolta gemelo, se había construido en las islas Británicas en las que ahora se encontraba. Tras el intercambio de saludos y reverencias de los príncipes y sus respectivos séquitos, los dos descendieron a tierra. Los chubascos anteriores habían dado paso a un cielo despejado.

Los oficiales de alta graduación del príncipe de Gales, el teniente del condado de Hampshire y el lord de Portsmouth fueron puntualmente presentados, y este último fue quien dio la bienvenida a Su Alteza Imperial a su hermoso puerto y a su nación. El príncipe heredero, que lucía el uniforme de capitán de corbeta de la Marina de su país, le dio las gracias escuetamente valiéndose de un intérprete. Tras inspeccionar la guardia, la comitiva en pleno, formada por los treinta y cuatro altos mandos del invitado, pertenecientes a los Ejércitos de mar y de aire, así como a la corte, atravesaron el muelle en dirección al tren real especialmente dispuesto para la ocasión, que ya humeaba a la espera de conducirlos hasta Londres.²

Si la llegada a la estación Victoria, con sus muros de ladrillo ennegrecido, debía resultar sombría, por más que en aquel momento brillara el sol, no podía decirse lo mismo del recibimiento que le aguardaba. Pues apenas el príncipe heredero puso los pies en la alfombra roja extendida para el evento, recibió el saludo de un sonriente rey Jorge, vestido con el uniforme de almirante de la Flota de la Marina Real, flanqueado por los duques de York y de Connaught. Tras ellos, los pilares de la estación estaban empavesados con telas rojas sobre las que lucían las banderas de los dos países, adornadas con palmas, lirios y flores exóticas. La multitud de personalidades que esperaba su turno para ser presentada al visitante era impresionante, y no sólo por su número. Además de los miembros de la familia real y del cuerpo diplomático, allí se encontraban, entre otros, el marqués de Crewe, con su uniforme de teniente del condado de Londres; lord Curzon de Kedleston, secretario de Estado, en traje de gala; el conde de Chesterfield, caballero mayor del Rey; el conde de Beatty, capitán general; sir Henry Wilson, mariscal de campo y jefe del Estado Mayor; y sir Hugh Trenchard, capitán general de aviación, sin contar al teniente general de Londres y al alcalde y los *sheriffs* de la capital, al comisario general de la policía y a muchos otros. Al otro lado del vestíbulo cubierto se encontraba la guardia de honor, la Primera Guardia Escocesa, con sus vistosas túnicas rojas y altos sombreros de pelo de oso.

Tras más discursos y presentaciones, que parecían empezar a pesar a un vacilante príncipe heredero, a la una en punto un carruaje oficial, tirado por seis caballos con postillones montados ataviados con libreas de encaje escarlata y dorado, se detuvo junto al tren. El rey, el príncipe heredero, su embajador y el príncipe de Gales se subieron a él mientras la banda de la Guardia Escocesa tocaba el himno del invitado, seguido del «Dios salve al rey». La escolta del soberano, compuesta por el 1º del Regimiento de Caballería y la Guardia Real del 1º Batallón de Coldstream, con sus bruñidas corazas, sus espadas y sus botas brillantes como espejos, precedía el carruaje. El cortejo avanzó entre decenas de miles de personas que, a su paso, agitaban banderas

de los dos países y no dejaban de vitorear a lo largo del extenso recorrido que, por Grosvenor Place, llegaba a Hyde Park Corner para retroceder, atravesando Green Park, hasta la arbolada Constitution Hill, la plaza del Victoria Memorial y cruzar por fin las verjas de hierro del palacio de Buckingham, donde el príncipe heredero iba a ser el invitado de honor en el transcurso de la semana siguiente, antes de trasladarse a la mansión de lord Chesterfield, en Mayfair.³

Tras conducirlo a la sala de audiencias, le presentaron a la reina María. Para la familia real británica, el joven visitante resultaba tímido, sin duda impresionado por el despliegue de pompa imperial y las elaboradas normas de la etiqueta de la corte, a las que se enfrentaba por primera vez. Que sólo pudiera responder de manera sucinta, y siempre a través de un intérprete de la embajada, no ayudaba a romper el hielo. Pero Jorge V, con su elegante uniforme naval y su barba bien recortada, no era muy amante de la rigidez cortesana, y a pesar del escenario, se dirigió al joven empleando un tono cálido e informal, en un intento de distender la situación.

—Chico, espero que, mientras estés aquí, te den todo lo que quieras.

Lo cierto fue que la familia real y el país entero se volcó en la bienvenida del invitado de Estado, en cuyo honor se organizaron dos fiestas el primer día. La primera consistió en un almuerzo celebrado en el mismo palacio de Buckingham. Por la noche se celebró un banquete todavía más espléndido, que tuvo como escenario el Salón de Banquetes del palacio. A intervalos, en torno al magnífico salón, se situaban unos alabarderos de la guardia personal del Rey, ataviados con sus trajes en tonos escarlata y dorados. Detrás de cada silla tapizada de carmesí, los lacayos. Los invitados se sentaban a dos largas mesas, en las que resplandecía la cubertería real, mientras en la galería tocaba la orquesta de cuerda de la Artillería Real.

Durante la cena, el rey Jorge habló de la visita del príncipe heredero como «símbolo de la amistad que desde antiguo ha unido a nuestros dos imperios» y reconoció su «gratitud por el apoyo de nuestros leales aliados y por la honrosa conducta de su Ejército de Tierra y su Marina durante la Gran Guerra, así como nuestra convicción de que la cooperación amistosa entre nuestros respectivos países es uno de los factores esenciales para el mantenimiento de la paz mundial». El monarca se refería, sin duda, a las escoltas navales de protección que su país había proporcionado para garantizar los desplazamientos de las tropas británicas entre Australia y Oriente Medio, y al crucero y los quince destructores facilitados para custodiar el tránsito por el Mediterráneo de otros buques de guerra británicos y aliados entre 1917 y 1918.

Cuando le llegó el turno de tomar la palabra, el príncipe heredero se puso en pie y habló en un tono fuerte, con una voz casi sincopada, y expresó su «más profunda y sincera gratitud» por el caluroso recibimiento y la «generosa hospitalidad» con que había sido acogido desde el momento de su llegada. «Me causa una inmensa alegría que la primera etapa de mi viaje de estudio y observación por Europa sea precisamente este gran país de hermosas costas, cuya amistad incondicional y buena voluntad valora grandemente nuestra nación [...]. Es para mí muy gratificante que las excelentes relaciones que existen entre los dos países hayan resistido los avatares de nuestro tiempo, y que continúen siendo, como vuestra majestad acaba de observar, uno de los factores esenciales para el mantenimiento de la paz en el mundo.»⁴

Teniendo en cuenta el traumático drama vivido como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, así como las consecuencias que su conclusión, hacía casi tres años, había traído consigo,

no puede sorprender el énfasis puesto en la paz del mundo. Así, una vez más, ese mismo tema se trató en Southampton, cuando el nuevo embajador americano en la corte de Saint James, George Harvey, tras desembarcar del crucero de lujo Aquitania, se dirigió a la delegación que había acudido a recibirle. Ante los congregados, recordó no sólo la «buena voluntad de su país [...] sino su buena disposición y su esperanza. No podemos olvidar el pasado reciente, aterrador sin duda, pero no nos queda más remedio que pasar del recuerdo a la acción y a la alerta si queremos afrontar con éxito los problemas del presente. Vosotros, en Inglaterra, como todo el mundo sabe, os esforzáis al máximo para cumplir con vuestra parte. Nosotros, en Estados Unidos, deseamos contribuir [...]. La acción conjunta del Gran Imperio y la Gran República, codo con codo, hombro con hombro, no puede ni debe fracasar en el empeño de proteger nuestros países, y con ellos al mundo entero» de los grandes desafíos internacionales a los que se enfrentaban en la posguerra.⁵ Mientras, en el frente doméstico, el primer ministro Lloyd George, acosado desde varios flancos y recién llegado de la conferencia de paz de Versalles, suplicaba un cese de hostilidades de otro tipo, pues Gran Bretaña se enfrentaba a unas huelgas del sector minero y de transportes que amenazaban con paralizar el país y su todavía débil economía. «Debo hacer un llamamiento a la nación para que resista con la paciencia, el coraje y la determinación que le han servido para superar problemas más graves.»⁶ La guerra había terminado, pero la paz, en todas sus formas — política, económica, social y militar—, todavía estaba por conquistar.

Parecía que la visita del príncipe heredero Hirohito no podía producirse en circunstancias menos propicias, pues el endeudamiento de Gran Bretaña era profundo y su economía se encontraba prácticamente en un estado de colapso generalizado. Era el momento de la desmovilización y de la transición a las realidades de la posguerra, incluido el recuerdo cada vez más vago de un imperio en otro tiempo poderoso. Por supuesto, uno de los fantasmas más reales del pasado era el persistente «problema» de Irlanda, que llevaba siglos enturbiando las relaciones, y en aquellos días se había presentado una nueva propuesta para aceptar «en principio, el estatus de Dominio Autónomo para Irlanda», dado que «los unionistas del Ulster y el resto de Irlanda están de acuerdo», lo que incluiría la creación de una Asamblea Constituyente encargada de elaborar una nueva constitución, pues incluso el Sinn Fein, supuestamente, ofrecía una tregua para la celebración de aquellas elecciones.

Tal vez las hostilidades con Alemania y sus aliados en el conflicto bélico hubieran cesado el 11 de noviembre de 1918, pero no podía decirse lo mismo de ciertos problemas de la posguerra, que se veían como insuperables. Cediendo a la férrea presión de Gran Bretaña, Estados Unidos y sus aliados, por ejemplo, el Reichstag acababa de aceptar el ultimátum que éstos le habían impuesto sobre el desarme final, que debía completarse el 5 de mayo, y que incluía la Einwoherwehr (guardia doméstica) bávara, coincidiendo con la toma de posesión del recién elegido canciller alemán, el doctor Karl Wirth. Pero en Silesia no había señal alguna que hiciera albergar la esperanza de un armisticio inminente. Allí, la Comisión Interaliada intentaba que se produjera el cese definitivo de los cruces de artillería pesada entre alemanes y polacos en varios sectores en litigio de Kosel y Rosenberg, mientras se desarrollaban las negociaciones para el

establecimiento definitivo de la frontera entre los dos países. Sin embargo, más al norte, Finlandia y Suecia se encontraban próximas a alcanzar un acuerdo sobre el disputado asentamiento de las islas Aland. Éstos eran tan sólo algunos de los problemas a los que se enfrentaba la conferencia de Versalles, que incorporaba las ramificaciones de la recién creada Sociedad de Naciones, auspiciada por el presidente Woodrow Wilson, pero rechazada por su propio Congreso. Entretanto, Gran Bretaña y Francia seguían reclamando mayores compensaciones al Reich derrotado, a fin de hacer frente al pago de sus respectivas deudas. Aunque, en público, Washington alentaba la reconciliación y una actitud más abierta durante las negociaciones de Versalles, presionaba en privado, sobre todo a Gran Bretaña, para que saldara las deudas de guerra que había contraído con Estados Unidos. Y esa presión llegaba en un momento en el que aquélla hacía frente a la escasez no sólo del carbón que se usaba para calentar los hogares y alimentar los fuegos de las industrias, sino también de materias primas de todo tipo, así como de empleos que asignar a los millones de soldados desmovilizados.

El otrora gran Imperio británico, desdibujada imagen de lo que había sido, tampoco resultaba de ayuda. Lord Buxton, por ejemplo, antiguo gobernador general de Sudáfrica, estaba a punto de publicar su informe sobre la creación de un «Gobierno responsable para la Rodesia del Sur», en otras palabras, de un Estado independiente. Y aquel caso era uno de los muchos en los que se constataba el desmoronamiento de la potencia colonial. Los dominios del Imperio británico, cansados, desangrados, económicamente exhaustos, diezmados de mano de obra productiva como resultado de la larga guerra europea, se encontraban en una fase de agitación política, se mostraban más exigentes y más proclives a las tesis independentistas, sin el orgullo político y la cohesión de antaño. En ningún sitio se puso de manifiesto ese descontento como en Londres, en mayo de 1921, cuando los máximos dirigentes de los dominios de ultramar se preparaban para la celebración de la Conferencia Anual que iba a celebrarse en la capital de la metrópoli el mes siguiente. Lo cierto es que la convocatoria misma de aquellas conferencias había empezado a ser motivo de controversia. El primer ministro William F. Massey, de Nueva Zelanda, apoyado por Australia, se mostraba de entrada muy crítico con aquellos encuentros anuales, así como con el hecho de que debieran celebrarse todos los años en Londres. Proponía que, si deseaban seguir organizándolas, la sede fuera rotatoria, y que sólo en determinadas ocasiones tuvieran como escenario la ciudad del Támesis. Después de todo, aquellos dos países habían sufrido 269.000 bajas durante la Gran Guerra, y no estaban dispuestos a permitir que Inglaterra olvidara su sacrificio. El viejo anuncio canadiense para alentar el reclutamiento, que rezaba: «Nuestro es el imperio por el que daríamos la vida», ya no suscitaba las mismas adhesiones en la era de posguerra.⁷

Tampoco Winston Churchill, a sus cuarenta y seis años, combativo, diputado y nuevo secretario de Estado para las colonias, era mucho más popular, y se había convertido en blanco de las acidas críticas de vastos sectores del imperio, entre los que se encontraban diversas publicaciones de la prensa canadiense como la *Montreal Gazette* y la *Winnipeg Free Press*, que se mostraban contrarias a los cambios que quería introducir en la estructura y el funcionamiento de aquella unión internacional de dominios. Esas modificaciones supondrían un endurecimiento del mecanismo de trabajo que, entre otras cosas, obligaría a la celebración de una reunión anual de

mandatarios, el equivalente de un «gabinete imperial», que él controlaría *de facto* y manejaría a su antojo para cumplir con los objetivos de Downing Street. Aquel nuevo «giro al centralismo» asustaba a todo el mundo. Sus opositores insistían en que, si debía adoptarse algún cambio, antes debía ser autorizado por los respectivos parlamentos nacionales, y no decretado de forma unilateral desde Londres. Su lucha por la independencia había sido dura, y no estaban dispuestos a dejarse manipular por la maquinaria burocrática de Gran Bretaña.⁸

Entre las propuestas específicas planteadas, por ejemplo, el secretario Churchill abogaba por la reforma total de la administración en Oriente Medio, tal como había manifestado en marzo durante la Conferencia de El Cairo, a fin de organizar el gobierno de los nuevos países de la región que habían quedado bajo mandato tanto de Gran Bretaña como de Francia. Entre otras cosas, esperaba reducir los elevados costes de gobierno entregando gran parte del poder político a los propios árabes, hasta hacía muy poco bajo el yugo del Imperio otomano. Así, Irak iba a convertirse en un reino independiente gobernado por el emir de entonces, Faisal, uno de los hijos del rey Husein de la Hijaz, pero con la condición de que a la gran minoría kurda del norte del país se le concediera también la independencia. De manera análoga, en Jordania y Arabia Saudí se crearon nuevos reinos. La totalidad de la zona británica de Oriente Medio sería administrada por una fuerza británica creada para la ocasión y defendida por tropas indias.

El creciente problema entre judíos y musulmanes en Oriente Medio también comenzaba a salir a la palestra. Alexandre Millerand, primer ministro francés, criticó abiertamente a Gran Bretaña, y más concretamente a lord Balfour, por haber alentado el «sionismo», que Millerand denunciaba. Exigía el cese de toda inmigración judía al Mandato Británico de Palestina, aunque, por supuesto, aquel no era asunto de su incumbencia y no tenía nada que ver con Francia.

Churchill, a pesar de no haber sido desde siempre partidario de la causa judía, había quedado sorprendido e impresionado al visitar a los jóvenes campesinos judíos que vivían en el Mandato Palestino, tras la celebración de la Conferencia de El Cairo. Así protestaba en la Cámara de los Comunes: «Reto a quien quiera a que, tras ver un trabajo como el suyo, logrado con gran esfuerzo, defienda que el Gobierno británico debe plegarse a las aspiraciones del Gobierno francés y renunciar a su política, poniendo punto final a la inmigración de judíos a Tierra Santa». Churchill insistía en que tal cambio de política implicaría sin duda que los logros alcanzados en la agricultura «se verían anulados inevitable y brutalmente a causa de los ataques fanáticos de poblaciones árabes foráneas».⁹ Como se recordará, el futuro primer ministro había presenciado una *yihad*, o guerra santa, durante el enfrentamiento entre el Ejército de Kitchener y las fuerzas árabes de Mahdi, episodio con el que los británicos buscaban vengar la cruel muerte del general Gordon y volver a ocupar Sudán. La ferocidad árabe le había impresionado, y no quería verla de nuevo dirigida contra los granjeros judíos que tanta admiración le habían despertado.

A pesar de todo, los problemas en las zonas de Oriente Medio surgidas de la transformación de un Imperio otomano recientemente desmantelado en los nuevos estados de Líbano, Siria, Irak, Jordania, Palestina, Arabia Saudí y Yemen, habrían de continuar. Y en la vasta región acabarían desplegándose más tropas británicas y de otros territorios del imperio, y no menos, como Churchill había previsto.

El apoyo que éste dio, avanzado aquel mismo año, a la creación de un «estado irlandés» en

Irlanda del Sur, no fue muy bien recibido en Westminster, aunque acabó aprobándose al año siguiente. Todos los territorios del imperio en conjunto, incluidas Australia y Nueva Zelanda, no podían dejar de ser conscientes de las amenazas y los problemas reales a los que se enfrentaban; entre ellos, la necesidad de firmar un tratado de paz definitivo con el recién creado estado de Turquía, aliada de Guillermo II en la última guerra. Si no lograban entenderse, era muy posible que hubieran de enviar tropas de nuevo.

El anterior imperio alemán también estaba pendiente de desmembramiento. La radical oposición de las colonias a que Berlín cediera sus dominios insulares del Extremo Oriente a Japón sería en vano. El «peligro amarillo», que tanto pánico había suscitado en Occidente en los primeros años del nuevo siglo, seguía provocando gran inquietud, especialmente en los antípodas. Las dos «islas blancas», Australia y Nueva Zelanda, estaban rodeadas de un «mar amarillo», a miles de millas de Europa, protegidas tan sólo por una delgada línea de acorazados de la Marina Real. Y, sin embargo, Japón, fiel aliado durante la Primera Guerra Mundial —sus barcos de guerra habían escoltado a aquellos mismos australianos y neozelandeses en sus desplazamientos hasta Europa—, no hacía sino reclamar el pago por los servicios prestados, de manera que las islas alemanas del Pacífico Occidental pasaron en Versalles a manos japonesas, a pesar de todas las objeciones.

Para el propio Japón, el futuro parecía igualmente incierto, incluso en la cuestión básica de quién era o no aliado de quién, pues la Alianza Defensiva Anglojaponesa, establecida hacía casi dos decenios y que expiraba en cuestión de meses, seguía en fase de revisión. Si los ingleses se negaban a renovarla, ¿en qué posición quedaría Tokio?

Sin embargo, en Londres, en 1921, mientras se sucedían los actos que jalonaban la apretada agenda real y que puntuaban uno de los viajes más completos que cualquier dignatario extranjero hubiera realizado jamás a la capital, aquellos engorrosos asuntos apenas si formaban parte de las prioridades de nadie. El programa se inició en la abadía de Westminster, y siguió con la convocatoria al Parlamento por parte del Black Rodé. Allí, el príncipe heredero tuvo ocasión de vislumbrar, por vez primera, los mecanismos de una verdadera democracia, clave del Imperio británico, tanto en la Cámara de los Lores como en la de los Comunes. Como no podía ser de otro modo, tanto el alcalde de Londres como el teniente de la ciudad le dieron la bienvenida en Guildhall, y le agasajaron con una copiosa cena en Mansión House. Por su parte, el gobernador del Banco de Inglaterra, en la cercana Threadneedle Street, ofreció al séquito visitante una visita por las cámaras acorazadas del imperio, incluidas las fabulosas salas donde se guardaban los lingotes de oro, a las que muy pocos tenían acceso. Un poco más abajo, en la Torre de Londres, custodiada por sus célebres *beefeaters* ataviados con sus trajes tradicionales, recorrieron las celdas de la histórica prisión en la que María, reina de los escoceses, y sir Walter Raleigh esperaron que el filo de la espada del verdugo pusiera fin a su vida. Admiraron las famosas joyas de la corona y subieron a las estancias más altas de las murallas para ver los cuervos reales. Llevaron al invitado a pasar el fin de semana a la finca campestre del Chequers, que lord Lee de Fareham había puesto a disposición del primer ministro y que no iba a tardar en donar al Estado de manera permanente.

Allí, un ojeroso y atribulado Lloyd George hizo lo que pudo por entretener al príncipe real, halagándolo siempre que tenía ocasión al considerar su país como «bravo aliado» de Inglaterra.

El príncipe heredero, ya célebre por lo intensivo de su formación militar, debería realizar sin duda visitas a algunas de las más importantes instalaciones del Ejército británico, entre ellas la de Aldershot, para pasar revista a la Guardia de Coldstream; la Academia militar de Sandhurst, para asistir al desfile de la bandera; o la de la vecina Camberley, donde ochocientos oficiales de caballería británicos e indios marcharían ante el príncipe, antes de demostrar sus habilidades marciales y ecuestres. Pero, para sorpresa del duque de York, que en aquellas visitas le servía de guía, lo que realmente llamó la atención del príncipe fue el escuadrón número 24 de las Fuerzas Aéreas con sede en el aeródromo de Kenley (cerca de Londres) y sus trescientos aviones. Allí presencié acrobacias aéreas, arriesgadas maniobras, el bombardeo de trincheras desde los cazas de Bristol, así como otras simulaciones de gran realismo que incluían aviones descendiendo en caída espiral y pilotos saltando en paracaídas. De hecho, el programa sufrió un retraso, al insistir el príncipe en estudiar los distintos tipos de aparatos, su respectivo armamento y los nuevos instrumentos de navegación, y al mantener largas conversaciones con sus pilotos. Los demás actos hubieron de ajustarse, pero el príncipe ordenó a sus ayudantes que tomaran muchas notas, notas que revisaría cuando regresara a su país.

De vuelta en Londres, hubo recepciones en la Embajada, una cena organizada por el príncipe de Gales en el palacio de Saint James, una invitación en respuesta a las recibidas que dio el ministro de Asuntos Exteriores, lord Curzon de Kedleston, cuya mansión, en el número 1 de Carlton House Terrace, albergó la flor y nata de la sociedad del imperio. El altivo Curzon, con todo su poder y su inmensa fortuna, era uno de los estadistas más influyentes de su época. El príncipe heredero no podía sino sentirse impresionado por todo lo que había visto hasta el momento, que representaba lo mejor de los logros imperiales, en un despliegue cegador sin parangón en cualquier otra capital del mundo.

Por otra parte, hubo tiempo también para jornadas más relajadas. Como no podía ser de otro modo, el rey Jorge invitó a su huésped real a jugar al golf. Hirohito se vistió por primera vez en su vida con la chaqueta de *tweed* y los bombachos. Pero a pesar de lo mucho que había practicado en la cubierta del acorazado que lo acercaba a su destino cruzando el Mediterráneo, no fue en ningún momento un rival digno del rey, que se esforzó al máximo por no sacarle tanta ventaja como habría podido. Las estrambóticas sacudidas de cuello y cabeza del príncipe heredero, de las que la gente ya se había percatado en anteriores recepciones y que habían atribuido a su nerviosismo, volvieron a ponerse de manifiesto en el campo, y no contribuyeron precisamente a que obtuviera mejores resultados. Aquellos problemas físicos lo acompañarían el resto de su vida.

El monarca se preocupó por que el joven príncipe tuviera ocasión de asistir a los teatros de Londres. A pesar de no hablar apenas inglés, pareció disfrutar enormemente con la comedia *Sibila*, que se representaba en el Daley's Theatre, protagonizada por José Collins. También le gustó *La Sociedad de Naciones*, musical en el que participaban las encantadoras hermanas Dolly, y que estaba en cartel en el New Oxford. Desde su llegada a Inglaterra, era la primera vez que el ilustre visitante se reía a carcajadas. Si el West End había recuperado sus antiguos esplendor, fama y patrocinadores, los espectáculos de posguerra eran sobre todo de carácter ligero, y en el

Adelphi se representaba *La princesa traviesa*, y en el Palace, unas funciones especiales con Mary Pickford, y *Fausto con Tostadas* en el Gaiety. En el Haymarket había en cartel una obra más seria de Somerset Maugham, *El círculo*, y en el Wyndham, una «obra de aventuras» que llevaba por título *Bull-Dog Drummond*, en la que el papel principal lo interpretaba el popular Gerald du Maurier.

Antes de que Hirohito abandonara Inglaterra para visitar Escocia y Francia, Jorge V le impuso la Gran Cruz de Caballero de la Ilustrísima Orden de Bath, y lo nombró general del Gran Ejército británico. Al príncipe casi lo embargó la emoción cuando su sastre le confeccionaba el espectacular uniforme. Su larga estancia en el corazón del imperio casi tocaba a su fin, pero fue entonces cuando realizó la visita más importante de su periplo desde el punto de vista simbólico: el homenaje al mayor monumento conmemorativo de la guerra en Gran Bretaña, el Cenotafio de Whitehall, donde fue recibido por el segundo almirante, sir Henry Oliven. Un caballero del rey depositó una corona de laurel, palma y claveles rojos y blancos en el plinto, y el príncipe heredero, descubriéndose la cabeza y con el uniforme del Ejército, hizo dos reverencias ante el monumento que representaba la sangre derramada de más de un millón de personas.

El séquito de Hirohito, formado por militares en su práctica totalidad, partió rumbo a Francia. Dos de sus miembros, concretamente, habrían de seguir ocupando altos cargos a lo largo de las dos décadas siguientes. Se trataba de su primo, el príncipe Kan'in Kotohito, y el teniente general Nara Takeji. Durante su estancia en Francia, a Hirohito se unieron sus tíos favoritos, con los que mantenía una estrecha relación: la princesa Asaka y Higashikuni, que habrían de desempeñar un papel decisivo en su futuro y en el del Imperio nipón.

Dadas su frialdad habitual y su dificultad para desenvolverse en las ceremonias oficiales y religiosas —debidas en parte a una meningitis sufrida durante su infancia que le había causado una deformación en la columna vertebral, lo que a su vez había degenerado en el hundimiento gradual de un hombro—, la esperanza de la corte japonesa era que el joven príncipe, en tanto que primer representante de la familia imperial en realizar una visita pública a Occidente, culminara su periplo si no con brillantez, al menos de manera digna. Por eso, los comentarios elogiosos aparecidos en la prensa internacional supusieron un alivio, además de una sorpresa. Y si parte de aquel notable éxito era atribuible a la rígida formalidad que rodeaba a aquel enviado japonés tan especial, en buena medida se debió probablemente a la jovial campechanía de su anfitrión, el rey Jorge V, primer interesado en lograr que tan delicada misión fuera todo un éxito.¹⁰

Por otra parte, el propósito de aquella visita de Estado, descontando su naturaleza claramente formativa para el futuro gobernante de Japón, era asegurar la renovación de la Alianza Defensiva Anglojaponesa, renovación que, a pesar de todas las sonrisas y las sinceras bienvenidas, no se logró. Aquel contratiempo acabaría teniendo complejas repercusiones a lo largo de las dos décadas siguientes. Entre bastidores, Estados Unidos —los acreedores más importantes de Gran Bretaña entre los años 1914 y 1918—, apoyados por los australianos —que, al igual que los norteamericanos, seguían experimentando una histeria nada fingida ante el «peligro amarillo»—, habían presionado a los británicos. El dinero fue un factor significativo, pues como los

estadounidenses ejercían una presión extradiplomática sobre Londres para que abonara la inmensa deuda contraída por causa de la guerra, Gran Bretaña se vio obligada a exigir, además de las compensaciones de guerra a Alemania, la devolución de los dos millones de libras en préstamos que, en el mismo concepto, había concedido principalmente a Francia, aunque también a Bélgica, Italia y Japón. Winston Churchill lamentó el fin de aquella Alianza Anglojaponesa. «Se renunció a muchos vínculos —comentó—, que más tarde, tal vez, habrían resultado de inmensa utilidad en aras de la paz.»¹¹ Y así fue como una amistad casi íntima dejó paso a la tradicional desconfianza mutua, que con el tiempo culminó en una guerra.

Sin embargo, no se trataba de que Occidente pretendiera arrastrar a Japón a una especie de abismo diplomático. Era más bien que pretendía reorientar los lazos entre el Imperio nipón y Occidente, y definirlos en el marco de una nueva conferencia internacional sobre desarme, que se inauguró en Washington D. C. a finales de 1921. La encabezaban audaces políticos estadounidenses, decididos a reducir futuras confrontaciones internacionales mediante la reducción del armamento, a expensas, sobre todo, de las mayores Marinas del mundo. Dos de los vocales estadounidenses, el secretario de Estado Charles Evans Hughes y Theodore Roosevelt *jr.* abogaron por un desmantelamiento sustancial de acorazados de los países aliados —es decir, de Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia, así como un recorte drástico en la construcción naval. Aquellas medidas tenían sentido sólo si todos los «aliados» acataban las mismas normas, y sólo si los enemigos derrotados, sobre todo Alemania, también cooperaban. Ésta, por su parte, no figuraba como signataria, y su Armada estaba limitada por el Tratado de Paz de Versalles.

Tras meses de negociaciones celebradas en la capital norteamericana, en 1922 se firmaron los nuevos tratados: el Tratado de las Cuatro Potencias, rubricado el 6 de febrero por Charles Evans Hughes, lord Balfour, Aristide Briand y el barón Katô; y el Tratado de No Proliferación Armamentística. Este último, en palabras de Hughes, pondría «sin duda fin a la carrera armamentística naval. Al mismo tiempo, mantiene el equilibrio relativo de las grandes potencias navales [...]. Estamos dando el mayor paso emprendido en la historia para establecer el imperio de la paz».¹² El objetivo era reducir el número de acorazados en una proporción de 10:10:6, o 100 millones de toneladas en el caso de Estados Unidos, una cantidad similar en el de Gran Bretaña y 600.000 toneladas en el de Japón. Los nuevos límites, además, debían reducirse a la mitad en un breve espacio de tiempo, para indignación de los altos mandos de la Marina tanto estadounidenses como británicos, a los que nunca habían consultado adecuadamente sobre las necesidades defensivas de sus respectivos países. Hughes, Roosevelt *jr.* y los demás componentes de la delegación estadounidense actuaron desde una burbuja aislada, sin llegar a consultar a la Junta Naval, que era la encargada de asesorar y establecer las políticas de la Armada y los planes para la defensa del país. La proporción que ahora se proponía, de 5:5:3, obligaba a Estados Unidos a desmantelar o hundir muchos de sus acorazados y cruceros, además de cancelar la construcción de otros quince. El Ejército usó potentes acorazados nuevos, como el Washington, de 32.500 toneladas, para realizar prácticas de impacto sobre blancos, y los hundió frente a los cabos de Virginia. Con la excepción de uno o dos buques importantes, la totalidad de la flota de la Armada estadounidense estaba compuesta por naves anteriores a la Primera Guerra Mundial, anticuadas y

con un armamento obsoleto. Por su parte, a Japón se le exigió que destruyera ocho nuevos acorazados, pero lo que hizo en realidad fue «destruir» ocho buques de guerra que todavía se encontraban en fase de planificación. Por lo que respecta a los portaaviones, se trataba de un concepto novedoso para todos los Ejércitos, de manera que no se estableció ninguna restricción a su construcción. Lo mismo puede decirse de los submarinos, aunque en este caso se trataba de embarcaciones ya existentes y de utilidad demostrada. El único consuelo para Estados Unidos fue que pudo conservar dos buques que se encontraban en construcción, el Saratoga y el Lexington, que de cruceros de combate pasarían a convertirse en portaaviones.¹³

Con el tiempo, los tratados de 1922 surgidos de la Conferencia de Washington demostraron ser un triunfo considerable para Japón. El desequilibrio se ponía de manifiesto de manera más clara en el caso del Tratado de No Proliferación Armamentística, que obligaba a Estados Unidos y a Gran Bretaña a no reforzar la fortificación de las defensas existentes y de las instalaciones navales en el Pacífico, incluidas las de Singapur, islas Filipinas, Wake y Guam, así como a no construir otras nuevas. Es más, Japón asumió el control de islas hasta entonces gobernadas desde Alemania, como las Marianas.

La mayoría republicana en el Congreso de Estados Unidos se había opuesto a la intervención del país en la Primera Guerra Mundial, y había rechazado su participación en la Sociedad de Naciones. Ahora, los mismos intereses habían destruido los buques de guerra más modernos de la Armada estadounidense y habían reducido en gran medida sus efectivos. Ese proceso de recorte habría de prolongarse a lo largo de las décadas de 1920 y 1930. «Estamos dando el mayor paso emprendido en la historia para establecer el imperio de la paz», había proclamado Evan Hughes. En realidad, la Conferencia de Washington para la No Proliferación Armamentística de 1922 hizo posible que llegara a desencadenarse otra guerra mundial, gracias a la incompetencia de los «estadistas» americanos y británicos.

El príncipe Hirohito, «general británico», se sentía bastante satisfecho con el recibimiento que le habían dispensado en Gran Bretaña. Tras visitar Francia, el Vaticano, y ser recibido por el rey Víctor Manuel, embarcó en el acorazado Katôri y emprendió el viaje de regreso a Japón por el océano Índico.

Aquel periplo por Occidente resultó de gran importancia tanto para Hirohito como para el imperio que no tardaría en heredar. No se trataba de que adquiriera una comprensión profunda de lo que había visto, pues la visita había sido breve y sus experiencias se habían producido en todo momento en un ámbito oficial y en cuanto invitado de Estado. Además, la limitación había sido mayor dado su casi total desconocimiento de la lengua inglesa. Sin embargo, a partir de entonces, empezó a seguir con gran interés los asuntos relativos a Occidente, interés que ya no abandonó hasta el día de su muerte, y llegó a leer libros y periódicos tanto en francés como en inglés. Eran muchas las cosas que admiraba de Gran Bretaña y el «estilo de vida británico», entre ellas el golf, las carreras de caballos y el jazz occidental (que por otra parte estaba prohibido en todo el país, incluso en el palacio de su padre). Tomaba todas las mañanas un desayuno inglés a base de huevos fritos, tomate asado, beicon (o salchicha, cuando podía conseguirla) y tostadas. Y todas las tardes,

se hacía servir el «té inglés». Mandó construir un campo de golf en los jardines del palacio, e incluso se ponía los bombachos tradicionales para bajar a practicar. Tanto él como su esposa Nagako* y sus hijos vestían sólo con ropas europeas (excepto durante las ceremonias de Estado o el *Shinto*), y a sus ministros de Gobierno les obligaba a llevar chaqués ingleses en sus apariciones públicas (con faldones y sombrero de copa).

En cuanto príncipe regente primero, y emperador después, Hirohito fue apartándose cada vez más de la sociedad, y esa exclusión alcanzaba también a la mayoría de miembros de la familia imperial. Pasaba gran parte de su tiempo de ocio en un laboratorio marino que se había hecho construir en su palacio. Sin embargo, mantenía una relación muy estrecha con su esposa, y desayunaban, almorzaban y cenaban juntos casi todos los días, pues, a diferencia de sus predecesores, Hirohito renunció a tener concubinas. Pero por más que jugara a las cartas y se entregara a otras distracciones occidentales, en el fondo era no sólo japonés, sino el emperador de Japón. La educación que había recibido le había inculcado los valores de la historia Meiji y los conceptos filosóficos del sintoísmo, el confucianismo y el budismo zen. Pasó toda su vida en el Extremo Oriente, y allí era donde ejercía sus responsabilidades. Se esperaba de él que se convirtiera en soldado (todos los príncipes reales tenían la más alta graduación en el Ejército de Tierra y en la Armada), y fue formado y educado por militares. El teniente general Nogi había supervisado y dirigido sus estudios primarios en la Peer's School; después, el almirante de la Flota Tôgô Heichachirô asumió la misma responsabilidad en el equivalente a su formación superior, que estuvo dominada por la historia militar y materias afines.¹⁴

Cuando el general Nogi se quitó la vida, en un suicidio ritual tras la muerte del abuelo de Hirohito, el emperador Meiji a quien servía, el joven lloró. Esa fue probablemente la única vez en su vida en que exteriorizó su tristeza. Sentía una gran admiración por aquel firme partidario de la disciplina, un rígido y honrado samurai de antaño que había llevado una vida monacal y que había dedicado su vida entera a la corona imperial.

El 18 de julio de 1920, el general Nara Takeji, soldado célebre por derecho propio, además de diplomático, fue nombrado tutor oficial de Hirohito y su asesor en asuntos militares. Junto con el viejo almirante Tôgô, se mantendría en su cargo el resto de su vida. Asesorado por un marino y un soldado por los que sentía auténtica admiración, a Hirohito lo llevaban por la senda militar, y más teniendo en cuenta que el viejo pero todavía influyente mariscal de campo Yamagata Aritomo siempre estaba presente en su entorno.¹⁵ Esos tres hombres le recordaban a diario la grandeza de sus antepasados, en especial la de su abuelo, el emperador Meiji, y sus hazañas militares. Al haber pasado los veranos de su infancia en campamentos del Ejército y en bases navales, el perfil de Hirohito había quedado bien definido antes de que partiera rumbo a Londres en 1921. Así, no debe sorprender que a su regreso, descontando cierto apego por la cultura occidental, su manera de ver el mundo siguiera apoyándose punto por punto en el código del samurai.

Dos de los hermanos menores de Hirohito iban a desempeñar cargos de responsabilidad durante su reinado. A Chichibu (o Yasuhito), nacido en 1902, un año después que él, lo habían educado junto con el príncipe heredero, pero a diferencia de éste, cuya meningitis le obligó a pasar mucho tiempo en cama e hizo de él un niño enfermizo y débil, era mucho más alto, fuerte y bastante más atlético. Aunque recibieron la misma formación, centrada por supuesto en la

educación militar, no siempre compartían las mismas opiniones. Mientras Hirohito adoraba a su abuelo Meiji, el guerrero, a Chichibu le resultaba frío y distante, y no valoraba sus lloros. Al ser de una edad tan parecida, de vez en cuando regañaban. Pero en esos casos, al menor lo castigaban con severidad, y ya desde muy pequeño le informaron de que su hermano mayor gobernaría la tierra de sus antepasados algún día, y que debía ser tratado con especial respeto. «El emperador es el Cielo en la tierra, es divino y sagrado. Prevalece sobre todos sus súbditos. Debe ser reverenciado y es inviolable [...] [y] no está sujeto a las leyes [...]. No puede ser objeto de comentarios ofensivos, ni [siquiera] tema de conversación», como un consejero recordó a Chichibu, joven testarudo, rebelde y altivo.¹⁶ Por otra parte, al hermano menor se le concedía mayor libertad de movimientos en su vida personal que a Hirohito, el heredero, siempre «en formación», preparándose para el gran papel que le tocaría representar algún día. Con todo, a los dos niños se les educaba para que alcanzaran los puestos militares de mayor graduación y recibían la instrucción militar básica. No se sabe con certeza si se les obligó a realizar prácticas de bayoneta clavándola en cerdos vivos, como era preceptivo para los demás soldados (en los años venideros, los japoneses recurrieron a prisioneros de guerra coreanos, chinos, británicos, americanos y australianos para esos mismos entrenamientos). Si a Hirohito nunca se le consideró fuerte, era incapaz de controlar ciertas convulsiones musculares involuntarias y acabó teniendo un hombro más hundido que el otro, Chichibu destacaba en todos los deportes, incluidos la natación y el patinaje.

El gran viaje a Europa de Hirohito había resultado un éxito tan rotundo tanto para el Gobierno japonés como para la familia imperial que decidió preparar un programa similar, aunque más ambicioso, para Chichibu. Como a éste sí le lo había educado para que dominara el inglés, se decidió que pasara un año estudiando en la Universidad de Oxford.

A su llegada a Inglaterra a principios de 1925, también fue calurosamente recibido por el rey Jorge. Al igual que había sucedido con su hermano, le mostraron el país y lo llevaron a realizar un periplo por Europa, tras lo que se instaló en el Magdalen College, en Oxford, una institución universitaria ubicada en medio de un gran parque habitado por ciervos. El príncipe japonés se vestía como los demás estudiantes, llegaba puntualmente a sus tutorías y sin duda se calaba el típico canotier para montarse en las barcas del Cherwell. A pesar de los pasos antinipones que tanto Estados Unidos como Gran Bretaña habían dado en Versalles, la familia imperial japonesa seguía siendo abiertamente probritánica y prooccidental en aquel momento, y aquella tendencia podría haber seguido desarrollándose si Chichibu no se hubiera visto obligado a abandonar repentinamente Oxford, apenas unas semanas después de su llegada, tras recibir la noticia de que su padre, Yoshihito, el emperador Taisho, estaba gravemente enfermo. Partió de inmediato del puerto de Southampton, pero antes de llegar a América le informaron de su muerte.¹⁷

En Nueva York, el príncipe Chichibu fue recibido por el embajador Matsudaira Tsuneo, amigo íntimo de la familia imperial. En Washington D. C, conoció al presidente Calvin Coolidge. El príncipe se había convertido en un hombre moderno, y se sintió atraído al momento por Setsuko, la hija del diplomático, que tenía diecisiete años y estaba «occidentalizada», vestía con ropas modernas, llevaba un corte de pelo *à la garçon* y había estudiado en la Quaker Sidwell Friends School. Le gustaba bailar y jugar al tenis, como a Chichibu.

Concluida la estancia en Estados Unidos, regresó a Japón para tomar posesión de su nuevo cargo en la corte y proseguir con su formación militar. Su hermano mayor se había convertido en emperador *de facto*, aunque por el momento la ceremonia de coronación no iba a celebrarse. Entretanto, Chichibu y Setsuko se casaron y se instalaron en un ala del palacio de Asaka, situado en el recinto de 96 hectáreas que conformaba el Palacio Imperial de Tokio. La joven pareja bailaba el charlestón, escandalizaba a la familia paseándose en patines por los pasillos de palacio, vestían a la última moda occidental, bebían whisky con soda, y se hicieron construir la primera pista de *squash* de Japón. Pero cada vez tenían menos contacto con Hirohito.

El segundo hermano del nuevo emperador era el príncipe Takamatsu. Había nacido en 1905 y había recibido la preceptiva formación cortesana y militar antes de ingresar en la Academia Naval y tomar cursos intensivos en la Escuela de la Armada Imperial, la Escuela de Torpedos, y las de Aviación y Artillería. También a él lo educaron a la manera «occidental», en cuanto se refiere al atuendo, los gustos musicales y el té de la tarde. A pesar de ser homosexual, su condición de príncipe imperial le obligaba a casarse. Su prometida, Kikuko, era una joven malcriada y de fuerte carácter que encajaba con él a la perfección. En 1930, la joven pareja realizó el viaje de rigor a Occidente, que incluyó la ya obligada recepción en el palacio de Buckingham, donde en esta ocasión el príncipe Takamatsu impuso al rey Jorge la Orden del Sol Naciente.

Tras un periplo por muchas de las capitales europeas, el príncipe y su esposa embarcaron en el crucero de lujo Aquitania rumbo a Estados Unidos, país que le interesaba desde hacía tiempo y del que había leído bastante. A diferencia de sus hermanos, que no se sentían especialmente atraídos por el país y se mostraban reservados con la prensa, Takamatsu, al llegar a Nueva York, conversó encantado con los periodistas, y declaró que «estaba impaciente por ver todas las cosas que hablaban de la grandeza de América [...]».¹⁸

Pero en aquel punto, el príncipe se apartó del itinerario planificado y, por primera vez, se convirtió en el instrumento de los intereses políticos y económicos estadounidenses.

Sin duda debió sorprenderse al informarle su embajador de que iban a pasearlo en el tradicional desfile por la Quinta Avenida, durante el cual iría acompañado por una banda y por la caballería de Estados Unidos. Todo aquello lo habían ideado la Banca Morgan y el presidente del país. Ambos habían realizado importantes inversiones en Japón y en algunas de sus recientes conquistas coloniales. Lo cierto es que al llegar a Washington, Takamatsu fue recibido por el presidente Herbert Hoover, que le esperaba en la Union Station para darle la bienvenida a la capital y escoltarlo hasta la Casa Blanca, donde iba a celebrarse un banquete oficial en su honor. Una recepción aún más espléndida aguardaba al príncipe en el hotel Mayflower, donde tuvo lugar una cena a la que asistieron cincuenta de las personalidades más influyentes del país. Allí tuvo ocasión de conversar con Douglas MacArthur que, a sus cincuenta y un años, era jefe del Estado Mayor, aunque sus condecoraciones y galones no lo eximían de la controversia que su figura empezaba a suscitar. Aquellos dos hombres no volverían a encontrarse hasta pasados quince años, y cuando lo hicieron las circunstancias eran muy otras.¹⁹

Un tercer hermano, Mikasa, nació en 1914, trece años después que Hirohito, y también fue educado para seguir la tradicional carrera militar. A pesar de la miopía que aquejaba a los miembros de la familia, en 1941 terminó sus estudios en la Academia Militar y, durante los

últimos años de la guerra, sirvió en la fuerza aérea.

Para Occidente, el efecto que tuvieron las visitas de los príncipes fue de lo más positivo. Sin duda, los dirigentes occidentales se llevaron la impresión de que se trataba de una familia real cortés, muy tradicional y estable. Esa misma imagen de la familia —extensiva a todo Japón— era la que seguía cultivándose cuando Joseph Grew llegó a Tokio en junio de 1932, tras su nombramiento como embajador de Estados Unidos.

Los dos portaaviones rápidos recién botados, el Kaga, de 248 metros de eslora, y el Akagi, de 250, orgullo de la flota y del emperador, destacaban entre los 206 buques de guerra y los 39 submarinos dispuestos para aquella ocasión excepcional. Con su peso de 43.700 y 42.800 toneladas, respectivamente, y con capacidad para alojar 153 aviones, aquellos barcos eran los gigantes de la flota, y los mayores del mundo. Sólo el Lexington y el Saratoga los igualaban en tamaño. Aquellos dos portaaviones se harían tristemente famosos trece años después, en las islas Hawai, un domingo por la mañana. Cuarenta y cinco mil tripulantes —más de la mitad de los efectivos totales de la Armada imperial— y sus oficiales formaban en posición de firmes, con sus trajes de gala, aquel 2 de diciembre de 1928: 130 aviones de guerra modernos sobrevolaron el estrado de honor en el que se encontraba Hirohito, el emperador Shôwa recién coronado.²⁰ Un poco por debajo, los príncipes Chichibu, Takamatsu y el joven Mikasa. También estaban presentes otros miembros destacados de la familia imperial, entre ellos los príncipes Asaka Takahiko, Higashikuni, Takeda, Kan'in y Konoe; los almirantes Nagumo, Yamamoto, Katô, Nagano, Nomura y el anciano Tôgô; y los generales Yamagata, Nara y Tojo. Aquella fue una de las escasas ocasiones en las que todos aquellos hombres, asociados con la guerra que se avecinaba, se vieron juntos.

Hasta ese momento, Japón había dependido en gran medida de británicos, alemanes, franceses y americanos para la fabricación de sus buques de guerra y aeronaves, pero, ahora, de la industria japonesa ya salían sus propios portaaviones, acorazados, cruceros, destructores, submarinos y aviones.²¹ Hacía dos días, la fuerza aérea japonesa y el Ejército habían rendido honores al emperador con una demostración de fuerza colectiva igualmente impresionante que tuvo como escenario la Avenida de los Desfiles de Yoyogi, en Tokio, y durante la cual éste pasó revista a una tropa formada por 40.000 hombres —la mayoría veteranos de campañas en el extranjero—, sobrevolada por cientos de cazas y bombarderos.²²

Aquellos actos con los que se conmemoraba la entronización y deificación de Hirohito, 124^o emperador de Japón, ponían fin a unas ceremonias que se habían iniciado hacía semanas. Antes, en una alocución dirigida a 2.700 oficiales militares y personalidades civiles, muchas de las cuales oían o incluso veían a Hirohito, de veintisiete años, por primera vez, declaró cuál era la filosofía que iba a guiar su gobierno del país:

En los asuntos domésticos, es mi sincero deseo propiciar la armonía en el pueblo, guiándolo con benevolencia por el sendero del bien para alcanzar la mayor prosperidad para el país. En las relaciones exteriores, es mi sincero deseo

mantener la paz mundial en el extranjero y extender la buena voluntad entre las naciones mediante la diplomacia, contribuyendo así al bienestar de la humanidad.²³

Palabras de paz y de esperanza... con el telón de fondo de un impresionante alarde armamentístico. Años antes, cuando tenía diecinueve, ya había abordado el mismo tema en un escrito privado: «Debo entregarme a esta importante misión [la cooperación con la Sociedad de Naciones] para lograr una paz permanente en el mundo». Pero a esas palabras seguían otras: «¿Cómo haré para cumplir con mi deber? Sin una preparación militar, será difícil obtener buenos resultados diplomáticos. Y no nos convertiremos en un país rico a menos que propiciemos el florecimiento de la industria y los transportes [...]. Si no logramos eso, seremos incapaces de mantenernos a la altura de las grandes potencias».²⁴ El Japón de Hirohito debía ser una gran potencia, en pie de igualdad con los demás gigantes del mundo. Aquella era su visión de la «paz».

. Y ahora que ya no era sólo un príncipe heredero y tenía en sus manos el destino de un imperio, debía tomar importantes decisiones que estuvieran a la altura de sus palabras. Había escuchado con atención al príncipe Konoe Fumimaro exponer las soluciones a los acuciantes problemas económicos del país, y tratar de los temas concomitantes de la «guerra» y la «paz real». «La distribución desigual de la tierra y de los recursos naturales son causas de guerra —había dicho Konoe—. No conseguiremos una paz real hasta que modifiquemos la irracional situación internacional [...]. Cada año, la población de nuestro país aumenta en un millón de personas, lo que supone una gran carga para nuestra economía nacional. No podemos [permitirnos] esperar a que se produzca un ajuste racionalizador del sistema mundial.»²⁵ Por tanto, Japón debería expansionarse más allá de sus fronteras, y así solucionarían muchos de sus problemas. Si en 1928 Hirohito no estaba plenamente de acuerdo con las afirmaciones del príncipe Konoe, había sido educado desde la cuna por militares, había vivido desde siempre la vida militar y sus valores eran militares. Y allí, mientras contemplaba su poderosa flota, ya había empezado a cumplir con su principal objetivo de modernizar el Ejército para estar a la altura de los grandes. Durante su reinado, aquella flota no tardaría en cuadruplicarse.

Para los serios observadores extranjeros presentes durante la lectura de su famoso discurso ante los más altos mandatarios del país, la declaración de intenciones de Hirohito respecto a los asuntos nacionales e internacionales resultó de lo más inquietante a la luz de los problemas que se cernían sobre Japón. Como había declarado el príncipe Konoe, la tasa de natalidad estaba fuera de control, y nadie había propuesto ninguna medida para resolver la doble cuestión de alimentar y dar trabajo a aquel creciente número de personas. El pueblo no tenía acceso a la sanidad. Un gran número de profesionales altamente cualificados se beneficiarían de la expansión económica e industrial que se preveía pero, no obstante, ni Hirohito ni nadie se había enfrentado a la cuestión. La mayor parte de las tierras cultivables se encontraban en manos de unos pocos hombres, que en general descendían de las antiguas familias de la aristocracia, y a los pocos campesinos que poseían alguna porción de tierra se les diezmaba a impuestos, mientras el Gobierno no era capaz de proporcionar alimento al país. Parecía evidente que, dada la crisis por la que atravesaba, gran parte de los alimentos y de las materias primas deberían importarse. Hirohito acabó por

convencerse de que la solución de la conquista de territorios extranjeros propuesta por Kono para acceder a dichos productos era la única viable.

El emperador no olvidaba la revuelta que había sacudido Japón entre 1918 y 1921, antes de su periplo europeo. Todo había empezado con unas protestas que, unidas a la hambruna, habían causado miles de muertes y disturbios por todo el país. Sin embargo, en lugar de entregar más tierras a los campesinos para que cultivaran arroz, por ejemplo, el Gobierno movilizó a 57.000 soldados con órdenes de aplastar a los descontentos. En lugar de ayudar a los granjeros y potenciar la producción, el Gobierno encarceló o mató a numerosos productores agrícolas. Los sangrientos disturbios que siguieron a aquellas medidas y que tuvieron como escenario, entre otros, el arsenal de artillería de Tokio, la mina de hierro de Kamaishi, la de cobre de Ashio, la Compañía del Acero de Yawata y los astilleros Kawasaki-Mitsubishi, no suponían precisamente buenos augurios. Una vez más, se enviaron tropas para acabar con aquellas huelgas.²⁶

En lugar de reconocer la necesidad urgente de introducir reformas en la economía y las instituciones de todo el país, el Gobierno optó por aplastar los problemas, que eran económicos y políticos, pero sobre todo humanos. Al actuar así, cortó de raíz cualquier posibilidad de propiciar mejoras sociales y económicas a corto o medio plazo. Lo que resultaba manifiestamente malo no podía sino empeorar, dada la actitud del Gobierno imperial respecto a las reformas. La grave situación económica japonesa desbordaría los límites del país y se dejaría sentir en todo el Extremo Oriente, pues la solución a sus males pasaba por la expansión y la conquista de otros países, por cargar a los vecinos con los mismos problemas que a ellos los acosaban... a punta de bayoneta.

La situación del Japón de la preguerra —hambre, disturbios, desempleo, sistemas ineficaces de gobierno y administración— se produjo en parte porque los grandes conglomerados comerciales, financieros e industriales, conocidos como *zaibatsu* (por ejemplo, Mitsui, Iwasaka, Yasuda, Mitsubishi, Sumitomo y, posteriormente, Nissan), que dominaban la economía en su totalidad, eran intocables, y estaban protegidos por el Estado y por el propio emperador. Varios miembros de la familia imperial mantenían vínculos, directos o indirectos, con los *zaibatsu*, igual que los *genrô* o antiguos hombres de Estado, y muchos de los altos mandos militares. El propio emperador estaba, tradicionalmente, bajo influencia de los *genrô*.

El sistema bancario era igualmente corrupto y, lo que era peor, su gestión resultaba a todas luces incompetente. La banca nipona se asentaba sobre arenas movedizas: el presidente del Banco de Japón, Inoue Junnosuke, asesor imperial, parecía ignorar los principios más elementales de la prudencia bancaria. Las inversiones y los préstamos angloamericanos no escaseaban, y entre los concedidos se encontraban los de Baring Brothers, Kuhn & Loeb, J. P. Morgan, John D. Rockefeller, Schiff y Warburg.²⁷ Pero gran parte de aquel dinero pasaba directamente a manos de los dirigentes de los poderosos conglomerados financieros, así como de los altos mandos militares y de los miembros del Gobierno. Un experto resumió en los siguientes términos la situación del Japón de entonces y de la posguerra: «En Japón la corrupción viene legitimada por su implantación sistemática. Está tan bien organizada y se ha convertido hasta tal punto en parte del funcionamiento extralegal del sistema japonés que la mayoría de ciudadanos no la reconoce como tal».²⁸ Así, el soborno se consideraba un procedimiento básico en cualquier negocio, incluidos los

proprios bancos. Los préstamos que éstos concedían a las industrias, los ferrocarriles, a las grandes empresas comerciales o a simples particulares importantes —amigos honorables— no estaban exentos de ese riesgo. Los avales casi nunca se exigían y apenas se hablaba de ellos, y casi nunca se emitían cheques a crédito. Por tanto, no debe sorprender que unas ochocientas entidades bancadas de todo el país —la mitad del total— se hundieran en 1927, dos años antes del *crash* de Wall Street. Para salvar la economía nacional de la desintegración, el Gobierno tuvo que intervenir inyectando 2.000 millones de yenes.²⁹ Los bancos no eran solventes, y la totalidad del sistema se encontraba en una situación desesperada, como si se hubiera abierto una enorme brecha en el casco de un barco, que se hundía rápidamente, por más esfuerzos que se hicieran para bombear el agua. Los efectos de aquella catástrofe resultan visibles todavía hoy.

Pero todo intento de reforma económica o política iba, literalmente, en contra de la ley, como también era ilegal cualquier crítica al Gobierno o al emperador. Cualquier voz discordante equivalía a una «revuelta», se consideraba comparable a un acto de traición y podía castigarse con la pena capital, de acuerdo con una legislación que se denominaba «Ley para el Mantenimiento de la Paz».³⁰ El propio Hirohito, a pesar de las informaciones a las que tenía acceso y de conocer de primera mano la ineficacia y la corrupción que socavaban el sistema, sentía terror ante la posibilidad de que se produjera cualquier cambio en cualquier ámbito de la sociedad. Para lograr una reforma verdadera resultaba imprescindible prescindir del sistema en su totalidad y partir de cero, y ello implicaba, necesariamente, el sacrificio de la corona.

No era posible abordar todas aquellas cuestiones con medios políticos. Con frecuencia, el parlamento japonés, la Dieta, se limitaba a hacerse eco de los deseos imperiales. En teoría, los ministros del Gobierno se mantenían en su cargo sólo con el beneplácito del emperador. La consecución del sufragio universal para los hombres en 1925 resultó en realidad una medida inútil con la que sólo cambiaron las apariencias. Un solo partido controlaba la política, y el emperador lo controlaba todo.

Ahora, en 1928, el año de su coronación, el propio Hirohito permitió la ampliación de la Ley para el Mantenimiento de la Paz y la aplicación de la pena de muerte (sin derecho a juicio con tribunal popular) para incluir a los considerados culpables de participar en protestas o actividades de agitación contra la propiedad privada de cualquier tipo —industrias, tierras de cultivo, etc...—, o de criticar la política del Gobierno o a sus ministros. A los partidos de la oposición no se les permitía, literalmente, «oponerse» al Gobierno, cuestionarlo o propiciar el debate con él. La prensa del país también estaba silenciada. La deificación del emperador Hirohito, que tenía totalmente fascinados a los jefes de los Gobiernos occidentales que hacía poco lo habían agasajado en sus respectivos países, impedía en mayor medida, si eso era posible, el ejercicio de la oposición en el país. Cualquier tipo de ataque dirigido contra un dirigente de carácter divino, designado por el shinto, se consideraba un sacrilegio, algo parecido a lo que sucedía con los ataques al Vaticano y a la Iglesia católica durante la época de la Inquisición española, que se creó en 1478 y perduró hasta el siglo XIX. Así, aquel príncipe heredero tímido y aparentemente bienintencionado de 1921 se había convertido en cuestión de siete años en un ser inasequible, intocable y tan infalible como el Papa; ya no era un ser humano, sino un dios no sometido a la autoridad de nada ni de nadie. «Todas las religiones son muy débiles, y ninguna se encuentra en

los cimientos del Estado», había declarado Itô Hiôhumi, el sabio político, en 1921. Por tanto, argumentaba, Hirohito sustituía aquella carencia recordando a la gente la «divinidad» del emperador y su posición más allá de todas las leyes.³¹ Y la constitución Meiji del abuelo de Hirohito ya había establecido hacía tiempo que «el emperador es sagrado e inviolable».³²

El maestro que más había influido en el príncipe heredero en materia de derecho internacional, el profesor Tachi Sakutarô, que ejercía en la Facultad de Derecho de la Universidad Imperial de Tokio, le había hecho descender desde el reino celestial en que habitaba para inculcarle una visión de los conflictos internacionales basada en la *realpolitik*. Tachi había explicado al joven príncipe que la guerra era siempre legal, nunca ilegal, y que, en realidad, el «derecho internacional vigente» había sido un invento de Occidente para subvertir los intereses del Estado. También había enseñado al joven príncipe que el derecho a la autodefensa permitía iniciar una guerra a fin de expandir el territorio del país (para solucionar el problema del exceso de población) o de proteger la vida y la propiedad de los japoneses que vivían en otros países.³³ Hirohito también recibió formación académica de otros profesores universitarios, en materias como filosofía, economía, ciencia e historia. Pero era la memoria perdurable de su mentor, el general Nogi, así como las enseñanzas e interpretaciones sobre el derecho del profesor Tachi las que acompañaban al emperador ahora, en 1928, y las que habrían de acompañarle en el futuro. Según éstas, el Estado, Japón, tenía derecho a hacer «lo que hiciera falta» para proteger sus intereses, y si una filosofía política como aquella la adoptaba oficialmente un emperador que era a la vez «sagrado e inviolable», el pueblo debía seguirla, le llevara a donde le llevara, sin vacilaciones de ningún tipo. Japón no era una democracia, sino un Estado autoritario bendecido por los dioses.

Aunque a las masas no se les permitía expresar el más mínimo desacuerdo, el descontento sí se percibía, sin embargo, entre la selecta élite gobernante, entre los respetados ministros, pertenecientes a la aristocracia o, lo que era más importante, entre facciones de los oficiales militares que se oponían tanto a la política estatal como a los objetivos que perseguía. Y por más ilegal que fuera, aquellas facciones estaban a punto de demostrar cuál era su verdadera fuerza, con su capacidad para derribar los muros del imperio de una vez por todas.

Sin embargo, en el Extremo Oriente existían otros retos más allá de las costas del archipiélago nipón. Como se ha visto, algunos líderes japoneses, entre ellos Konoe, habían insistido en el derecho del país a la expansión, a la conquista de Estados vecinos con el objeto de lograr el desarrollo económico, industrial y social del Estado. Dichas pretensiones ya les habían llevado a protagonizar conflictos con las potencias occidentales, que pugnaban por tomar posiciones en la región. Entre éstas se encontraban Holanda, Francia y Gran Bretaña. Con todo, habían sido los rusos los que habían mostrado una agresividad más activa a finales del siglo XIX. El zar Nicolás II había culminado la construcción del tren Transiberiano, que llegaba hasta las costas del Pacífico, y aquel acto había conducido a la Guerra Ruso-Japonesa de 1904-1905, que se saldó con la abrumadora victoria naval nipona. Los rusos, tan testarudos como los japoneses, siguieron insistiendo en su expansión por el Extremo Oriente, y realizaron intentos de conquista en territorios del sur, en China y Manchuria, que eran precisamente los lugares que Japón también ambicionaba. Con las guarniciones soviéticas alineadas en las fronteras de la República Popular de Mongolia y de Siberia, y dados los intereses japoneses en la región, Hirohito estaba a punto de

verse obligado a emprender acciones que no había previsto.

Capítulo 2

El mundo en movimiento

Es casi imposible que no se produzca un conflicto armado entre dos civilizaciones tan distintas.

HENRY STIMSON, secretario de Estados Unidos para la Guerra, 1928¹

A Turner no hacía falta contarle gran cosa. Normalmente iba un paso por delante de los demás.

ROYAL INGERSOLL, almirante de Estados Unidos (rememorado tras la guerra)²

«Durante su estancia en Japón, el capitán Turner se entregó sin problemas, con notable don de gentes y soltura, al programa de festejos que le prepararon. Se expresaba bien y estaba a la altura de la Armada», refirió a Washington el contraalmirante Royal Ingersoll. Allí, el presidente había seguido la misión de Turner con especial interés.³ Dadas las suspicacias japonesas y lo impredecible de sus decisiones, un paso en falso por parte de Turner podría haber desencadenado una crisis internacional o incluso una confrontación militar. Tras su viaje a bordo del Astoria, y en parte como reconocimiento a la excelente labor realizada en aquella delicada misión, Kelly Turner fue convocado a Washington en octubre de 1940.

Allí se le informó de que debía asumir la dirección de la División para la Planificación de Guerra, de gran influencia en la Armada y que, siguiendo las órdenes personales de Roosevelt, iban a ascenderlo de rango. Trabajaría al mando del nuevo secretario de la Marina, Frank Knox, y bajo las órdenes directas del jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante Harold «Betty» Stark.⁴ Turner sería responsable de dilucidar cuál era la situación real de los conflictos en todo el mundo y de recomendar el papel que en ellos debía desempeñar la Marina estadounidense, en coordinación con el resto del Ejército. Dicho de otro modo, sería el encargado, ante el jefe del Estado Mayor de la Armada y el presidente de Estados Unidos, de poner sobre aviso y preparar a la Marina para la siguiente amenaza a la que debía hacer frente el país y todo Occidente. Ya no se trataba de los juegos de guerra llevados a cabo en la Escuela Naval de Guerra de Newport, donde había sido profesor, ni de los «problemas de la flota» o ejercicios anuales en los que participaba. Ahora se ocuparía de hechos que tal vez requirieran la intervención militar estadounidense en un futuro muy cercano. Para el desempeño de su cargo, en la oficina de Stark, contaba con la colaboración del contraalmirante Leigh Noyes, director de comunicaciones; con el contraalmirante Walter Anderson, director de Inteligencia Naval, así como con el anterior oficial en el puesto, que había pasado a ser segundo de Stark, el almirante Roy Ingersoll.⁵

Todos aquellos oficiales ya se conocían, y si en sus vidas privadas tenían poco en común, estaban ligados por su dedicación a la Marina estadounidense y por la necesidad de prepararla para que pudiera enfrentarse a cualquier situación que supusiera una amenaza para el país. Inteligentes y de fuerte carácter, no resultaba fácil trabajar con ellos. Si Stark había escogido a Turner había sido por el prestigio adquirido en el excepcional ejercicio de sus más que demostradas capacidades, y no por ser «políticamente correcto». Lo cierto era que Kelly Turner nunca había destacado por su encanto personal ni por su sentido del humor.

Las instancias oficiales de Washington se encontraban presas de una fiebre bélica tras el desconcertante éxito de la guerra relámpago de Alemania, que había concluido con la conquista de gran parte de la Europa occidental entre los meses de mayo y junio de 1940 y con la inesperada rendición de Francia y la totalidad de sus Fuerzas Armadas el 22 de aquel último mes. A Estados Unidos, así como a Gran Bretaña, la acción le cogió por sorpresa. Se trataba de una eventualidad que no había previsto. Francia, que había luchado con tanto arrojo durante casi cuarenta y nueve meses, en la Primera Guerra Mundial, no había resistido ni ocho semanas en esa ocasión. Por supuesto, Gran Bretaña se encontraba en una posición muy comprometida, aislada de pronto ante la combinación de fuerzas de Alemania e Italia, y con la artillería y los aviones alemanes instalados en los acantilados de Calais, a apenas veintidós millas de las costas inglesas.

La situación en el Mediterráneo no era más halagüeña. Las tropas británicas del norte de África debieron replegarse hasta Egipto, y los alemanes amenazaban tanto El Cairo como el canal de Suez, de importancia capital. En el otro extremo del mismo mar, el bastión de Gibraltar también se encontraba en grave peligro. Los británicos temían el avance del Ejército alemán a través de España y Portugal, ayudado tal vez por bombarderos germanos que operaran desde aguas del protectorado francés de Marruecos. Malta vivía un asedio casi diario, y Alejandría también era escenario de ataques. Al nordeste, Grecia estaba amenazada, y las tropas y aeronaves del Eje se encontraban cada vez más cerca. Si alemanes e italianos lograban cerrar los dos extremos del Mediterráneo, les resultaría fácil unir sus fuerzas a las japonesas, que operaban en el océano Índico, cortando así el paso británico hasta Oriente y la comunicación con sus propias fuerzas en el Mediterráneo.

La caída de Francia tenía una trascendencia mucho más inmediata para Estados Unidos. En junio de 1940, Roosevelt había logrado que, en la Conferencia de Repúblicas Latinoamericanas celebrada en la capital cubana, se adoptara una política de «neutralidad no neutral», con la esperanza de apoyar e imponer la Doctrina Monroe, que defendía que Norteamérica y Sudamérica debían quedar al margen de las interferencias europeas. La intención era impedir que el Eje tuviera acceso y dominara el espacio aéreo y aguas territoriales americanas, tanto del norte como del sur. Aquélla no era una amenaza meramente teórica, pues los alemanes ya se mostraban muy activos en Sudamérica donde, en países como Brasil y Argentina, contaban con influyentes comunidades, importantes por número y tradición.

La amenaza alemana se vio redoblada cuando los franceses abandonaron a los británicos en 1940 en el fragor de la batalla pues, a diferencia de lo ocurrido con checos y polacos, aquéllos no trasladaron sus aviones de guerra a Gran Bretaña,* y existía el temor de que París entregara su renovada flota naval a las potencias del Eje. Además, Francia también provocaba gran inquietud

en Washington a causa de la proximidad y la situación estratégica de sus colonias y posesiones en todo el mundo, en especial de los puertos y buques de guerra del Caribe, a un tiro de piedra de los estados norteamericanos del golfo de México, la base estadounidense de Guantánamo, en Cuba, y las instalaciones que el país poseía en Puerto Rico. Si los alemanes llegaban a controlar aquellas posesiones francesas, tendrían a su alcance la destrucción o el bloqueo del Canal de Panamá, con lo que dividirían en dos la Marina de Estados Unidos y causarían estragos en el comercio. Las enormes y mal protegidas refinerías de petróleo de Araba y Curaçao podían ser fácilmente tomadas por la Marina alemana, tan necesitada de combustible. Si Francia abría su puerto de Martinica a los submarinos y los buques de guerra alemanes y permitía que la Luftwaffe operara desde la isla, América entera sería vulnerable al ataque. Eso sin contar, claro está, que Washington no tenía siquiera la seguridad de que los propios barcos franceses no fueran a «colaborar» con el Eje en dichas acciones bélicas.

Más al norte, las diminutas islas francesas de Saint Pierre y Miquelon, pegadas a la costa meridional de Terranova, podían causar los mismos problemas y suponer una amenaza para las principales rutas marítimas entre Norteamérica y las islas Británicas. Si los japoneses entraban en la guerra y se unían al Eje, todas las costas de Estados Unidos quedarían expuestas de manera simultánea a la amenaza. La situación era tan crítica que incluso el coronel Charles Lindbergh, recientemente condecorado por el Gobierno nazi y antibritánico declarado —el más destacado de los muchos y muy influyentes partidarios de la política de aislacionismo— recomendó al Congreso la necesidad urgente de crear una fuerza aérea de al menos 10.000 aviones de guerra para proteger las costas del país, incluidos los aislados territorios de Alaska, Hawai y las islas Filipinas. En cuanto a Australia y Nueva Zelanda, su defensa se convertiría en una pesadilla y tal vez hubiera que optar por abandonarlas.

La cuestión de un posible conflicto bélico con Japón no podía considerarse nueva. De hecho, desde principios de siglo se habían realizado ejercicios y maniobras que se basaban precisamente en aquella hipótesis, a instancias de un Theodore Roosevelt siempre vigilante. La estrategia básica para esa guerra, un ataque en el Pacífico Central, quedó detallada en el Plan de Guerra Naranja (el naranja era el color que se asignaba a Japón en las maniobras militares, siendo el azul el que correspondía a Estados Unidos). Aunque ni el presidente ni el Congreso reconocieron jamás por escrito la existencia de dicho informe, el secretario de la Marina llevaba preparando aquellas simulaciones desde 1924. Cada año se desarrollaban distintas maniobras en las que se planteaban distintas amenazas, incluidos ataques contra la costa Oeste de los EE.UU., el canal de Panamá o Filipinas. Sin embargo, hasta 1939 no empezó a prestarse atención al Pacífico Sur. Durante los ejercicios navales de 1928, portaaviones estadounidenses bajo el mando del almirante Joseph «Bull» Reeves, entre los que se encontraban el Langley y el Lexington, tomaron Pearl Harbor por sorpresa y «bombardearon» y «destruyeron» las instalaciones de las fuerzas de mar y de aire.⁶ El capitán Jack Towers, al mando del Langley, había contribuido a la preparación del plan maestro y se mostró satisfecho con los resultados: los «atacantes» habían logrado lo que muchos de los altos mandos habían definido como «imposible». Sin embargo, al teniente Marc «Pete» Mitscher, alto

mando de aviación que iba a bordo del Lexington, se le vio taciturno, pues los portaaviones eran toda su vida.⁷

Más tarde, el domingo, 7 de septiembre de 1932, Towers volvió a participar en el lanzamiento de un ataque a Pearl Harbor desde el noroeste, antes del alba, dirigido por el almirante Harry E. Yarnell y el capitán Ernest King. También en esa ocasión pillaron totalmente desprevenidas a la Marina y la aviación de Estados Unidos. En Honolulu, un espía japonés tomó notas de todo y las pasó a su cuartel general de Tokio, que tres años después, otro domingo, ordenaría reproducir los ataques simulados de 1932 y 1938 —pero en aquella ocasión con fuego real.⁸

El estamento militar estadounidense tenía sin duda muy mala memoria. Ya en 1925, Towers había abogado por el establecimiento de una política de aviación a largo plazo, afirmando que la fuerza aérea no era sólo «los ojos de la Armada, sino también su brazo derecho». No hacía falta demasiada imaginación, añadía, «para prever que algún día se convertirá también en el izquierdo».⁹ Turner, junto con el almirante William Moffett, estudió las maniobras de 1928 y quedó muy impresionado. Como iba a desempeñar un papel fundamental en tanto que mando supremo en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, no estará de más esbozar aquí un somero perfil de su carrera.

Richmond Kelly Turner había nacido en Portland, Oregón, el 27 de mayo de 1885, descendiente de una familia de pioneros que habían emigrado desde Inglaterra a la colonia de Maryland a principios del siglo XVIII. Su posición de anglicanos prósperos les permitió recibir el usufructo de casi veinte kilómetros cuadrados de terreno en el condado de Carolina, a unos ochenta de la actual capital del país. Cuando el tatarabuelo de Kelly Turner abandonó la Iglesia de Inglaterra para abrazar la metodista, el clan se dividió. La rama de Kelly Turner se separó y se trasladó al Oeste hasta llegar a Oregón, donde el padre del almirante, Enoch, conoció y se casó con Laura Kelly, hija de un rico granjero. Como los Turner, los Kelly también habían llegado a las colonias en el siglo XVIII, aunque ellos eran metodistas que habían partido de Irlanda del Norte.

Tras el nacimiento de Kelly Turner en Oregón, Enoch Turner trasladó a su familia a California, más concretamente a la zona de Stockton, que fue donde se educó Richmond Kelly Turner, que tenía otros seis hermanos. En realidad, la educación era una pieza clave para la familia y sus padres le otorgaban la máxima importancia. Enoch había sido maestro y posteriormente editor de un pequeño periódico, siendo el primer miembro de la familia Turner en abandonar el cultivo de la tierra. Cinco de los hermanos de Turner acabarían siendo también maestros.¹⁰ Se trataba de una familia austera, pero unida y leal, educada en los estrictos principios del metodismo. Tal vez sea cierto que, más tarde, el almirante Kelly Turner apenas sonriera y no se caracterizara por su gran sentido del humor, pero no lo es menos que todos los hermanos y hermanas se mantuvieron unidos toda su vida.

Turner fue un buen estudiante de secundaria y pasó sin dificultad los exámenes de ingreso en la Academia Naval de Estados Unidos. A los diecinueve años, fue uno los 297 guardiamarinas que llegaron a Annapolis, Maryland, el 13 de junio de 1904. Entre los nuevos amigos que hizo allí se encontraban Marc «Pete» Mitscher y Tom Kinkaid, con quienes colaboraría estrechamente

durante la Segunda Guerra Mundial. Cursó las materias habituales, matemáticas, ingeniería, historia, literatura y náutica. Durante el «cruce práctico de verano» que se emprendía todos los años en una flota que incluía buques acorazados, cruceros, monitores y el velero insignia de la Academia, el *Sevem*, los guardiamarinas tuvieron ocasión de poner en práctica los conocimientos de náutica que habían adquirido en tierra, entre ellos los de navegación y artillería. A Turner, que posteriormente demostraría ser uno de los mejores oficiales de artillería, le instruyó en ese arte el teniente Ernest King. Kelly se graduó en 1908, siendo el cuarto de su promoción. El anuario de la Academia recoge que el joven sentía gran «amor por la aventura y [...] afición al juego del póker [...]. Sus diversas capacidades han resultado útiles a su clase [...] y es un hombre ocupado que apenas tiene tiempo para fumarse un pitillo».¹¹ Exceptuando la afición a las cartas, el resto constituye una descripción bastante exacta del futuro almirante.

Tras graduarse en la Academia «con matrícula de honor», Kelly Turner sirvió en varios cruceros de combate por el Atlántico, incluidos el *Milwaukee* y, después, el *West Virginia*. Con posterioridad fue trasladado al escuadrón de cruceros acorazados del Pacífico y, siguiendo la ruta de las islas Salomón, llegó a Nueva Guinea y a las islas del Almirantazgo, pertenecientes al Archipiélago de Bismarck. La misión del escuadrón consistía en establecer nuevas estaciones de abastecimiento de carbón. A Turner lo asignaron a la Junta de Inteligencia de la flota, donde contribuyó a la preparación de la primera carta de navegación de Narest, en la isla de Marus Occidental. Aquella resultó ser una buena introducción a las aguas suroccidentales del Pacífico, que con el tiempo Turner acabaría conociendo muy bien.

Como le escribió a su madre, «la verdad es que aquí puede hacer mucho calor».¹² Y lo decía un joven criado en el centro de California, donde las temperaturas pasaban con frecuencia de los 38 °C. Era, además, un comentario típico de Kelly, breve y conciso. A él le interesaban los hechos, no lo exótico ni lo espectacular. Cuando atracaban en algún puerto, rara vez desembarcaba. Si no se dedicaba a confeccionar cartas de navegación, permanecía a bordo como oficial de artillería. Desde Manila, el escuadrón puso rumbo a Japón, y fue en Nagasaki donde Kelly tuvo su primer contacto con los japoneses —«un pueblo muy civilizado», como escribió a su madre. Pero desde que habían zarpado de Honolulu, «exceptuando un día que pasé en Manila, no he desembarcado y he dedicado todo mi tiempo a las guardias y al armamento. Y ha sido de lo más interesante [...]». En agosto de 1910, cuando era alférez y cobraba 170 dólares mensuales, Turner contrajo matrimonio. Si no trabajaba, por lo general se dedicaba a leer obras de entusiastas de la navegación, como Mahan, Darriers, Knapp y Bogan, así como los libros cuya lectura se exigía para aprobar ciertos cursos navales por correspondencia. En pocos años lograría el primer puesto de la promoción de 1908, como se hizo constar en el Registro Naval, puesto que conservaría el resto de su carrera.

Entre los destinos siguientes de Turner estuvo la reglamentaria estancia en la Academia en 1914, donde se dedicó a terminar sus trabajos de posgrado; una misión especial a bordo de una lancha cañonera en la República Dominicana, realizando tareas policiales (entre ellas, un desembarco armado en medio de un cruce de fuego); y períodos como oficial de artillería en un impresionante número de acorazados, incluidos el *Pennsylvania*, buque insignia de la Flota Atlántica comandado por el almirante Henry Mayo, y el *Mississippi* del capitán William Moffett,

con el que trabó una estrecha amistad. El contraalmirante Crayson Cártter recordaría más tarde al joven oficial en los siguientes términos: «Kelly despertaba la admiración y el respeto de toda la tripulación, lo que generaba una gran seguridad en sus dotes de mando. Su gran capacidad de trabajo (podía pasarse dieciocho horas dedicado a sus tareas, lo que no he visto jamás en otra persona) y su extraordinaria inteligencia justificaban sin duda la alta estima en que lo teníamos». En cuanto a su carácter, «no lo recuerdo exteriorizando jamás el más mínimo mal gesto cuando tenía noticia de un error cometido por alguien. No era en absoluto egoísta, y su única preocupación era el bien de la Marina [...]. Como ya he dicho, era todo seriedad y trabajo».¹³

El vicealmirante Newton McCully coincidía plenamente con esa valoración positiva, al menos en su mayor parte. «Su sensatez era extraordinaria —dijo, aunque no sin añadir—: Era muy tenaz en sus opiniones [...] y sus habilidades individuales eran tan acusadas que no hacían de él un buen subordinado». También describía a Turner como «muy capaz, resuelto y franco».¹⁴

La carrera de Turner era un ejemplo que se repetía en muchos otros de sus compañeros de clase. Aprobó el curso que realizó en la Academia Superior de la Marina de Guerra y fue nombrado director de la Fábrica de Armamento Naval de Washington. Posteriormente, y en el mismo centro, ejerció un cargo en la Oficina de Artillería. Comandó el destructor Mervine, y mereció la crítica de un joven alférez que se quejó de «su inquebrantable determinación para convertir un destructor correcto y eficaz en un pesado acorazado»,¹⁵ lo que por supuesto el interesado se tomó como un cumplido.

A los cuarenta y dos años, Turner sorprendió a todo el mundo con su decisión de seguir su carrera en la aviación naval. Tras obtener sus «alas doradas» en Pensacola, fue ascendido y nombrado comandante de un escuadrón recién creado, el de Aviación Naval de la Flota Asiática de Estados Unidos, con base en China, con lo que pasó a ser responsable de una región inmensa que incluía Japón, China y Filipinas. Al llegar a Manila en enero de 1928, constató con desazón que su «escuadrón» estaba compuesto en realidad por treinta y dos aparatos de todas las clases, entre ellos hidroaviones, y entrenadores de pilotaje, y formado sólo por otros cinco pilotos. Además, a casi todos los aviones les faltaban piezas de recambio importantes, y disponían de muy poca asignación para combustible. La situación no resultaba precisamente alentadora, pero lo cierto era que el presupuesto de la Marina menguaba año tras año, y eso que todavía no se había producido el colapso de la Bolsa de 1929. Esa era la dura realidad.

Desde su primera misión, posterior a su graduación, Turner se había sentido fascinado por el Extremo Oriente. Aunque en 1907, cuando la Gran Flota Blanca de Theodore Roosevelt, formada por diecinueve acorazados, visitó Japón, Turner era demasiado joven y no pudo, lógicamente, formar parte de ella, había seguido con atención los acontecimientos que se sucedían en aquel país, entre ellos la Guerra Ruso-Japonesa de 1904-1905, en la que el almirante Tôgô había destruido toda la flota del zar Nicolás II. Asimismo, estaba al corriente de la pugna constante que mantenían los dos países por el control de los territorios septentrionales del Extremo Oriente, una vez la línea férrea del Transiberiano llegó al mar y Rusia empezó a consolidar sus posesiones en la zona.

Ya en la década de 1890, el Ejército japonés había demostrado una sorprendente agresividad en todos los flancos, que empezó con la toma de Formosa (Taiwán), que China cedió a Tokio en

1895 mediante el Tratado de Shimonoseki, y siguió con la anexión por parte del imperio nipón de las islas Amami y Ryukyu (entre ellas, Okinawa), culminando con la invasión y ocupación de Corea en 1905, lo que supuso para Japón su tan anhelado aterrizaje en el continente asiático. Así las cosas, no fue casual que un inquieto Theodore Roosevelt decidiera que la flota americana «hiciera acto de presencia» en 1907, a fin de proteger el recientemente adquirido territorio de Filipinas. «Me interesa sobremanera que los japoneses entiendan que mis intenciones para con ellos no pueden ser mejores, pero también que no me inspiran ningún temor y que Estados Unidos ejercerá el mismo grado de intimidación de que sea objeto», declaró entonces el presidente.¹⁶ El viaje de la mayor y más moderna flota del mundo —10.000 millas hasta Tokio y, en total, 46.000 millas alrededor del mundo— constituyó en sí mismo una admirable proeza. Pretendía demostrar que incluso el «enemigo» más lejano podía ser alcanzado, que una gran fuerza naval era capaz de controlar los complejos aspectos logísticos de una misión como aquella, incluidos el suministro de combustible y el avituallamiento, y que todo ello podía lograrse sin errores ni contratiempos de consideración. Roosevelt tenía motivos para sentir inquietud ante las intenciones de Japón respecto de Filipinas pero, tras haber impresionado al país del sol naciente con aquella circunnavegación alrededor del mundo, bajó la guardia al decidir no mantener una Flota del Pacífico en la bahía de Manila, pues temía que si lo hacía podía proporcionar a Tokio la excusa que buscaba para iniciar una escalada bélica en aquel escenario. Sin embargo, aquella decisión demostró ser un grave error del presidente, porque fue precisamente aquella muestra de debilidad la que finalmente alentó a Tokio a iniciar la misma escalada que se pretendía evitar.

Los japoneses seguían prodigando su presencia en todos los frentes, en los cuatro puntos cardinales del Extremo Oriente, incluso en Filipinas, donde las tropas americanas temían una invasión inminente. Henry «Hap» Arnold, teniente segundo que se había licenciado hacía poco en West Point, acudió a Luzón a realizar unos ejercicios de supervisión, y quedó impresionado con su arrogancia. En efecto, supervisores del Ejército japonés siguieron al equipo americano, tomando fotos y realizando sus propias inspecciones. «La verdad es que temíamos que Japón pudiera invadir Filipinas en cualquier momento [...]. Los hombres dormían con doscientas balas de munición dispuestas a los pies de la cama. No les embargaba el histerismo propio de novatos y soldados de reemplazo [...]. Los japoneses, de manera sistemática y descarada, realizaban preparativos de guerra casi delante de nuestras narices.»¹⁷ También se habían detectado equipos japoneses en Hong Kong, Singapur, las Indias Orientales Holandesas y otros puntos. El bien intencionado *quid pro quo* de Roosevelt —renunciar a que en Manila hubiera una gran base para fomentar la cooperación japonesa— había fracasado. Por otra parte, la decisión del presidente de emprender la construcción del Canal de Panamá, construcción que los franceses no habían logrado llevar a cabo, resultó más que providencial. Cuando el canal se inauguró en agosto de 1914, la víspera misma del inicio de la Primera Guerra Mundial, toda la logística y la estrategia navales de Estados Unidos quedaron redefinidas, pues a partir de entonces habían de recorrerse miles de millas menos en los desplazamientos desde y hasta el Pacífico.

Como no podía ser de otro modo, Kelly había seguido con interés todos aquellos acontecimientos,

y sabía a qué atenerse cuando, en 1928, asumió el mando de su escuadrón de Aviación Naval. Su intención era mantener los ojos bien abiertos mientras lo preparaba para el nuevo papel que iba a desempeñar en el Extremo Oriente. Sus escasos pilotos volaban siempre que las reservas de gasolina lo permitían, y observaban al Ejército japonés de Kwantung atravesar la frontera de Corea del Norte para reconocer la línea de la costa y los ríos que se adentraban en la tierra. Como resultado de la agresión japonesa y de su cada vez mayor poder militar, el almirante Mark Bristol, al mando de la Flota Asiática en 1928, estaba tan preocupado que la puso en situación de alerta general y lo dispuso todo para evacuar a los ciudadanos estadounidenses residentes en China.¹⁸ Tras revelarse que el primer ministro japonés había ordenado el asesinato de un poderoso señor de la guerra chino, Chang Tsolin, aquel mismo año, ya cualquier cosa parecía posible.¹⁹

Turner entrenaba a sus pilotos para que se acostumbraran a las atípicas condiciones meteorológicas del Extremo Oriente, que incluían tifones imprevistos que limitaban la altitud. También existían serios problemas de comunicación por radio, debidos a frecuentes tormentas que descargaban con virulencia.

Entre las innovaciones de Turner se encontraban la vigilancia y la preparación de cartas de navegación aéreas, que se iniciaban en su base china de Chefoo (Yentai) y reseguían la línea de la costa. Aunque su responsabilidad fundamental era el control de los movimientos de tropas de Kwantung que se dirigían hacia el norte desde Corea y Japón, Turner concedía gran importancia a la elaboración de mapas de las largas y complejas líneas costeras de las principales islas del archipiélago filipino. Su escuadrón fotografió Mindoro, Mindanao, la costa oeste de Luzón, desde el golfo de Lingayen hasta el estrecho de San Bernardino, y la costa este de la misma isla. Además, cartografió los puertos más importantes del país, así como los escenarios de posibles desembarcos anfibios de fuerzas enemigas, prestando especial atención al golfo de Lingayen y a isla López, situada en la bahía de Lamon, 200 kilómetros al sudeste de Manila, probables blancos de los japoneses en caso de invasión.

Tras mostrar sus nuevas cartas de navegación y exponer sus análisis personales ante el almirante Bristol —que le dio la razón en todos los aspectos—, Turner redactó un informe oficial con sus conclusiones en 1929: «Entre los oficiales de la Armada [él mismo, por ejemplo] suele considerarse un hecho prácticamente consumado que las fuerzas NARANJA desembarcarán en las costas del golfo de Lingayen».²⁰ En su doble condición de aviador y marino, Turner había tenido en cuenta modelos meteorológicos, corrientes, mareas, profundidad de las aguas, obstáculos submarinos, posibles puertos para el uso de hidroaviones, etcétera. Y acertaba de pleno al predecir dónde se producirían los desembarcos japoneses, que acabarían teniendo lugar en diciembre de 1941 y a principios de 1942. En su informe anual, Turner incorporó veinte memorias remitidas desde los servicios secretos, y recomendó con vehemencia que el Centro Naval de Inteligencia remitiera sus descubrimientos y mapas a las autoridades navales competentes, para que se integraran en un «dossier actualizado de los servicios secretos sobre el Extremo Oriente».²¹ Pocos años después, esos mapas de reconocimiento aéreo resultarían de incalculable ayuda al general MacArthur, a la fuerza aérea y, en especial, a los almirantes Bill Halsey, Raymond Spruance, Marc Mitscher y al propio Turner, pues les ahorraron muchos meses de trabajo cuando se preparaban para las nuevas campañas en la zona.

Asimismo, Turner también insistía en la necesidad de que su escuadrón estuviera operativo para el combate, y ponía mucho énfasis en las prácticas de artillería y en los vuelos nocturnos, en una época en la que a ninguna de las dos cosas se les concedía la más mínima importancia, si exceptuamos a uno o dos comandantes avanzados a su tiempo, como eran Jack Towers y Hap Arnold. Además, creía necesario que tanto los aviones del Ejército del aire como los de la Marina participaran en operaciones conjuntas en las que también estuvieran incluidas las fuerzas terrestres. Sentando otro precedente en la posición asiática, Turner destacó que «se cree que es la primera vez en la historia [militar de Estados Unidos] en que aviones del Ejército y de la Marina, en una única formación y bajo mando unificado, han lanzado un ataque simulado contra una flota hostil [que se preparaba para desembarcar en Filipinas]», prelude de las operaciones aéreas conjuntas que se desarrollarían en todo el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, y que se basaron en el modelo de Turner. «Esta maniobra —añadía— marca un avance importante para una defensa más eficaz de las islas Filipinas.»²²

Aunque el general de brigada Douglas MacArthur, futuro jefe del Estado Mayor del Ejército, que a la sazón servía como jefe del Departamento de Filipinas, aprobó la realización de aquellos ejercicios aéreos conjuntos, se opuso de forma radical a admitir operaciones anfibas similares entre el Ejército de Tierra y la Marina, que Turner y el almirante Bristol, su comandante, le solicitaron reiteradamente en 1929.²³ MacArthur rechazó toda colaboración del Ejército en ese sentido. Por desgracia, la disputa —larga, absurda, en ocasiones amarga y siempre contraria a la profesionalidad— que envenenaba las relaciones entre el Ejército de Tierra y la Marina desde el fin de la Primera Guerra Mundial iba a perdurar en la contienda que se avecinaba. Aquella rivalidad se extendería posteriormente a las fuerzas aéreas, y afectó a la selección del tipo de aviones que serían desarrollados y encargados, así como a la definición de su despliegue en Hawái, el Canal de Panamá y las aguas territoriales estadounidenses. ¿Quién era el encargado de defender la costa, y en qué casos debía la Marina sustituir al Ejército de Tierra? El franco general de brigada Billy Mitchel complicó todavía más las cosas al exigir la consolidación de todos los aviones bajo un único mando permanente, similar a la Royal Air Force británica, aunque el tamaño y las posiciones geográficas de los dos países fueran totalmente distintos y requirieran distintas soluciones.

En el momento de su traslado, y a pesar de haber mejorado de manera notable la eficacia y las capacidades de su escuadrón, Turner era más consciente que nunca de lo poco preparada que estaba la Marina de Estados Unidos para enfrentarse a un enemigo en el campo de batalla. La falta de una financiación que el Congreso no aprobaba suponía recortes anuales contra los que él nada podía hacer. Sin embargo, en sus informes anuales, de importancia inestimable, había al menos dejado por escrito lo que se necesitaba y lo que cabía esperar pues, como uno de sus oficiales subalternos destacó más tarde, «preveía una guerra con Japón [...] [y había] exigido a los demás trabajo duro y eficacia, predicando él con el ejemplo». Lo cierto es que había hecho todo lo que estaba en su mano. Como un asistente escribió luego, «mi opinión era que, como comandante del escuadrón, Kelly era insuperable en todos los aspectos», y no tardaría en contribuir mucho más y desde instancias mucho más altas.²⁴

Era cierto que las diversas conferencias internacionales celebradas hasta la fecha no habían resultado muy alentadoras. Con el Pacto Kellogg-Briand de 1928 se había renunciado a entrar en cualquier guerra, bello ideal que no habría de cumplirse. Al año siguiente, el Plan Young logró reducir los preparativos bélicos de Alemania, lo que sirvió de poco para apaciguar a Berlín, aunque la retirada de las últimas tropas francesas de Renania en 1930 se saludó con mayor entusiasmo.

En aquel mismo año, se celebró en Londres otra Conferencia para el Desarme Naval, de la que, como era habitual, Alemania quedó excluida. El Tratado de Versalles había limitado la flota del país derrotado a un máximo de seis buques blindados de 10.000 toneladas cada uno y de seis cruceros ligeros, sin posibilidad de poseer ni acorazados ni submarinos. Ahora, en Londres, la fuerza en cruceros de Japón se limitó al 69 % de la de Gran Bretaña y Estados Unidos, pero no se estipuló ninguna restricción para su posesión de submarinos. Los altos mandos militares nipones consideraron desproporcionado aquel Tratado Naval de Londres, y así lo denunciaron. Katô, Suetsugu y Tôgô habían exigido el levantamiento de toda restricción.

Winston Churchill también se opuso abiertamente a ese tratado que imponía límites a la fuerza naval de americanos y británicos por culpa de que otros Estados, como Alemania y Japón, incumplían las restricciones que les afectaban, a pesar del hecho de que al menos éste había sido uno de los firmantes en abril de 1930. Tanto a Estados Unidos como a Gran Bretaña se les prohibía poseer barcos de más de 35.000 toneladas, mientras que Alemania estaba construyendo dos enormes acorazados, el Bismark y el Tirpitz, de 45.000 toneladas cada uno. Los japoneses lo hicieron aún mejor, y no tardaron en planificar la construcción de dos superacorazados de 57.400 toneladas cada uno, el Yamato y el Musashi, cuyo armamento de 460 milímetros, el más potente de cualquier flota, habría de dejar atrás incluso el de la clase Bismark.

Como comentó cínicamente Churchill en relación con la nueva carrera armamentística, refiriéndose concretamente a Alemania, «por tanto, en la práctica, no había restricciones ni limitaciones de ningún tipo [...]. Podían construir tan deprisa como les resultara físicamente posible», y aquello fue lo que hicieron.²⁵

Al cabo de tres años, en 1935, el primer ministro James Ramsay MacDonald pondría las cosas más difíciles al romper el Tratado de Versalles y firmar en secreto el Acuerdo Naval Anglo-Alemán, que permitía a los alemanes empezar a reconstruir su flota hasta alcanzar un tercio de la británica. Además, unilateralmente autorizó la construcción de submarinos alemanes por primera vez desde 1918, hasta un 60 % de la fuerza submarina británica. Adiós al Tratado de Versalles y a la Sociedad de Naciones, y de paso a cualquier tipo de cooperación internacional. Churchill estaba harto de esas renunciadas navales «que nos han impedido construir el tipo de barcos que queríamos», y no sólo de la responsabilidad de MacDonald en el aquel asunto —a quien consideraba el colmo de la credulidad—, sino también del Tratado de Limitación Naval de Londres de 1930, que había establecido aquellas desastrosas restricciones sobre británicos y americanos, que eran países que sí se sometían a las leyes. Sin duda, Churchill habría suscrito la «reflexión» posterior de Hirohito, que afirmaba que «la inestabilidad del mundo afectaba a todos sus rincones y los desórdenes parecían interminables», verdad que pronto se vería magnificada exponencialmente.²⁶

Capítulo 3

«Propagar la virtud imperial»

Blanden el Convenio de la Sociedad de Naciones y, alzando el Tratado de No Agresión [Kellogg-Briand] ante ellos como si fuera su escudo de bondad, se atreven a censurarnos. [...] ¡No son quién para juzgarnos!

PRÍNCIPE KONOE, 1933¹

No se ha aprendido ninguna lección del pasado, y ni una sola se ha puesto en práctica [...].

WINSTON CHURCHILL, 7 de febrero de 1934²

Los oficiales de una unidad del Ejército de Kwantung, que tenían asignada la misión de proteger el ferrocarril del Sur de Manchuria, controlado por los japoneses, en la localidad de Liut'iaokou, cercana a Mukden, consiguieron organizar el incidente que llevaban tanto tiempo buscando, el pretexto para la invasión y la conquista de toda Manchuria, con sus ricos yacimientos de carbón y hierro y su gran capacidad agrícola, que permitiría la creación de nuevas industrias que darían trabajo a los cientos de miles de japoneses desempleados.

El 18 de septiembre de 1931, soldados japoneses, disfrazados con uniformes del Ejército chino, hicieron explotar un artefacto en la línea férrea a su paso por Liut'iaokou. En «represalia», las tropas niponas atacaron, matando a la práctica totalidad de los efectivos chinos, a los que pillaron por sorpresa. No hubo testigos. Simultáneamente, otro oficial japonés destinado a Ryojun (Port Arthur) transmitió a Tokio un informe que ya había sido redactado con anterioridad en el que refería aquel «incidente». En menos de cuarenta y ocho horas, miles de efectivos de refuerzo que se encontraban en alerta ya estaban de camino. O, como explicó a la prensa internacional Shidehara Kijūro, ministro de Asuntos Exteriores, «cuando los chinos atacaron, ellos [los soldados japoneses] no tuvieron otro remedio que cumplir con la misión para la que habían sido destinados allí, es decir, la de repeler aquel ataque y prevenir su repetición».³

Cuando, al día siguiente, informaron al emperador Hirohito y al primer ministro Wakatsuki Reijirō del «incidente de Manchuria», ambos mostraron gran irritación, y el primer ministro se quejó de que «ni el ministro de Asuntos Exteriores ni el de Defensa lo mantuvieran convenientemente informado» de lo que hacían. Wakatsuki insistió en que se trataba de «una acción irresponsable», pues los chinos contaban con unos 200.000 hombres desplegados en sus territorios de Manchuria, mientras que los japoneses «sólo disponían de 10.000 efectivos». Era una locura. Por su parte, el ministro de Defensa le aseguró que no lo era, pues «enviaremos tropas

desde Corea», medida que ya había sido diseñada con antelación. Aquella respuesta no era la que el primer ministro esperaba oír. Además, se le informó de que no era la primera vez que tropas japonesas cruzaban la frontera «sin autorización del Gobierno». «Dadas las circunstancias —concluyó resignado, encogiéndose de hombros—, me siento impotente para frenar a los militares. Pero ¿cómo puede actuar el Ejército de Su Majestad sin haber recibido sus órdenes?»⁴ Hirohito, al parecer igualmente furioso, deseaba zanjar la cuestión de inmediato para que no se les fuera de las manos, aunque por el momento no dijo nada. En capitánía, los altos mandos responsables del «incidente de Manchuria» tampoco estaban satisfechos... por la poca consideración que sus esfuerzos habían recibido de los ministros de Hirohito y de sus asesores personales, incluido un príncipe Saionji entrado en años que, por el contrario, aconsejaba prudencia y la retirada de las tropas. Con todo, el emperador seguía sin decir nada.

En realidad, era el Ejército el que controlaba la situación, y en la tarde del 21 de septiembre de 1931, el general Hayashi Senjûrô, al mando del Ejército japonés de Kwantung, en Corea, ya había empezado a enviar, unilateralmente, varias divisiones al otro lado de la frontera. Aunque contrariado en su fuero interno porque el Ejército hubiera actuado con tanta arrogancia al no informarle, Hirohito —a través de su portavoz, el general Nara— anunció que el emperador había aceptado aquella invasión a gran escala como un hecho consumado. «Esta vez no ha podido evitarse —dijo Hirohito—, pero tienen que proceder con más cuidado en futuras ocasiones.» En privado, alabó al Ejército por « segar la vida de tantos enemigos como si fueran malas hierbas». El que así se expresaba era el verdadero Hirohito.⁵

Como con tanto acierto conjeturó Winston Churchill, ciertos dirigentes japoneses seguían mostrándose inseguros de sí mismos, incluido el emperador, que en el transcurso de los años venideros tendería a variar sus posturas sobre muchas cuestiones. Sin embargo, tras todos aquellos cambios de opinión, y salvo muy escasas excepciones, siempre acababa alineándose con el Ejército. En el fondo, Hirohito, mentalmente débil y rodeado desde su infancia por militares, estaba imbuido de las proezas bélicas y la mística de los emperadores-guerreros del pasado, y decidido a seguir el ejemplo de sus venerados antepasados Meiji.

Así fue como empezó el «incidente de Manchuria», como el Gobierno japonés se refería oficialmente a la invasión. A pesar de la indignación generalizada de la comunidad internacional, Hirohito agilizó las operaciones, autorizando ataques aéreos de apoyo a la ofensiva del Ejército contra Chinchou (Kinchow), ciudad situada junto a la línea férrea que unía Pekín con Mukden.

Entretanto, un sentimiento de urgencia se apoderaba del Consejo de la Sociedad de Naciones y en la Conferencia para el Desarme General que se convocó en Ginebra y en la que, de forma unánime, se denunció aquella última agresión de Manchuria, y se protestó por la violación tanto de los principios fundacionales de la Sociedad como del Pacto Kellogg-Briand de 1928 que abogaba por la no participación en conflictos bélicos y del que Japón era firmante. Henry Stimson, secretario de Estado del presidente Hoover, suscribió la condena de la Sociedad, que se refería tanto a China como a Japón, y lanzaba un ultimátum a este último: debía retirarse de la Manchuria china antes del 16 de noviembre de 1931.

Aquella fecha llegó y quedó atrás, y la invasión japonesa seguía su curso. El imperio del sol naciente aseguraba haber tomado el norte de Manchuria por razones de autodefensa, pues temía

que los rusos lo hicieran antes que ellos. Ni una sola vez afirmó Hirohito que la invasión hubiera sido un error. Es más, el Gobierno de Wakatsuki acabó convertido en cabeza de turco de la invasión. El primer ministro, por otra parte, no contaba con una política eficaz para hacer frente al desmoronamiento de la economía nacional, y fue obligado a dimitir el 11 de diciembre de 1931.

Inukai Tsuyoshi, encargado de sustituirle en el cargo, aprobó el envío de tropas de refuerzo a Tientsin, localidad cercana a Pekín, así como a otras posiciones de Manchuria. El 4 de enero de 1932, tras pronunciar una breve condena de los combates que tenían lugar en los alrededores de Chinchou para aplacar las críticas de los países extranjeros, Hirohito alabó a su Ejército por su «defensa» de los intereses nacionales y su «lealtad». El Ejército de Kwantung logró ocupar aquella ciudad y siguió su expansión por los cuatro puntos cardinales como una plaga de langostas, completando la invasión de Manchuria el 1 de marzo de ese año. En menos de cinco meses, se había cumplido con la misión.⁶

Se declaró que Manchuria era independiente de China y que, a partir de entonces, se conocería como Manchukuo, según informó Tokio a los consternados delegados de la Conferencia sobre Desarme de Ginebra. Herbert Hoover, entre otros, anunció que Estados Unidos no reconocería ese nuevo Estado títere y amenazó con retomar su programa de construcción naval si Japón no se retiraba de inmediato. Pero el Imperio nipón sabía muy bien que el Gobierno presidido por Hoover había bloqueado sistemáticamente cualquier incremento a la dotación de la Marina estadounidense, que durante años ni siquiera había visto aumentar su flota en un solo barco, y por tanto se tomó su «amenaza» como la típica retórica hueca de Estados Unidos, que es lo que era.⁷

Entonces, en enero de 1932, para alegría de Tokio, en Shanghai se produjo un verdadero «incidente», esta vez no planificado, que puso las espadas en alto una vez más: un periódico local chino que se editaba en la gran ciudad internacional no condenó un reciente atentado frustrado contra Hirohito. Más tarde, un oficial del Ejército japonés provocó a una multitud de chinos para que atacara a un grupo de «monjes nichiren» nipones (que no eran más que soldados japoneses disfrazados, una vez más). Algunos de ellos murieron en la refriega, lo que dio a Japón la doble excusa que buscaba.⁸

El 28 de enero de 1932, una fuerza naval japonesa que ya se encontraba anclada en el río Whangpoo permitió el desembarco de infantes de Marina en Shanghai. Mucho menores en número que el moderno contingente chino, compuesto por 34.000 hombres, fueron barridos por éste. Entonces, unos incrédulos altos mandos japoneses ordenaron el envío de la fuerza expedicionaria de Shanghai para dar una lección a China. Sin embargo, tras más batallas sangrientas y la retirada del Ejército chino, la presión internacional sobre Hirohito se hizo excesiva y el 5 de mayo de 1932 el emperador aceptó una tregua en la que Gran Bretaña actuaría como mediadora, en parte para acallar la indignación de Ginebra, donde a los representantes japoneses la situación les resultaba de lo más incómodo.⁹

Pero la agresión japonesa no se limitaba a las operaciones militares en el extranjero pues, dentro del país, facciones de oficiales de Tierra y de la Armada se aprovechaban de la creciente rebelión que se producía en el seno del Ejército, mientras un clima más marcial iba apoderándose

gradualmente del pueblo japonés y de sus líderes, lo que hacía que la desestabilización del país aumentara. Todo aquel clima se tradujo en una oleada de asesinatos que se había iniciado en noviembre de 1930 con el del primer ministro Hamaguchi Osachi a manos de un político de la extrema izquierda. A él le siguieron los atentados contra dos ricos altos cargos empresariales —un anterior ministro de Economía, Inoue Junnosuke, y el barón Dan Takuma, director de la poderosa Corporación Mitsui— en febrero y marzo de 1932, perpetrados por civiles extremistas.¹⁰ El mismo primer ministro Inukai Tsuyoshi fue la siguiente víctima de unos asesinos, en esa ocasión jóvenes oficiales de Marina que también arrojaron bombas contra la sede central de su partido. Y, sin embargo, ante el creciente desconcierto de los observadores internacionales, Inukai, el segundo jefe de Gobierno que moría asesinado en las calles de la capital, era en realidad un moderado, que había denunciado el Tratado de Londres de Limitación Naval firmado en 1930, así como la condena que la Sociedad de Naciones había manifestado tras la ocupación de Manchuria. Otros oficiales de Marina lanzaron más ataques con bombas contra edificios públicos, incluida la sede del Banco de Japón y la comisaría de la policía metropolitana. Lo irónico del caso era que aquellos oficiales habían exigido la anulación del Tratado de Londres y de cualquier limitación al programa de construcción naval que el Imperio nipón considerara oportuno emprender, igual que habían hecho algunas de sus víctimas.

Aquellos asesinatos y la colocación de aquellas bombas, aquel reino general del terror en el centro mismo de su imperio, irritaba a Hirohito y le llevó cada vez más a alejarse y alejar a su Gobierno de la influencia de los partidos, a la vez que se apoyaba en los asesores de la corte. Su respuesta inmediata ante el problema planteado fue nombrar a un nuevo primer ministro desvinculado de la política de partidos, el viejo almirante Saitô Makoto, y darle instrucciones para que restaurara el orden y la disciplina tanto en la sociedad como en el Ejército. Así, Saitô formó un gabinete compuesto en gran medida por duros oficiales de carrera que se mostraban claramente favorables a las nuevas conquistas en el extranjero y al desarrollo de Manchukuo, tal como Hirohito había insistido.¹¹ Aquella fue, en efecto, su respuesta a los problemas del país.

Cuando se hizo público el informe que la Sociedad de Naciones había encargado a una comisión encabezada por lord Lytton y en el que condenaba la invasión japonesa a Manchuria, el almirante Saitô reaccionó proponiendo como represalia la retirada inmediata de Japón de la Sociedad. Entre los miembros más francos del nuevo Gobierno japonés se encontraban el general Araki Sadao, ministro de Defensa; el almirante Okada Keisuke, ministro de Marina; y el ministro de Asuntos Exteriores, Uchida Ryôhei. El 25 de agosto de 1932, éste anunció el apoyo del emperador a «la más justa y adecuada [...] medida que hemos adoptado en relación con China», y describió la creación de Manchukuo como respuesta a la «voluntad autónoma del pueblo que allí habita».¹² El 15 de septiembre, Japón reconoció oficialmente el Estado ilegal de Manchukuo, sellando el «Protocolo de Japón-Manchukuo» que allanaba el camino para la posterior anexión del segundo por parte del primero. Tanto iba a ser el interés de Japón en el «desarrollo» de Manchuria que, en 1939, habría invertido más de 1.000 millones de dólares en empresas en las que trabajaban unos 900.000 colonos japoneses civiles, todos bajo la dirección del director ejecutivo de la nueva Corporación Nissan, Kishi Nobusuke.¹³

Hacía tiempo que Hirohito veía los toros desde la barrera, en un intento de no romper

relaciones con Gran Bretaña y Estados Unidos. Siempre proclive a dejarse influenciar por los militares y las personas de su entorno más inmediato, empezaba apenas a imponerse, aunque todavía no lo bastante como para controlar el Ejército. Habían sido sus altos mandos quienes, en noviembre de le habían informado de la decisión de anexionar la gran provincia china de Jehol a Manchukuo, que pretendían invadir a principios de 1933. La respuesta de Hirohito fue ésta: «Hasta el momento, en Manchuria, la suerte ha estado de nuestra parte. Sería una lástima que ahora cometiéramos un error. Así que cuidado con la toma de Jehol».¹⁴

Hirohito, sin embargo, intentó aportar cierta apariencia de estabilidad al Gobierno y fortalecer su influencia en él mediante la designación de miembros de su propia familia para el ejercicio de cargos de importancia, entre los que destacaban los príncipes Kan'in, nombrado general del Estado Mayor del Ejército, y Fushimi, almirante del Estado Mayor de la Armada.

Desoyendo el consejo de Makino, su canciller privado, el emperador autorizó que su Gobierno se retirara de la Sociedad de Naciones el 27 de marzo de

1933, aunque le inquietaba el destino que pudieran correr las islas que Japón había recibido de Alemania tras el Tratado de Versalles.¹⁵ Transcurridos apenas dos meses desde aquella retirada, Japón se anexionó oficialmente la provincia de Jehol. El príncipe Konoé Fumihiko, a quien por entonces Hirohito convocaba con frecuencia para oír sus consejos, también secundaba la expansión del Imperio nipón y la ruptura total con Occidente. Los acontecimientos se precipitaban.

«La distribución desigual de la tierra y de los recursos naturales son causas de guerra — escribió Konoé en 1933—. No conseguiremos una paz real hasta que modifiquemos la irracional situación internacional.» Exigía la abolición de los aranceles en todo el mundo y abogaba por la «libertad de inmigración», eufemismo para justificar el derecho de los japoneses a colonizar países extranjeros cuando les conviniera. «Sin embargo, en el futuro inmediato existen pocas posibilidades de aplicar estos principios», con la consiguiente carga que ello suponía para un país que aumentaba en un millón de personas su población anual. «No podemos esperar a que se produzca un ajuste racionalizador del sistema mundial. Por tanto, hemos decidido avanzar en Manchuria y Mongolia como único medio para nuestra supervivencia.» Así, en pocas frases, Konoé resumía la actitud de Japón hacia el mundo, y exponía los que en su opinión constituían derechos inalienables de su país, en una declaración de intenciones de lo que habría de ser Japón en el futuro. Si el país necesitaba tierras para su excedente de población, tenía derecho a conquistar y eliminar a otros para alcanzar su propósito. Si necesitaba minerales y otras materias primas de las que carecía o de las que no disponía en cantidades suficientes en su propio territorio, tenía derecho a invadir y apoderarse de los países que pudieran proporcionárselos. (Parecía no ocurrírsele que el mismo objetivo podía alcanzarse de forma más barata y menos complicada mediante la expansión del comercio internacional japonés, vía utilizada por la mayoría de países civilizados del mundo.) Es más, ridiculizó sin disimulo a los países occidentales cuando éstos denunciaron su expansionismo. «Blanden el Convenio de la Sociedad de Naciones y, alzando el Tratado de No Agresión [Kellogg-Briand] ante ellos como si fuera su escudo de bondad, se atreven a censurarnos [...]. ¡No son quién para juzgarnos!» Las razas blancas de Occidente eran claramente inferiores a las amarillas de Japón y China, concluía. ¿Cuándo les entraría en la

cabeza?¹⁶

La «declaración de derechos» de Konoé representó, sin duda, uno de los documentos menos ambiguos y más desconcertantes escritos en Japón en la década anterior al estallido de la Segunda Guerra Mundial. Pero ¿cuántos altos mandos occidentales y oficiales de rango llegaron a conocer siquiera su existencia? ¿Cuántos, en caso de tener noticia de ella, captaron su gran importancia, no menos profunda por ser más obvia? Occidente se fijaba siempre en la cautela y la sutileza orientales, y tendía por tanto a subestimar lo obvio. Pero en los japoneses lo sutil brillaba por su ausencia. De todos los familiares de Hirohito, sólo su hermano menor, el príncipe Takamatsu —el único en aquellos momentos— parecía querer algo más, algo muy distinto de Japón, que permitiera imaginar un futuro mejor, tal como anotó en su diario mientras servía en la flota en 1933: «No sé cómo, pero debemos restaurar la armonía, poner fin a la intimidación que practica el Ejército y frenar el egoísmo de las grandes empresas [*zaibatsu*]». ¹⁷

Tras su período de servicio en Oriente, a Kelly lo llamaron a Washington para que asumiera el cargo de director de planificación a las órdenes del contraalmirante William Moffett, jefe del brazo armado de la Marina, la Junta de Aeronáutica, en sustitución de Jack Towers, que había pasado a ser el delegado de Moffett. ¹⁸ Entretanto, la espiral de acontecimientos que conducía a la crisis de las relaciones internacionales, tanto en Europa como en Asia, obligó a que la Sociedad de Naciones convocara con carácter de urgencia la Conferencia sobre Desarme General de Ginebra, que se inició en 1932. Los representantes navales de Estados Unidos presentes, encabezados por tres destacados almirantes —Mark Bristol, Charles McVay y A. J. Hepburn— necesitaban a un experto en todos los aspectos relativos a la aviación naval, por lo que, en otoño de 1931, se decidió que el comandante Turner se montara en un avión rumbo a Suiza y se sumara a ellos.

Ya antes de la inauguración oficial de la conferencia, al máximo responsable de la delegación estadounidense, el embajador Hugh Gibson, le resultaba engorroso tener que trabajar en aquel ambiente de intrigas, desconfianza y pesimismo general. Dado el relativo fracaso de los anteriores acuerdos sobre desarme naval alcanzados en Londres y en Washington, no había nadie que se mostrara demasiado optimista sobre los resultados de aquel encuentro, y estaba previsto que las conversaciones se alargaran toda la primavera y todo el verano de 1932. En Europa, la creciente agresividad alemana ya constituía un importante motivo de preocupación, mientras que en el Extremo Oriente, la invasión de Manchuria por parte de Japón suponía, en todo caso, una fuente de inquietud aún más inmediata para Estados Unidos. Pero cuando, en enero de 1932, precisamente en la víspera de la inauguración de la conferencia, las tropas niponas invadieron Shanghai, las dificultades no hicieron sino aumentar, hasta que los británicos lograron negociar con éxito una tregua entre Japón y China por la que ésta se comprometía a cesar en su férreo boicot, que había supuesto la caída del 90 % de las exportaciones japonesas a aquel país. ¹⁹

Dada la apatía europea en relación con las amenazas que surgían en todos los flancos, si existía

algún indicio de esperanza en Occidente, éste se hallaba en manos del recién elegido presidente de Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt. Con varias divisiones de tropas japonesas en el territorio septentrional de Manchuria, había poco motivo para el optimismo en los círculos diplomáticos y políticos, tal como se ponía de manifiesto en las afirmaciones del príncipe Konoé. El producto neto de las conferencias internacionales desde el final de la Primera Guerra Mundial había sido más bien escaso, y en la Sociedad de Naciones Estados Unidos no contaba. Esa impotencia diplomática había alentado las burlas de los miembros más beligerantes de la Sociedad, Alemania, Italia y Japón. Los japoneses ya habían mostrado sus cartas. Como declaró su portavoz gubernamental Mori Tsutomu, «la nueva Manchukuo es una declaración ante el mundo de que nuestra diplomacia se ha hecho autónoma e independiente [...]. Esta acción equivale a una declaración de guerra diplomática».²⁰

Descontento con el legado recibido tras su acceso a la Casa Blanca en 1933, el presidente Roosevelt estaba decidido a poner coto a la deteriorada situación mundial. Franklin Roosevelt, un «duro holandés», como él mismo se definió en una ocasión, confiaba más en la fuerza militar que en las vacilaciones del Departamento de Estado y en su indignación moral. Sabía, además, que las amenazas incumplidas no sólo resultaban inútiles, sino peligrosas, pues socavaban la autoridad de los individuos o países que las lanzaban. Pero no ocultaba su pleno apoyo a la declaración anterior de Henry Stimson, realizada cuando todavía era secretario de Estado de Hoover, según la cual Estados Unidos «no reconocería ninguna situación, tratado o acuerdo» adoptado con intimidación o por la fuerza de las armas.²¹ La «doctrina Stimson», como fue bautizada por la prensa, implicaba la amenaza de sanciones económicas e incluso militares para los que incumplieran aquella declaración, una clara referencia a los japoneses. Y Roosevelt suscribía punto por punto la doctrina Stimson.

En realidad, como Japón sabía muy bien, aunque tanto Gran Bretaña como Estados Unidos pudieran imponer sanciones a Tokio, ninguno de los dos países se encontraba en situación de emprender acciones militares ni de intervenir en Oriente. Como Churchill admitió más tarde, «nunca hemos sido capaces de velar con eficacia por la defensa del Extremo Oriente contra los ataques de Japón». Al contrario, la política británica «casi a cualquier precio había consistido en evitar los conflictos» con ese país hasta que llegara el momento de coordinarse con Estados Unidos para actuar conjuntamente.²² Durante el reinado de Hirohito, la economía japonesa dedicaba cada vez más recursos a la construcción naval y militar, incluida la de grandes astilleros, tanto públicos como privados. El Gobierno de Hoover no sólo había insistido en mantenerse al margen de iniciativas extranjeras, sino que además había reducido en unos 5.000 hombres el contingente de la Marina, limitándolo a una fuerza total de 80.000 efectivos, entre oficiales y tropa.

Franklin Roosevelt —igual que su primo Theodore, antes que él— era partidario de un poderoso sistema de defensa militar y nacional. Al acceder a la presidencia, se encontró con un país que estaba en su situación más vulnerable desde 1918. Hoover había recortado tanto el presupuesto de la Marina que, de la noche a la mañana, la Junta de Aeronáutica del almirante Moffett había pasado de contar con 53 millones de dólares a disponer sólo de 35.²³ El desarrollo y la producción de la aviación naval, claves para el éxito en cualquier guerra futura, se veían por

tanto muy limitados. Y por si todo ello no bastara para perjudicar la efectividad marítima general en caso de escalada militar grave, la moral también estaba por los suelos, y cayó aún más cuando a los oficiales de Marina les informaron de que la administración Hoover, en la decadente etapa final de su mandato, había decretado que la ya de por sí modesta paga iba a sufrir un recorte del 20,8 % en los dos años siguientes.²⁴

Ahora, en el año 1932, en Ginebra, los británicos mostraban su apoyo total a la delegación estadounidense, que exigía la reducción de la fuerza militar japonesa, incluyendo el desguace de todos sus portaaviones, tanto de los ya operativos como de los que se encontraban en fase de construcción. El portaaviones más grande de la flota británica, el Furious, de 22.500 toneladas de peso, botado en 1925 y con capacidad para transportar 36 aparatos, no podía compararse con los dos gigantes nipones, el Kaga, con capacidad para 81 aviones, y el Akagi, que podía alojar 72. El primer buque estadounidense diseñado expresamente para transportar aviones, el diminuto Ranger, no empezó a construirse hasta septiembre de 1931. Su botadura estaba prevista para 1934, aunque ya entonces estaba claro que resultaría pequeño, lento y anticuado, además de ser de un tamaño dos veces menor que los dos portaaviones japoneses.²⁵

El Congreso Republicano, inmerso, es cierto, en la realidad de la Gran Depresión, tomó la decisión de anular la partida militar ya autorizada para la construcción de otros cuatro portaaviones, así como de otros buques de guerra proyectados ya en la década de 1920.²⁶ Aquella decisión vino avalada por varios altos oficiales de Marina de la vieja escuela, descontentos por que los portaaviones desplazaran a los acorazados como piezas clave de la flota.

Pero lo peor estaba aún por llegar cuando el presidente exigió —oponiéndose a su propio jefe del Estado Mayor, un airado general Douglas MacArthur, que en la Conferencia de Ginebra se hiciera pública la reducción de todas las fuerzas terrestres en un tercio, así como la destrucción de todas las «armas ofensivas», incluidos submarinos, tanques, armamento móvil pesado y dispositivos de bombardeo aéreo.²⁷

De ahí la frustración de Kelly Turner en Genova, en el verano de 1932, cuando acudió para enfrentarse a sus oponentes japoneses, que tenían las ideas muy claras y no se mostraron precisamente colaboradores. Estados Unidos todavía debía diseñar el núcleo de un personal cualificado, construir y dotar los grandes portaaviones nuevos que tanta falta hacían, pero no había dinero, y el Congreso seguía insistiendo en que el país no podía permitirse su defensa.

El comandante Turner, aliviado, quedó libre de aquellas estériles conversaciones en julio de 1932 y regresó a Estados Unidos cuando la conferencia llegó a su fin en medio de un clima confuso y sin haberse alcanzado ningún compromiso concreto. Subir a bordo del Saratoga, el portaaviones adaptado, en calidad de segundo comandante, le permitió poner mar de por medio entre él y la nebulosa de las conversaciones de Ginebra, aunque no el suficiente como para olvidar que su país seguía cubriendo más y más barcos con naftalina, en prueba de «buena voluntad», o usándolos para sus prácticas de tiro. Así, la flota completa se reducía a cuatro buques reconvertidos para hacer las veces de portaaviones, quince únicos acorazados de primera línea y catorce cruceros pesados que se encontraban de servicio por los cuatro puntos cardinales del

planeta. Entretanto, los astilleros japoneses no tardarían en trabajar a destajo para producir en serie buques de guerra de todas las categorías.

Esa última conferencia, auspiciada por la Sociedad de Naciones, había conseguido una única cosa: el aislamiento de Japón, Alemania e Italia de aquella organización internacional y de cualquier encuentro que se celebrara a partir de entonces. El príncipe Konoe, primer ministro de su país, censuró a la Sociedad de Naciones por «blandir» su Convenio ante el pueblo de Japón como si se tratara de una especie de escudo piadoso. Así resumía, en 1933, la postura de su país: «No podemos aspirar a una paz real hasta que hayamos cambiado la presente situación internacional», y declaraba que Japón estaba dispuesto a hacerlo, unilateralmente, si cabía.²⁸

Un indeciso Hirohito aceptó a regañadientes lo que consideraba una ruptura parcial con Occidente. Japón se retiró de la Sociedad de Naciones y se desvinculó de las limitaciones impuestas por los acuerdos de Washington y Londres, así como del Pacto Kellogg-Briand por el que renunciaba a la guerra. El emperador no había impedido que el Ejército de Kwantung anexionara la provincia de Jehol, de la que obtuvo una importante fuente de ingresos gracias a su lucrativa producción de opio. Respaldado por la ofensiva doctrina Konoe de expansión, en abril de 1933 el Ejército japonés traspasó la Gran Muralla y accedió a las provincias del norte de China. Sin embargo, y para su desazón, el general Honjô Shijeru recibió de un contrariado Hirohito la orden de detener el avance, pues temía que se desencadenara una guerra en toda regla con China. «No es intención del emperador obstaculizar la operación —admitía Honjô en su diario, en mayo de 1933—, pero tampoco puede consentir que se tomen decisiones de [su] mando supremo [sin su aprobación o conocimiento].»

La Tregua de Tanghu firmada el 31 de mayo de 1933 consolidaba la existencia de la gran Manchukuo y convertía en neutral la zona aledaña a la Gran Muralla, separando así Manchuria/Jehol del norte de China propiamente dicho, al tiempo que consolidaba las recientes incursiones realizadas en la provincia de Hopei, al sur de la Gran Muralla.²⁹ Al mismo tiempo, en un sorprendente gesto destinado a aplacar a Tokio, la Unión Soviética acordó vender a Japón su Ferrocarril Oriental Chino, con la esperanza de rebajar las tensiones existentes entre los Ejércitos soviético y nipón, que se encontraban situados uno frente al otro, separados por el río Amur, que marcaba la frontera entre Manchuria y Siberia. El general Chiang Kai-Chek, comandante supremo del Ejército chino, derrotado a manos de los japoneses, intentaba ahora consolidar su posición en otro frente, aplastando a las cada vez más numerosas fuerzas comunistas chinas. Lejos de allí, en alta mar, el príncipe Takamatsu dejaba constancia de la situación interna de su país y de la pasmosa arrogancia del Ejército nipón en todos los ámbitos de la vida, así como lo que él mismo catalogaba de «actitud fascista». Es posible que sus observaciones estuvieran impregnadas de los celos que tal vez sintiera por su hermano, el emperador, cada vez más influenciado por ese mismo Ejército.

En él, por cierto, el descontento existía, como también existía en círculos civiles. Araki, el ministro del Ejército, intentó agrupar a varias facciones opositoras incitando al pueblo japonés mediante la realización de una película seudodocumental de propaganda titulada *Japón en*

emergencia nacional. La cinta se apoyaba en un arraigado fundamentalismo xenófobo y denunciaba que todo lo occidental —la ropa occidentalizada de las mujeres, los cosméticos, el hecho de fumar en público, de jugar al golf, de bailar— constituía un ataque frontal a los partidarios de Hirohito y a todos los miembros de la familia imperial. «Hemos perdido los ideales autónomos de la raza japonesa», predicaba la película. El pueblo debía volver a las tradiciones imperiales, respetar al emperador, al tiempo que ampliaba las fronteras para poder asegurar «la defensa de la nación». Apoyando su extraordinaria propaganda en su seudofilosofía y metafísica, el general Araki insistía en que «las fuerzas imperiales existen en tanto que entidades morales», no sólo para defender la responsabilidad de Japón en el extranjero, sino para inculcar «el espíritu emprendedor del Estado Inmortal, contemporáneo del Cielo y la Tierra». Las Fuerzas Armadas japonesas, insistía, «encarnan en gran medida nuestra virtud nacional [...]. El espíritu militar manifiesta el sagrado espíritu de Su Majestad, que está al mando del Ejército... Noventa millones de personas deben hacerse una sola y unirse a la misión del emperador de propagar la virtud imperial [...] para asegurar la gloria de la victoria final [sobre China]». ³⁰

Al documental de Araki siguió en 1934 un libro, publicado por el Ejército, *Ensayos para los tiempos de emergencia a los que se enfrenta la nación*, en el que se reforzaba la doctrina del filme y se hacía hincapié en la necesidad de que Japón concentrara toda su fuerza laboral y su industria en «culminar los preparativos de guerra». Se dice que el general Tójo afirmó que «el Estado debía controlar de manera monolítica [...] la guerra ideológica [y] extender [esos] principios morales por todo el mundo». Lo que en realidad estaba haciendo era adoptar una especie de «Nuevo Orden» oriental para justificar las conquistas futuras. ³¹ Si al muy apaleado Occidente le hacían falta pruebas de las intenciones públicas de Japón para los años venideros, ahora las tenía impresas y reflejadas en imágenes en movimiento.

Hirohito «aceptó» aquellos recientes esfuerzos propagandísticos más o menos *a posteriori*!, pues se habían puesto en marcha sin su autorización. Pero todavía no estaba preparado para llevar el país a una guerra total, ni a consumir una ruptura absoluta con Occidente. El emperador, con su predilección por el golf, los *tweeds* de Harris, el té de las cinco, se sentía profundamente escindido, con un pie en el mundo occidental y el otro en Japón. Y pronto tendría que tomar una decisión.

Por otra parte, el emperador no se mostraba tan indeciso cuando se trataba de aplastar la doctrina comunista y a los cada vez más numerosos partidarios de ella en el país. En ese sentido, ordenó el arresto masivo de unas 18.000 personas, y posteriormente, en noviembre de 1936, firmó el Pacto Anti-Comintern con Alemania e Italia. El documento, además, estaba plagado de propaganda antisemita, que no tardó en calar en Japón, un país que carecía de población judía.

Mientras, a lo largo de 1935, el Ejército imperial de Kwantung se dedicó a fortalecer sus guarniciones y a estrechar el cerco sobre Pekín y Tientsin, obligando a Chiang Kai-Chek y a su Ejército a retirarse una vez más. ³² Las Fuerzas Armadas niponas crearon un «Comité Autónomo para la Defensa contra el Comunismo» en la provincia de Hopei; se trataba de un Gobierno títere que asumió una línea muy dura, hasta el punto de ordenar tanto a los oficiales como a los soldados que no deshonraran nunca a su país dejándose atrapar con vida en las batallas que estaban por venir. ³³

En Japón, la inestabilidad política y militar seguía siendo alta. Ya en 1934 se había descubierto el complot de un grupo de oficiales pertenecientes a la elitista Academia Militar, que pretendían dar un golpe de Estado para «reformar el Gobierno». Fueron detenidos a tiempo, pero el castigo que se les impuso no fue severo.³⁴ Al año siguiente, un airado teniente coronel perteneciente al grupo más conservador del Ejército irrumpió en el despacho del jefe de la Oficina para los Asuntos Militares, el general Nagata Tetsuzan, y le dio muerte con su sable de samurai, pues pretendía devolver al Ejército un grado de disciplina que según él hacía mucha falta y que, a juzgar por el incidente, no estaba dispuesto a posponer.³⁵

Pero de la gravedad de la situación en el cuerpo de oficiales del Ejército nadie fue plenamente consciente hasta que, pocos meses después, el 26 de febrero de 1936, se produjo el amotinamiento de unos treinta oficiales al mando de tres regimientos y de una unidad de las Guardias Imperiales. Las calles de Tokio, cubiertas de nieve, se tiñeron de rojo con una serie de asesinatos perpetrados por esos oficiales, que sobrecogieron al mundo.

La primera muerte fue la de Saitô Makoto, canciller privado; luego vinieron las de Takahashi Koreyiko, ministro de Economía, y del general Watanabe Jôtârô, inspector general del Ejército que defendía el mantenimiento del *status quo* constitucional. El gran chambelán de Hirohito, Suzuki Kantarô, resultó herido, y tanto el primer ministro Okada Keisuke como el secretario privado, Makino Nobuaki, salieron ilesos por muy poco. Durante esas sangrientas jornadas murieron varios soldados y agentes de policía; unos oficiales del Ejército tomaron la Comisaría Central, situada en el corazón de Tokio; otros se apoderaron del edificio que albergaba el Ministerio de Defensa, mientras que un tercer grupo arrasó las redacciones de dos periódicos que se habían opuesto al cese del Gobierno constitucional. Con todo, los amotinados no lograron su objetivo de hacerse con el Palacio Imperial, que estaba muy bien custodiado.³⁶

A diferencia de las anteriores oleadas de asesinatos e intentos de asesinato de oficiales que se habían producido en los pasados años, la masacre perpetrada en febrero de 1936 había sido bien organizada por un grupo de oficiales muy decididos y coordinada a gran escala. Curiosamente, hasta ese momento, los asesinos no habían contado con unos amigos y simpatizantes tan influyentes que les apoyaran, entre ellos el general Kashii Kôhei, comandante de la policía militar de Tokio, y el general Honjô, máximo ayuda de campo del propio emperador. Incluso el general Kawashima, ministro del Ejército, abogó por la causa de los amotinados ante un impaciente Hirohito que no sólo no se ablandó, sino que ordenó aplicar la ley marcial a toda la ciudad de Tokio y desbarató el motín, desoyendo las llamadas de sus hermanos Chichibu y Takamatsu, de que «rebajara» la dureza de las medidas para sofocar «los desórdenes». De hecho, el propio Hirohito estuvo a punto de no salirse con la suya, pues el Consejo Supremo Militar, convocado más tarde por el ministro del Ejército, estaba en gran parte formado por generales que defendían la «tradición imperial» y que, por tanto, apoyaban las reformas exigidas por los rebeldes. En él se sentaban los generales Araki, Mazaki, Tamashita, el príncipe y general Higashikuni Naruhiko, el príncipe y almirante Fushimi, y el príncipe y teniente general Asaka Yasuhika.

Hirohito, que había perdido a muchos de sus fieles sirvientes en aquel baño de sangre, no se encontraba en disposición anímica de ceder. El 29 de febrero, tras tres días más de luchas y negociaciones, el levantamiento llegó a su fin y los oficiales derrotados regresaron a sus cuarteles.

El palacio imperial les recomendó el suicidio, y aunque ellos declinaron aquel honor, el consejo de guerra que siguió no fue tan benevolente, pues decretó la pena capital para diecisiete de los conspiradores, que fueron ejecutados por un pelotón de fusilamiento.³⁷

Aquellos no eran buenos tiempos para Japón. El vicepresidente del Consejo Privado, Hiranuma Kiichirô, ya lo había advertido en enero de 1931: «El mundo empresarial está tocando fondo. El desempleo crece día a día. Las familias se rompen. Hay gente hambrienta en las calles. ¿Cree que la gente está satisfecha con esta situación? [...] Obviar esta realidad y fingir que todo va bien sería un acto de la mayor deslealtad».³⁸

Ahora, en 1936, la verdad de aquellas palabras resonaba con más fuerza que nunca. La sociedad se encontraba en fase de descomposición. A lo largo de la década, unos padres empobrecidos habían vendido a cientos de miles de hijas a redes de prostitución y de esclavitud económica de diversos tipos. Los oficiales de Tierra o de la Marina no dejaban de conspirar contra el Estado y su emperador, y su afán era tal que no se limitaban a derrocar un Gobierno, sino que se atrevían a asesinar a todos sus ministros.

Para enfrentarse a «esta realidad», como la había definido Hiranuma —ese último intento de involucrar a la sociedad en una revolución nacional, revolución que apoyaban muchos miembros de la propia familia imperial—, Hirohito se decidió a actuar. Empezó a modificar sus alianzas, a asociarse de manera más decidida con el ala más derechista del alto mando del Ejército, conocida como Facción de Control, el único grupo que se había opuesto a los rebeldes «reformistas». Ese punto de inflexión en la estrategia del emperador culminaría en una campaña todavía más agresiva en el extranjero y en la ruptura definitiva con Occidente.

A pesar de la presencia de tropas japonesas en diversas partes de China, ese país no era sin embargo el objetivo principal en los planes de expansión de Hirohito presentes y futuros. Era más bien la destacada presencia del Ejército soviético en la frontera entre Siberia y Manchuria lo que preocupaba más al emperador y lo que le llevó a firmar el Pacto Anti-Comintern con Alemania meses después, en noviembre de 1936. Y cuando la «guarnición china» nipona, que operaba en las cinco provincias del norte, aumentó su dotación para asegurarse aquellas regiones ricas en carbón y en hierro y lograr su separación final de China, Hirohito no se opuso, aunque aquella acción confirmaba que era el Ejército, y no el palacio imperial, el que seguía dictando la política exterior japonesa.

El efecto acumulativo de todos los sucesos turbulentos que habían tenido lugar en los años anteriores había hecho despertar al fin al emperador, que el 7 de agosto convocó una serie de consejos ministeriales, de los que salieron dos documentos cruciales —«Criterios de Política Nacional» y «Política Exterior del Imperio»— que, al menos, esbozaban los futuros objetivos de Japón tanto en el ámbito interno como en el extranjero. Se potenciaría el desarrollo intensivo de Manchukuo; los militares deberían someterse a largos y exhaustivos preparativos para la guerra que se avecina contra los soviéticos; y Japón iba a obtener el control del Sudeste asiático y de nada menos que la totalidad del «área de los mares del Sur [...], región natural para nuestro futuro desarrollo racial», o desarrollo por la fuerza. Para alcanzar ese último objetivo haría falta, a su vez, desarrollar un importante programa de construcción naval y de creación de numerosos aeródromos militares y emisoras de radio en las Marianas, las Carolinas y Taiwán.³⁹

Ni que decir tiene que los militares se mostraron encantados. Con aquellas medidas, todos —Ejército de Tierra, Marina y fuerzas aéreas— salían ganando. En 1936, el Ejército japonés contaba sólo con 17 divisiones, o con un contingente de 233.365 oficiales y tropa, mientras que el de Marina alcanzaba apenas los 107.467. Se decretó que este último habría de doblarse en el transcurso de cuatro años, y que el Ejército de Tierra se multiplicaría varias veces.⁴⁰

Significativa ausencia en la lista de objetivos para la política extranjera y militar de Japón resultaba, sin embargo, cualquier referencia a la invasión y la conquista de la totalidad de China. El único enemigo poderoso que se tenía en cuenta en 1936 era la Unión Soviética, y no China, que seguía viéndose sólo como protagonista secundaria. Por descontado, era evidente que aquellos pasos en política exterior desembocarían en un conflicto de intereses con Estados Unidos, Gran Bretaña, los Países Bajos y Francia, a causa de sus relaciones comerciales e históricas con el Extremo Oriente y el Pacífico Sur. En uno de aquellos nuevos documentos del Gobierno se afirmaba de manera explícita que la meta era «eliminar las políticas hegemónicas de las grandes potencias en el este de Asia». Las inmensas aguas de Oriente debían ser limpiadas de Occidente para convertirlas en el «Mare Nostrum» nipón. Para ello hacía falta que los japoneses «aseguraran sus posiciones en el continente asiático y [...] avanzaran y desarrollaran sus posiciones en los mares del Sur mediante la combinación de la diplomacia y la defensa nacional». Allí, «debemos esforzarnos por disipar sus recelos ante nuestro imperio actuando de manera pacífica y gradual».⁴¹ Dicho en pocas palabras, el nuevo plan maestro para el Extremo Oriente pretendía el dominio absoluto de la región, que se iniciaría con subterfugios y culminaría por la fuerza.

Incluso si esa política, o esa serie de políticas, las hubiera llevado a cabo una sociedad estable y cohesionada, con una industria boyante y poseedora de abundantes recursos como consecuencia de ella, no habría podido obviarse el hecho de que el país carecía de la población y la capacidad para conquistar y controlar una zona que abarcaba un área de millones de kilómetros cuadrados y que no poseía una fuerza industrial comparable a la de la unión de Gran Bretaña y Estados Unidos. Pero llevar a Japón a esa misión en el estado de inestabilidad en que se encontraba, cuando a los primeros ministros, los directores de grandes empresas y los oficiales de alta graduación podían asesinarlos en sus propias casas, sólo podía catalogarse de locura total.

Para poner en marcha aquel inmenso plan de conquista, los jefes militares japoneses exigían hacerse con el control absoluto y directo de toda la producción industrial del país, medida a la que Hirohito se oponía. También exigían que se triplicara el presupuesto militar en el año 1937, cosa que sí consiguieron: el 69 % del presupuesto total de aquel año se entregó puntualmente a las Fuerzas Armadas. Para los observadores occidentales, como Kelly Turner, la medida resultaba sencillamente asombrosa. La economía japonesa se sostenía a duras penas, y la inflación era rampante. Los salarios —cuando había trabajo— eran bajos, y para cumplir con el aumento de dotación militar deberían aumentarse de manera considerable los impuestos a un pueblo apenas capaz de seguir cargando con el peso que soportaba. Los artífices de aquella política, que llamaban a la «expansión pacífica y gradual» del Imperio japonés a norte y sur de sus fronteras, también se jactaban de que Japón se había convertido en la «fuerza estabilizadora de Asia Oriental».⁴²

Los oficiales militares de alta graduación, así como los consejeros políticos japoneses, podrían

haberse ahorrado todos los problemas que estaban a punto de crearse, además de creárselos al mundo, si se hubieran formulado antes unas pocas cuestiones muy elementales:

1. Para realizar aquellas conquistas masivas, ¿dónde iban a encontrar al número suficiente de hombres formados a los que poder convertir en oficiales capaces de cubrir las exigencias de aquel gran Ejército, por no hablar de la tropa necesaria para satisfacer las necesidades de las filas? Ya en 1937, antes de que la reformada Marina hubiera empezado a recibir cientos de nuevos buques de guerra, a ese cuerpo le faltaban 1.021 oficiales. En relación con el Ejército de Tierra, la carencia era mucho más grave.⁴³

2. Los preparativos para el conflicto bélico que se preveía con la Unión Soviética, o con Estados Unidos y Gran Bretaña (pues los japoneses seguían sin reconocer el riesgo de una confrontación a gran escala con China) requerían la creación de unas reservas de petróleo, desechos de hierro, mena de hierro y carbón. Si los depósitos de carbón y mena de hierro accesibles en China y Manchuria resultaban suficientes, no podía decirse lo mismo de los buques cargueros necesarios para trasladarlos, y Japón sufriría siempre escasez de una flota para el transporte, incluso de la tropa durante la guerra. En cuanto a los metales de desecho, hasta entonces casi todos habían venido de Estados Unidos. Cuando las tensiones alcanzaran cierto nivel, el boicot americano previsible interrumpiría el suministro de forma súbita. Aquella era una constante preocupación para Hirohito, que la abordó en varias ocasiones.

3. Debían prepararse grandes reservas de fuel y combustible para la aviación, las suficientes como para satisfacer las necesidades de los buques de guerra, los barcos mercantes y los aviones militares (por no contar las necesidades de la industria). Entre el 80 y el 90 % de la aviación y el crudo japoneses procedía de Estados Unidos.⁴⁴ Una vez se interrumpiera el suministro, ¿qué haría Japón? A mediados de la década de 1930, los productos petroleros y, por ende, su carencia, pasaron a convertirse en el más acuciante problema de la Marina. No era que sus altos mandos hubieran subestimado la necesidad de hacer acopio de petróleo para una flota que crecía, era que, simplemente, habían calculado mal la cantidad que habrían de necesitar, y luego no sabrían qué hacer para alcanzar la cantidad requerida.⁴⁵ En 1936, la Armada Imperial de Japón importaba 1,2 millones de toneladas de crudo al año, y no tardaría en tener almacenadas 3,5 millones de toneladas. Sin embargo, ya entonces consumía 800.000 toneladas al año. Y aquello era antes de la escalada bélica contra China. Los aviones, que habrían de desempeñar un papel tan importante en esa guerra, consumían grandes cantidades de una gasolina de 100 octanos, para lo que, en 1938, Japón se vería obligado a realizar unas importaciones de urgencia de 43.000 toneladas más de ese combustible.⁴⁶

Cuando Estados Unidos comenzó a aplicar las restricciones del combustible de alto octanaje para la aviación después de 1939, la dimensión de los problemas que se avecinaban comenzó a hacerse evidente a los responsables del departamento de planificación de la Marina japonesa, que no obstante hizo lo posible por almacenar aún más productos petroleros, logrando que, el 1 de diciembre de 1941, el país dispusiera de 6,5 millones de toneladas de reservas de petróleo para todos los usos. La parte de éstas que correspondía a la Marina debía bastar para sus necesidades (tanto de buques como de aviones) en un período de dos años. Se trataba de una cifra máxima de

almacenamiento, que no iba a dejar de caer en picado a partir de entonces. Hacia 1940, la Marina consumiría una cuarta parte de todo el petróleo que habría de usarse en todo el imperio. Aunque Japón poseía tanques de combustible con capacidad para 300.000 toneladas, la Marina por sí sola necesitaba 270.000 de ese total. Así, industria y Ejército de Tierra tendrían que apañarse con apenas 30.000 toneladas, lo que resultaba imposible desde cualquier punto de vista.

En agosto de 1940, los altos mandos de la Marina convocarían otra reunión de urgencia tras llegar a la conclusión de que, si continuaba a aquel ritmo, Japón no podría seguir combatiendo transcurridos otros doce meses, y eso que la guerra contra Estados Unidos, prevista en su documento de política exterior fechado en 1936, no había ni empezado. Una vez comenzara a aplicarse el cese total de suministro petrolero de Estados Unidos, Japón tendría que satisfacer sus ingentes necesidades de crudo en las Indias Orientales Holandesas, y en el norte de Borneo, británico. Sin embargo, como descubrirían en 1943, la flota japonesa perdería maniobrabilidad estratégica y táctica cuando se viera «limitada al surtidor del Sudeste asiático».

Así, por irónico que pareciera, ya en 1941 el petróleo acabaría siendo «el principal motivo para asumir el riesgo de confrontación bélica».⁴⁷ La Marina japonesa estimaba que, en cualquier batalla naval de importancia, consumiría un máximo de 500.000 toneladas de combustible. Pero en las tres grandes confrontaciones que acabarían teniendo lugar —la de Midway, la del mar de Filipinas (islas Marianas) y las batallas frente a Filipinas— se superaría aquel cálculo. Todas las estimaciones realizadas antes de la guerra demostraron quedarse cortas. Hasta tal punto subestimaron los japoneses la importancia estratégica del combustible que, cuando atacaron Pearl Harbor, pasaron por alto los vulnerables depósitos americanos de petróleo y fuel. En cuestión de minutos, los bombarderos nipones habrían podido destruir todas las reservas petroleras de la Marina estadounidense, impidiendo durante meses toda operación aérea y naval.⁴⁸

4. Al Ejército japonés le harían falta grandes reservas de aluminio, especialmente para la fabricación de aviones de guerra, reservas de las que en aquel momento no disponía, y de las que no llegaría a contar en el futuro. Una vez se iniciaran las hostilidades, ¿adónde recurriría Japón?

5. Harían falta recambios para las piezas de las ya muy mecanizadas divisiones y de la artillería, así como para las de los aviones y los buques de guerra. Sin embargo, no se preverían las necesidades reales en este sentido. Los repuestos disponibles serían siempre pocos o no existirían, lo que comprometería el éxito de las operaciones militares de envergadura que se emprendieran en el futuro.

6. Descontando la radio, el Ejército japonés no contaba con una moderna tecnología electrónica, que la mayoría de altos mandos ni siquiera consideraba prioritaria. En 1937, se trataba de una industria muy pequeña y poco desarrollada, que se demostró incapaz de cubrir las necesidades militares del país. No se tenían en cuenta nuevos inventos, como los diversos tipos de radar desarrollados en aquella época por Gran Bretaña de manera secreta. Sólo una vez iniciada la guerra contra Estados Unidos, los japoneses enviarían con urgencia a un equipo de científicos a Alemania para recibir las instrucciones básicas en relación con un proyecto similar, instrucciones que los alemanes no estaban muy dispuestos a compartir ni siquiera con un «aliado». Cuando un primer radar muy rudimentario acabó diseñándose en Japón durante la contienda, se fabricaron muy pocas unidades, y de una calidad notablemente inferior a la de los empleados por americanos

y británicos, cada vez más sofisticados.

Éstos son sólo algunos ejemplos de las cuestiones más elementales que cualquier oficial militar profesional debería haber tenido en cuenta. Tras sólo un día de estudio, se habrían dado cuenta de que las guerras que esperaban iniciar en breve con tanto ímpetu no les resultarían factibles, o al menos no hasta pasadas algunas décadas. Pero los altos mandos japoneses no eran ni lo bastante realistas ni lo bastante abiertos de miras, y por eso se mostraron dispuestos a iniciar irresponsables aventuras militares, confiados de que la superioridad de su genio y la ayuda de sus dioses les otorgarían una victoria que ya habían obtenido en Corea y en Manchuria.

Dicho en pocas palabras, ya en 1936, el Ejército japonés podría haber previsto con cierto grado de precisión que su política de expansionismo militar, que a su vez había de llevarlo a un conflicto con la Unión Soviética, Estados Unidos y Gran Bretaña, no le conduciría a la victoria a causa de su falta de efectivos, capacidad de fabricación y acceso al petróleo. Pero una sociedad que siempre está al borde de una revolución iniciada en las filas de su propio Ejército no se mueve en la esfera de lo real. Los únicos ejemplos remotamente comparables de inestabilidad social y política subyacente habría que buscarlos en las Revoluciones Francesa y Rusa, de 1789 y 1917, respectivamente.

Japón estaba sumido en una catástrofe tan profunda y tan peligrosa como los cataclismos geológicos que la azotaban con periodicidad, como el devastador terremoto que había arrasado gran parte de Tokio en 1923, dejando a millones de personas sin hogar en todo el país. Los japoneses, en los niveles más altos, vivían en un mundo de fantasía militar tan elaborado como el que pudiera encontrarse en cualquiera de los mitos de su pasado, entre ellos la leyenda de sus bondadosos emperadores. Ejemplos de ello serían su confianza en el «papel ideológico y espiritual del emperador» en cuanto modelo supremo de «benevolencia y moralidad nacionales», y su fe en la superioridad de la raza japonesa sobre todos los demás pueblos.⁴⁹

Si los dirigentes militares y civiles del país no fueron capaces de prever necesidades tan básicas como el contingente humano necesario, la fabricación de material bélico y la disponibilidad de recursos petroleros, no debe sorprender que no alcanzaran a comprender o a enfrentarse a las complejidades de China, país que estaba a punto de engullir al Ejército nipón.⁵⁰

Capítulo 4

«Los ocho confines del mundo»

Si Estados Unidos no comprende la posición de Japón, Alemania e Italia [...] y si adopta una actitud de constante confrontación, entonces los tres se enfrentarán a América sin dudar.

PRÍNCIPE KONOFE., 4 de octubre de 1940¹

Esperamos sinceramente lograr un cese de las hostilidades y la restauración de la paz [...]. De ahí la decisión [del gobierno] de aliarse con Alemania [la Alemania nazi] e Italia, países que comparten con nosotros nuestras mismas buenas intenciones.

EMPERADOR HIROHITO, 27 de septiembre de 1940²

Podría decirse que todo empezó en el Puente de Marco Polo —unos treinta kilómetros al sur de Pekín—, donde el 8 de julio de 1937, tropas japonesas atacaron sin previo aviso a la guarnición china que custodiaba el paso. Tokio intervino al momento, ordenó que cesara el fuego y no tardó en aceptarse una tregua.

El suceso podría no haber pasado de ahí de no haber sido por una facción extremista del cuerpo de oficiales japonés, empeñado en magnificar el «incidente». Durante la audiencia urgente con el emperador, usaron como pretexto para sus ambiciones el hecho de que China siguiera negándose a reconocer el nuevo Estado de Manchukuo, así como el de que la zona desmilitarizada que existía entre éste y el norte de China se violara con frecuencia (aunque quienes menos la respetaran fueran los propios japoneses). Si el Ejército nipón actuaba con prontitud y decisión, sostenían aquellos extremistas, sometería a los chinos de una vez por todas, permitiendo a Tokio tomar Pekín y garantizar así la seguridad de «sus ciudadanos y sus propiedades». En un primer momento, el Gobierno de Konoé desestimó la idea, pero el 11 de julio, éste ya había cambiado de opinión, y el Ejército de Kwantung, el de Corea y refuerzos llegados desde el archipiélago iniciaron una invasión a gran escala sobre el norte de China.³

Cientos de kilómetros más al norte, pocos días antes del incidente en el Puente de Marco Polo, tropas japonesas habían tomado la isla de Kanchazu, situada en el río Amur, que separaba la Manchukuo japonesa de Siberia. Aunque el contingente se internó en territorio soviético y fue repelido por su Ejército, desde Moscú no se dio importancia al asunto y, por el momento, las escaramuzas cesaron. Pero ¿qué pasaría si volvían a producirse?, preguntó Hirohito, nervioso, al príncipe Kan'in, jefe del Estado Mayor de su Ejército. «¿Qué haremos si los soviéticos nos atacan

por la retaguardia?» «No nos quedará otro remedio [que combatir]», respondió éste.⁴ Lo cierto era que el emperador no había demostrado tantos escrúpulos al abordar la situación en el sur, donde el Ejército nipón volvía a avanzar hacia Pekín. Kan'in le había asegurado a Hirohito, del que había sido tutor, que «incluso si estallara la guerra con China [...] no duraría más de dos o tres meses», y ni Kan'in ni la Junta del Estado Mayor contemplaban otro escenario.⁵

Sin embargo, las cosas no salieron como estaban previstas y Tokio envió más tropas, llegando a transferir divisiones enteras desde la frontera con Siberia. A partir de ese momento, los altos mandos no dejarían de observar de reojo a los soviéticos para asegurarse de que su Ejército no se aprovechara de la guerra a gran escala que mantenían con China. En realidad, la situación en ese otro país se descontrolaba por momentos, a pesar de que tanto Sugiyama Hajime, ministro del Ejército, como Yonai Mitsumasa, ministro de la Marina, también aseguraban que lograrían concluir con éxito las operaciones en un plazo de tres meses. El emperador, que seguía confiando plenamente en sus consejeros, esperaba que su Ejército venciera en lo que llamaba «una batalla decisiva» —una destrucción total— que pusiera fin al «incidente de China» a finales de julio de 1937, y que culminara con la toma de Pekín y Tientsin.

Pero entonces Tungchow, una ciudad pequeña, se rebeló contra los ocupantes y asesinó a 250, entre los que se encontraban residentes japoneses. Cuando la noticia de esta masacre llegó a Tokio, la actitud del Gobierno se endureció de manera radical. El Ejército pretendía ahora «aplastar a China para que no pudiera ni levantarse en diez años», según las arrogantes declaraciones del príncipe Takamatsu.⁶ Con el pleno apoyo de Hirohito, las tropas japonesas siguieron avanzando, obligando a Chiang Kai-Chek a abandonar el norte del país, y reagrupando a sus 110.000 hombres en el curso bajo del río Yangtsé, en Shanghai. Aquel movimiento iba a tener importantes consecuencias para el desarrollo de la guerra.

En cuanto ciudad más poblada de China, Shanghai, con su desmesurada población extranjera, entre la que se contaban 25.000 japoneses y unos 60.000 europeos, resultaba un codiciado botín para el enemigo. Ahora, por segunda vez en cinco años, el Ejército nipón lanzaba su ataque contra las defensas de Chiang, y contra la ciudad propiamente dicha el 13 de agosto de 1937. La Armada bombardeó Shanghai y sus alrededores de forma indiscriminada con su armamento pesado, mientras, desde el aire, una nueva dimensión de terror se añadió a la batalla cuando las dos estrellas del almirante Yamamoto hicieron su aparición.

El moderno y potente Mitsubishi A5M (tipo 96), con una potencia de 500 caballos, el nuevo caza que despegaba desde el portaaviones, se coló entre la anticuada fuerza aérea china a 450 kilómetros por hora, y sus dos ametralladoras de 7,7 milímetros destrozaron lo que quedaba de sus aviones. Basado en versiones anteriores desarrolladas en la década de 1920 por un equipo de extraordinarios ingenieros aeronáuticos británicos, y llevado a Japón tras la Primera Guerra Mundial, el A5M era inigualable, imbatible en su misión de aterrorizar a la población civil y a los soldados de Chiang. El cielo quedó pronto libre de toda resistencia. Entonces, la Armada japonesa hizo despegar desde Nagasaki otra obra maestra salida de los hangares de Mitsubishi, el bombardero bimotor G3M, capaz de alcanzar los 370 kilómetros por hora. Volando a una altitud de 29.000 pies, resultaba incomparablemente mejor que los escasos aviones operativos que quedaban en China, y cumplió sin problemas con la misión de lanzar sus 800 toneladas de

bombas, primero sobre el corazón de Shanghai, y después sobre Nanking.⁷

Las pruebas de campo que Yamamoto realizó con su más moderno avión de guerra, similares a las que la Luftwaffe de Hitler llevó a cabo sobre España, culminaron con tal éxito que dieron a los japoneses una total superioridad aérea. Las bajas chinas, tanto militares como civiles, alcanzaron niveles aterradores, por lo que Tokio e Hirohito confiaban más que nunca en la rápida victoria a la que su jefe del Estado Mayor se había comprometido. «Tomad medidas decididas [...] [para] ayudar al Gobierno de Nanking a reflexionar un poco —ordenó Hirohito—; acabad con la voluntad del enemigo de seguir combatiendo.»⁸

Pero aquella guerra relámpago del Extremo Oriente no tuvo el efecto esperado, y a principios de septiembre, un frustrado ministro del Ejército hizo un llamamiento a la «guerra total».⁹ Como Japón seguía dependiendo de las importaciones de estaño, mena de hierro, petróleo e incluso algodón que le llegaban de Estados Unidos, no podía arriesgarse a declarar nominalmente el estado de guerra. De ahí que, a partir de entonces, todos los documentos se refirieran al conflicto con la mera calificación de «incidente de China».

Estados Unidos, por su parte, se mostraba, más que cauto ante la guerra, prudente hasta el extremo de resultar quisquilloso. Sus Actas de Neutralidad de 1935, 1936 y 1937 estaban pensadas para aislar el país y mantenerlo al margen de cualquier conflicto extranjero, y ataban de manos a Roosevelt a la hora de enviar armas. Con la esperanza de contrarrestar aquellas Actas de Neutralidad, el presidente pronunció un discurso en octubre de 1937 en Chicago, ante miles de personas. En él habló del «miedo obsesivo a la calamidad» que se había instalado en el mundo, el miedo al «reino del terror y al desgobierno internacional» que amenazaba «los cimientos mismos de la civilización [...]». En el mundo moderno existe una solidaridad y una interdependencia, tanto en el plano técnico como en el moral, que imposibilita que una nación se aísle del todo de los vaivenes económicos y políticos del resto del mundo». Países como Estados Unidos debían actuar, pues esa «epidemia de desgobierno se está extendiendo. Cuando una enfermedad física empieza a propagarse, la comunidad apoya y se suma a la cuarentena de los pacientes, a fin de proteger la salud de la comunidad ante el avance de la enfermedad —afirmaba, en clara alusión a Alemania, Italia y Japón—. Estoy decidido a adoptar todas las medidas que estén en mi mano para evitar que nuestro país se vea involucrado en una contienda [...]. Sin embargo, no podemos blindarnos contra los efectos desastrosos de las guerras ni contra los peligros de la implicación [...]. Lo más importante de todo, la voluntad pacífica de los países amantes de la paz, debe expresar hasta el cansancio que las naciones que sientan la tentación de incumplir sus acuerdos y de violentar los derechos de los demás habrán de desistir de sus propósitos [...]». Aunque aquel «discurso de la cuarentena» fue muy bien recibido por el público, y en un primer momento también por gran parte de la prensa, la tesis del aislacionismo fue gradualmente cobrando impulso como respuesta directa a la petición de Roosevelt.¹⁰

Alemania, Italia y Japón ignoraron por completo aquel discurso. Hirohito, lejos de arredrarse ante el reto del presidente de Estados Unidos, dio un paso definitivo que habría de alterar enormemente el futuro de todas las operaciones militares: ordenó transferir el mando supremo del Ejército desde los cuarteles a su palacio imperial, desde donde siguieron tomándose las decisiones en el transcurso de los ocho años siguientes. En adelante, el primer ministro tendría mucho menos

control sobre las decisiones militares. Así, las decisiones políticas adoptadas en la Conferencia de Enlace eran revisadas por Hirohito y pasaban luego a las Conferencias Imperiales sobre la Guerra, que ahora se celebraban en el propio palacio. Allí, las decisiones se aprobaban, se confirmaban, se modificaban o se rechazaban. Celebradas ante el emperador, mediando siempre un telón de seda amarilla, a las conferencias de guerra imperiales asistía Hirohito, que era en realidad quien controlaba directamente su desarrollo. Con el tiempo, y hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial, aquel sistema se iría perfeccionando.

Hacia la segunda semana de noviembre, los intensos bombardeos sobre Shanghai lanzados desde tierra, mar y aire, habían obligado a Chiang Kai-Chek a retirarse una vez más —en esta ocasión, a más de 300 kilómetros de distancia, siguiendo el curso del Yangtsé, hasta llegar a Nanking, dejando atrás a casi un millón de chinos muertos, la mayor parte civiles. Unidades de refuerzo del Ejército japonés llegaron a Nanking con la orden de no hacer prisioneros, ni militares ni civiles; sólo el general Nakajima ejecutó a los 323.000 prisioneros de guerra que había capturado hasta ese momento.

El príncipe Asaka Yasuhito, tío del emperador, se hizo cargo personalmente del asedio a Nanking, ciudad de más de 400.000 habitantes. Tras asolar la ciudad, las tropas japonesas la ocuparon el 13 de diciembre. Aun así, a pesar del trágico coste en vidas humanas y del desgaste de varias batallas importantes, los chinos se negaron a rendirse. La matanza —pues no hay mejor palabra para describir lo ocurrido— prosiguió: como aperitivo de su entrada triunfal en un Nanking reducido a escombros, el príncipe Asaka ordenó la detención y la ejecución sumarísima de 17.000 hombres y niños a los que habían encontrado escondidos entre las ruinas de la ciudad la noche anterior. Aquel era sólo el principio del genocidio que Japón iba a llevar a cabo hasta el fin de la guerra. Entretanto, el sádico Asaka se instaló en Nanking mientras Matsu, el general enfermo teóricamente al mando de la operación, proclamaba la victoria y «Banzai para Su Majestad, Supremo Comandante».¹¹

Muchos otros miembros de la familia imperial estaban ya implicados en aquellas atrocidades, entre ellos el príncipe Higashikuni (tío de la emperatriz Nagako), miembro de la Fuerza Aérea, y el príncipe Kan'in, que dirigía las masacres en tierra. Ahora, el príncipe Asaka se dedicó a supervisar personalmente el saqueo del tesoro de Nanking, de bancos y templos, tras el que se acumularon 6.000 toneladas métricas de oro. Chichibu, el hermano de Hirohito, y su representante, el príncipe Takeda, dirigieron, a instancias de Asaka, saqueos similares en Shanghai, Pekín, Cantón, el resto de China y gran parte de Asia, lo que acabaría reportándoles unas cien toneladas métricas de oro —si contamos los grandes Budas de oro macizo y otras obras de gran valor artístico e histórico de las que también se apoderaron.¹²

Sin embargo, el mayor coste de la invasión fue de vidas humanas. Sólo la conquista de Nanking supuso a China la pérdida de 200.000 civiles, la mitad de su población total. Los soldados japoneses mataron a 12.000 hombres y niños en edad militar durante sus prácticas «en vivo» con bayonetas, con el conocimiento directo de sus superiores, que observaban el espectáculo y llegaban incluso a participar en la decapitación de algunos prisioneros heridos y maniatados, «segándolos como a las malas hierbas», como había descrito el emperador. Con el tiempo, extenderían esas prácticas por toda la China conquistada y las mantendrían durante toda la guerra.

El príncipe Asaka dio personalmente la orden de «enseñar a nuestros hermanos chinos una lección que no olviden nunca [...]. Matad a todos los prisioneros».

Y eso no fue todo, tal como determinó el Tribunal de Crímenes de Guerra constituido tras la Segunda Guerra Mundial. Según sus conclusiones, unas 1.000 mujeres y niñas fueron violadas a diario durante las primeras semanas de la ocupación, tras las que las supervivientes fueron obligadas a servir de manera permanente en «estaciones de asueto» (burdeles) frecuentadas por las tropas niponas. El número total de mujeres sometidas a ese trato acabaría ascendiendo a 200.000. Ni un solo soldado, ni un solo oficial llegó a ser ejecutado o castigado por esas acciones, acciones con frecuencia ordenadas por miembros de la casa imperial japonesa. De hecho, Hirohito alabó en público a sus oficiales, incluidos el general Matsu y el príncipe Asaka. A éste llegaron a imponerle la Orden del Águila Dorada. Pero al menos un funcionario del Ministerio de Asuntos Exteriores japonés se mostró horrorizado por toda aquella barbarie, como se aprecia en un fragmento de su diario: «Dios mío, ¿así es como se comportan nuestros Ejércitos imperiales?». ¹³ Sea como fuere, la situación en Nanking no fue precisamente un secreto de Estado, gracias a la numerosa presencia de europeos tanto en ésta como en Shanghai. Joseph Grew, embajador de Estados Unidos, protestó airadamente por el pillaje a que se sometían las propiedades americanas en la zona de guerra. ¹⁴

Además del gran número de bajas chinas causadas por los japoneses, éstos bombardearon y hundieron el Panay, cañonero estadounidense (anteriormente bajo mando de Chester Nimitz, a la sazón alférez), cuando el barco echó anclas en el Yangtsé, a unos 35 kilómetros del escenario de los enfrentamientos. La misma suerte corrieron dos cañoneros británicos, el Ladybird y el Bee, así como dos cargueros de la Standard Oil, llenos de refugiados chinos que los habían abordado en busca de protección. Cazas japoneses remataron a los supervivientes que se lanzaban al agua e intentaban alcanzar la orilla a nado. También murieron otros americanos cuando otro cañonero estadounidense, el Tutuila, fue bombardeado por los japoneses en Chungking. ¹⁵ Aunque, comparados con la matanza generalizada que tenía lugar en aquel momento, esos episodios no pasaban de menores, merecieron sin embargo una atención considerable en la prensa occidental.

A pesar de los impresionantes relatos de testigos presenciales y de los titulares cada vez más alarmistas de los periódicos tanto británicos como estadounidenses, la comunidad internacional seguía sin tomar cartas en el asunto. En noviembre de 1937 se convocó en Bruselas, con carácter de urgencia, una Conferencia del Tratado de las Nueve Potencias a la que Japón se negó a asistir y, al final, no se decidió ninguna sanción contra Tokio. Al contrario, el primer ministro Konoé, mostrando una perversa indignación, denunció al Gobierno chino por sus «acciones [...] [y] sus movimientos antijaponeses», y lo que es más, añadió que «no daban muestra alguna de remordimiento». Tampoco Konoé ni Hirohito mostraron el más mínimo arrepentimiento en todo el «incidente de China», ¹⁶ ni siquiera cuando las divisiones de refuerzo, ayudadas por los intensos bombardeos de la Armada, cayeron sobre Cantón y las tres ciudades de Wuhan (Wuchang, Hankow y Hanyang).

Más al norte, a lo largo de la desolada frontera entre Siberia y Manchuria, la situación seguía

siendo tensa y, al menos en una ocasión, sucedió lo inevitable. El 11 de julio de 1938, sin haber recibido órdenes de Tokio, tropas japonesas de la 19ª División atacaron a soldados soviéticos que defendían una colina de la frontera septentrional. En esa ocasión, los nipones sí fueron repelidos y sufrieron importantes bajas.

En mayo del año siguiente, los japoneses volvieron a enfrentarse a las tropas soviéticas cerca de la población de Nomonhan, en la frontera noroccidental, entre Manchukuo y la República Popular de Mongolia. Desde el principio, los combates fueron de una gran dureza, pues ambos bandos contaban con el apoyo de numerosos efectivos. El número de bajas se incrementaba por momentos. Con la llegada de refuerzos soviéticos —treinta y cinco batallones de infantería, veinte escuadrones de caballería, quinientos modernos aviones de guerra y un número similar de tanques, todos bajo el mando del general Georgi Zhukov—, la suerte parecía haberse girado en contra de unos japoneses mucho menos preparados. En las batallas que siguieron, la 23ª División de Kwantung fue aniquilada en su totalidad. Se trataba de la primera derrota japonesa importante de la era moderna. Japón sufrió un total de 19.000 bajas, contando sólo las de sus «aliados» de Manchuria. Los combates cesaron en septiembre de 1939 tras la completa retirada del Ejército nipón, a la que siguió la firma de una humillante tregua con Moscú el 15 del mismo mes.¹⁷

Una unidad especial del Ejército japonés, enviada a las desoladas estepas del norte, concretamente a Manchuria, iba a desempeñar un papel decisivo en varios enfrentamientos militares no sólo contra los soviéticos, sino también contra los chinos. En realidad, serían muy pocas las personas que llegarían a tener noticia de la unidad secreta 731 de las Fuerzas Armadas Imperiales, creada en 1933 para desarrollar armamento biológico y químico en Pingkiâng (Harbin), Changchun y otras localidades, y que posteriormente se extendió a Pekín, Kwangchow (Guangzhou) y Singapur.

Al coronel Miyata Tsuneyashi, alias Ishii Shiro —oficial de carrera del Ejército al mando del instituto bioquímico, que operaba bajo el disfraz de un Laboratorio para la Investigación y la Prevención de Epidemias dependiente del Hospital Militar Imperial de Tokio—, le ofrecieron el mando de dicha unidad para que creara centros de experimentación básica en Manchuria a fin de desarrollar gases tóxicos, así como variantes de peste, carbunco, fiebre tifoidea, disentería, viruela y cólera. Era única en el mundo, pues para los japoneses el uso de cualquiera de esos «productos» contra el enemigo en el campo de batalla lo controlaba directamente Hirohito. Ishii podía experimentar tanto como quisiera en Manchuria con los miles de prisioneros de guerra chinos a su disposición, pero el emperador era el único que podía autorizar el uso de dichos agentes en el transcurso de una confrontación bélica. Así, en el palacio imperial de Tokio se llevaba un registro exhaustivo de tales órdenes de autorización. Con posterioridad, esa creciente concentración de poder en todas las acciones militares, fuera cual fuera su localización o su objetivo, acabaría suponiendo un lastre para la cadena de mando, pues Hirohito dictaba cada vez más acciones bélicas por su cuenta, tanto si incluían el uso de gases tóxicos y demás agentes como si no.

La unidad 731 se parecía bastante a una empresa familiar. La financiaba directamente el Ejército japonés, por ejemplo, del que el primo de Hirohito, el príncipe Takeda Tsunehisa, era el alto mando responsable de las finanzas, y encargado, por tanto, de la asignación anual y el pago de

las nóminas de dicha unidad. Otro tío del emperador, el príncipe Kan'in Kotohito, en cuanto jefe del Estado Mayor del Ejército, debía recibir autorización expresa de su sobrino para ordenar el uso de cualquier agente o gas tóxico. Eso era así para todos y cada uno de los ataques con gases. En 1938, entre agosto y diciembre se lanzaron 375 ataques tóxicos, y en todos los casos debía recibirse antes la sanción personal del emperador. Entre los ataques mencionados se encontraba el que tuvo lugar durante la ofensiva de Wuhan. Más tarde, Hirohito autorizó el uso de pulgas inoculadas con peste en ciertas ciudades chinas, y durante la guerra de 1939 contra las fuerzas soviéticas del general Zhukov, autorizó que se lanzaran varios agentes biológicos para envenenar ríos y pozos. Sólo en ese año, se utilizaron 15.000 bombonas de gases tóxicos. El recurso del emperador a ese tipo de guerra era en parte reflejo de la inmensa superioridad numérica de las Fuerzas Armadas chinas. El gas venenoso, capaz de matar un gran número de personas de una sola vez, podía servir para equilibrar esa desigualdad. (Acabada la Segunda Guerra Mundial, el Tribunal de Crímenes de Guerra juzgó los ataques con gases tóxicos perpetrados por Japón. El general Douglas MacArthur, en colaboración con la Casa Blanca, intervino para revelar el papel que en ellos tuvieron Hirohito y otros miembros de la familia imperial.)¹⁸

Aunque Japón había firmado el Tratado de Versalles, cuyo artículo 171 prohibía el uso de gases tóxicos, Hirohito se negó con posterioridad a ratificar la Convención de Ginebra sobre el Trato a los Prisioneros de Guerra, que se celebró en 1929. Sea como fuere, decidió hacer caso omiso de ambos acuerdos, y usó a civiles chinos y prisioneros de guerra como conejillos de indias para los «experimentos» de la unidad 731. En muchos casos, dichas pruebas se filmaban; tras visionar una de aquellas cintas que el Ejército envió a Tokio, un afectado príncipe Mikasa se quejó al emperador, y anotó en su diario haber visto «un gran número de prisioneros de guerra chinos [...] [a los que] se obligaba a internarse en las llanuras de Manchuria para ser sometidos a experimentos con gases venenosos, que se llevaban a cabo con sujetos vivos [...] [mientras a otros] los ataban a postes en unos campos despejados, los gaseaban y les disparaban». En sus propias palabras, se trataba de «una masacre».¹⁹

La actitud de Hirohito hacia el tratamiento a los prisioneros de guerra estaba muy influenciada por un profesor de derecho internacional de la Universidad de Tokio, Tachi Sakutaró, que despreciaba toda restricción internacional (de inspiración occidental). De hecho, Hirohito llegó incluso a prohibir que a los soldados chinos capturados en batalla se les denominara «prisioneros de guerra». Para los japoneses, éstos no alcanzaban la categoría de seres humanos y era innecesario tener con ellos la más mínima consideración.

Es del dominio público que el Ejército nipón usó prisioneros de guerra chinos, coreanos y occidentales para sus prácticas con bayoneta, como atestiguan las fotografías conservadas en diversos archivos, pero se conoce menos el uso generalizado que Japón hizo de gases tóxicos y cultivos biológicos letales en grandes ciudades chinas. El 5 de agosto de 1937, «tío Kan'in» emitió la siguiente directiva secreta al Ejército japonés:

En la presente situación, y a fin de hacer la guerra total en China, el imperio no aplicará ni actuará de acuerdo con ninguno de los artículos concretos del Tratado sobre Leyes y Costumbres de la Guerra Terrestre, ni con ninguno de los demás

tratados que tengan que ver con leyes y reglamentos de beligerancia.²⁰

El 28 de julio de ese mismo año, Hirohito había autorizado el uso de armas químicas en Manchuria. En 1940, el emperador fue el primero en introducir armas biológicas en China, alentado tal vez por el fracaso de la Sociedad de Naciones, que en 1938 no había logrado condenar su anterior uso de gases tóxicos en otros escenarios. Tampoco se molestó en disuadir a los altos mandos de su empeño de lanzar bombardeos masivos sobre Shanghai, Nanking y la capital de Chungking. En esos ataques se recurría a bombas incendiarias (que producían fuegos generalizados), así como a explosivos antipersonas (que dispersaban cientos de piezas de metralla) que caían sobre la población civil. Se trataba de misiones ejecutadas en gran medida por bombarderos de largo alcance que tenían su base en Nagasaki.

En definitiva, el gaseo masivo de cientos de miles de prisioneros de guerra chinos durante una guerra que se prolongó ocho años tuvo un fortísimo impacto y fue similar a lo que los alemanes perpetraban en sus campos de concentración con judíos y otros prisioneros. Al terminar la Segunda Guerra Mundial, sólo cincuenta y seis prisioneros de guerra chinos fueron hallados con vida.

Sin duda, a pesar de todas las medidas que se tomaron, el «incidente de China» se les fue de las manos. A finales de la década de 1930, Hirohito ya había llevado a 700.000 soldados japoneses a los campos de batalla, cifra que acabaría por triplicarse. «Fortaleced la contención del enemigo y destruid su voluntad de seguir luchando», ordenó. Siguiendo sus directrices, las Fuerzas Armadas japonesas acabaron además con la vida de 2,7 millones de civiles chinos, pero éstos, testarudos, no se rindieron nunca. La política imperial del *sankosakusen* —quemarlo todo, robarlo todo, matarlos a todos— se reveló como la auténtica demostración de lo que era el «nuevo orden en el este asiático».²¹

El año 1939 había resultado desastroso para Japón. No había obtenido la victoria sobre China, por lo que tuvo que desplegar muchas más tropas de las planeadas. Además, había perdido su primera batalla importante al enfrentarse al moderno y bien equipado Ejército soviético, y por primera vez en mucho tiempo se había visto obligado a retirarse y a firmar una tregua humillante. Aunque con poco éxito, al menos hasta aquel momento, había usado armas biológicas contra los rusos. Luego, en julio, el Gobierno del presidente Roosevelt informó al japonés de que no renovarían el Tratado Bilateral para el Comercio y la Navegación que debía ratificarse en enero de 1940. Se trataba sin duda del golpe más duro para el futuro del país. Implicaba la interrupción del suministro de petróleo y de diversos metales, sin los cuales el cada vez más numeroso Ejército nipón no podía seguir su avance. «Aunque podamos adquirirlos [petróleo y metales de desecho] en los próximos seis meses, tendremos dificultades inmediatamente después», reconoció Hirohito, preocupado.²² Ése había sido uno de sus principales temores desde la invasión de Manchuria en 1931, y ahora estaba a punto de materializarse. Para asegurarse, el país y sus Fuerzas Armadas habían empezado a acumular reservas de metales y de crudo, pero Tokio debía actuar con rapidez si quería encontrar fuentes alternativas de suministro. Para rematar el mal año del emperador, se produjo la traición

de Alemania, que firmó el Pacto de No Agresión con Moscú, el mayor enemigo de Japón, el 23 de agosto de 1939. Se trataba de un acuerdo que invalidaba el Pacto Germano-Nipón Anti-Comintern de 1936, y que dejaba las manos libres a la Unión Soviética para destinar una gran fuerza militar al Extremo Oriente. Todo ello explica la decisión de Japón, que se apresuró a firmar la tregua con los soviéticos en relación al conflicto de Mongolia.²³ Una vez más, el emperador tenía motivos para mirar de reojo a sus vecinos del norte.

En 1940, Hirohito y sus jefes militares tomaron decisiones importantes. En ese mismo año se produjo también un endurecimiento general de la línea de actuación de Japón, que no haría sino incrementar los problemas a los que tendría que hacer frente. El 1 de julio, Hirohito nombró a Kido Kôichi nuevo consejero privado. A pesar de contar con sólo cincuenta y un años, edad muy temprana para acceder a un cargo de tanta relevancia, Kido ejercía una gran influencia en su entorno, era miembro de la alta aristocracia y militar tradicionalista. Por exigencias de su nuevo cargo, debía reunirse a diario con el emperador —exceptuando al secretario privado de Hirohito, era quien más se veía con él—, y supo usar ese hecho para lograr que se comprometiera más con la causa de la guerra en China. Llegó incluso a convencerlo para que venciera su suspicacia y desconfianza hacia Alemania.²⁴

La presencia de Kido parecía oportuna, pues los deslumbrantes triunfos alemanes en Europa en mayo y junio de 1940 iban a influir en las acciones de Hirohito. Hipnotizado no sólo por la fuerza «samurai» de Alemania, sino también por las rápidas victorias del Reich sobre Dinamarca, los Países Bajos, Bélgica y Francia —exactamente el tipo de triunfo que había esperado obtener en China, aunque sin lograrlo—, Hirohito estaba convencido de que Gran Bretaña sería la próxima en caer. Si eso ocurría, de pronto Japón podría instalarse impunemente en todas las colonias del Extremo Oriente de los países conquistados. Y de una sola tacada, tendría acceso a petróleo, caucho y estaño si lo requería.

Pero ningún occidental habría sabido discernir cuáles eran las intenciones de Hirohito cuando éste le preguntó al príncipe Kan'in: «Tan pronto como la paz vuelva a Europa [con la derrota de Gran Bretaña] ¿se producirá el despliegue de las tropas [japonesas] en las Indias Holandesas y en la Indochina Francesa?». (Hirohito, de acuerdo con la tradición, expresaba sus ideas y órdenes valiéndose de preguntas.) El emperador disimulaba sus intenciones distanciándose de otros conquistadores del pasado. Afirmaba que Napoleón y Federico el Grande habían llevado a cabo invasiones ilegales, «actos maquiavélicos», como los llamaba, pero que «nuestro país no desea imitarlos». Al contrario, «¿no debemos tener siempre presente el auténtico espíritu del *hakkô ichiû* [gobierno benevolente], que ha sido nuestra política desde el tiempo de los dioses?».²⁵ Hirohito ya planeaba la invasión a gran escala de varios países, pero la describía como conjunto de acciones propias de un «gobierno benevolente». No sorprende, por tanto, que las palabras y las acciones del emperador rara vez se comprendieran en Londres o en Washington. En realidad, sus planes eran aún más ambiciosos: afirmaba que en caso de que Gran Bretaña siguiera aportando suministros a Chiang Kai-Chek, en contra de la petición que había hecho, «nos veríamos obligados [además] a ocupar Hong Kong, y en último extremo tal vez tendríamos que declararle la guerra [a

Gran Bretaña]». ²⁶

Cuando se ordenó al príncipe Konoé que formara nuevo Gobierno en julio de 1940, decidió que dos personas muy significadas ocuparan dos de los puestos clave de su gabinete: el general Tojo Hideki —anterior y brutal jefe de la temible policía secreta de Manchuria— al que nombró ministro del Ejército, y Matsuoka Yôsuke, que pasó a dirigir el Ministerio de Asuntos Exteriores. Cuatro días después, Matsuoka concedió una de las entrevistas más extraordinarias de que se tiene constancia por tratarse de un diplomático, en la que declaró que «sin duda, en la batalla entre democracia y totalitarismo, éste triunfará y dominará el mundo. La era de la democracia ha terminado —aseguró—, y el fascismo se desarrollará en Japón por voluntad del pueblo, y evolucionará gracias al amor de nuestro emperador». ²⁷

Acto seguido, se celebró una Conferencia de Enlace de alto nivel para tratar un nuevo documento titulado «Principios básicos para abordar la situación surgida de los cambios en el mundo». En él se defendía que, a fin de facilitar la conquista de China, los Ejércitos japoneses debían trasladarse al sur, e internarse posteriormente en la región de las Indias Orientales Holandesas, además de anexionarse la Malasia Británica. Al mismo tiempo, aconsejaba la alianza de Japón con Alemania y la aplicación de la doctrina de un «Nuevo Orden» en todo el continente asiático. ²⁸ De culminar con éxito, esos planes de invasión garantizarían grandes suministros de petróleo, caucho, estaño y madera. El almirante y príncipe Fushimi aseguró a Hirohito que la Armada no estaba en absoluto preocupada por la falta de avance en China, que no interferiría en la capacidad de la Marina para acudir al ataque de los mencionados blancos extranjeros. Sin embargo, su temor era provocar una guerra con Estados Unidos. También Konoé se mostraba partidario del giro hacia Asia oriental y el Pacífico sur, incluida la Indochina Francesa.

En otra reunión estratégica celebrada en el palacio el 29 de julio de 1940, Hirohito consultó a los jefes militares si pensaban «ocupar puntos de la India, Australia y Nueva Zelanda». En otras palabras, les estaba ordenando que incluyeran esos territorios en sus planes. Sin embargo, y al momento, matizó su petición con una pregunta muy pertinente: en caso de guerra, ¿podría Japón «obtener una victoria en una gran batalla naval contra Estados Unidos, como ya había hecho en la batalla del mar de Japón [contra los rusos, en 1905]?». ²⁹ En aquel momento, Hirohito se planteaba la conveniencia de firmar un pacto de no agresión con Moscú para neutralizar la amenaza del norte pero ¿con quién podía contar Japón en realidad? «Ni Alemania ni la Unión Soviética son de fiar —dijo—. ¿No creen que habría problemas si uno de los dos nos traicionara [...] en el momento en que tal vez estuviéramos luchando contra Estados Unidos?» Irritado ante las respuestas evasivas que recibía, entre ellas la consabida frase de que podrían actuar o vencer en el caso de que «se presentara una ocasión favorable», el emperador no pudo más y estalló: «¡Supongo entonces que ustedes intentan resolver estos problemas valiéndose de las "buenas ocasiones" del presente!». ³⁰

A Japón no le quedaba mucho tiempo, e Hirohito, que se sentía cada vez más presionado, quería que sus jefes militares le garantizaran el triunfo en todos aquellos escenarios. Sin embargo, en la guerra, no hay nunca garantías absolutas para nadie. Desde luego, el emperador no las obtuvo entonces, y con el anuncio de que el Congreso de Estados Unidos había aprobado la Ley de Control de las Exportaciones, la tensión aumentó varios grados, pues se trataba de la confirmación

oficial de que todos los productos químicos, el petróleo, los minerales, el cobre, el estaño, los recambios de los aviones y las herramientas que hasta entonces se encontraban teóricamente disponibles no se venderían a nadie que no contara con «licencias». Aquel mismo día, el 5 de julio, Henri Philippe Pétain, dirigente de Vichy, rompió relaciones con Gran Bretaña y las inició con el Ministerio de Asuntos Exteriores japonés.

Menos de un mes después de aceptar la rendición a los alemanes de un Ejército compuesto por más de un millón y medio de hombres, en junio de 1940, el Gobierno de Pétain ya había empezado a experimentar las consecuencias de su decisión, y no sólo en Francia, sino a todo lo largo y ancho de su imperio, aunque fue en Indochina, su alargada y problemática colonia, donde eso se hizo más evidente. Allí, los resultados de aquella rendición desencadenarían un maremoto que se extendería por toda Asia y las aguas del Pacífico, y que acabarían por alcanzar incluso las costas de Estados Unidos.

Hasta agosto de 1940, Georges Catroux, gobernador general de Indochina —a pesar de haberse enfrentado a dificultades con Tailandia por la zona de seguridad de Laos, que se encontraba entre los dos países—, había gozado por lo común de unas relaciones comerciales amistosas con el Ejército de Chiang Kai-Chek, en el sudoeste de China, cerca de la frontera norte de su territorio. El comandante supremo del Ejército chino, cada vez más acosado y limitado en sus acciones por los japoneses e incluso por los comunistas, dependía enormemente en ese momento de la continuidad en el suministro de productos como el arroz, que le llegaban por mar y a través de los ferrocarriles franceses, viajando desde Haiphong, en el golfo de Tonquín, hasta Kunming. La Indochina francesa de Catroux compartía las mismas preocupaciones y los mismos enemigos que la China de Chiang. Así, en el país que gobernaba, nacionalistas y comunistas ejercían una gran presión sobre un Ejército de 40.000 hombres (cifra que no tardaría en elevarse hasta los 60.000).

Con todo, la situación no podía considerarse novedosa. Joseph-Simon Galliéni se había enfrentado a similares «problemas de pacificación» en Indochina en el siglo XIX, además de sufrir los ataques de China, que exigía la devolución de su territorio. Allí, los combates apenas habían cesado desde entonces, y por tanto, Indochina,³¹ a diferencia de sus colonias vecinas, británicas y holandesas, pasó a estar dominada más por los militares que por una considerable población civil de origen francés. La balanza de pagos de la colonia siempre había estado en números rojos, y siempre había constituido un pozo sin fondo para las arcas de la metrópoli, igual que sucedía con otras plazas francesas de África, tanto al norte como al sur del Sahara. Las importantes comunidades francesas, descontando a los funcionarios del Gobierno y a los militares, no lograron desarrollarse (excepto en Túnez, donde la mayoría de la población estaba compuesta por inmigrantes italianos, y en algunas ciudades de Argelia y Marruecos). Por eso hacían falta constantes inyecciones de dinero y subvenciones de París. El imperio colonial —una vasta operación militar— tampoco era, por lo general, demasiado popular, ni en el país ni en la Asamblea Nacional: exceptuando algunos negocios, sólo los grandes bancos de París se habían beneficiado de aquellas desafortunadas aventuras coloniales. Así, mientras en la mayoría de colonias británicas el desarrollo se apoyaba en gran medida en la población local, que llenaba los

peldaños inferiores de la administración local y el estamento militar, nada remotamente parecido se daba en las posesiones francesas.

Dado este trasfondo y la tradicional actitud anticolonial gala, el intento del general Catroux de contener una situación comprometida se vio dificultado todavía más en 1940, cuando la noticia de la derrota francesa y su rendición a los alemanes —antes de que se hubiera iniciado siquiera la batalla de Francia—, hizo que el prestigio internacional del país al que representaba cayera en picado. Catroux llevaba tiempo intentando estrechar los lazos con los británicos en Singapur y en la India, mientras hacía un llamamiento al Departamento de Estado norteamericano para que le facilitara armamento. Los británicos, a pesar de mostrarse comprensivos, ya ocupaban un territorio demasiado extenso, y se veían incapaces (tal como reconoció el propio Churchill) de defender adecuadamente sus vastos dominios asiáticos. Tampoco resultó de más ayuda Sumner Welles, del Departamento de Estado de Estados Unidos, pues Washington, a pesar de defender una política pro-China, todavía no estaba preparada para una confrontación con Japón.³²

A diferencia de Pétain y su futuro viceprimer ministro, el almirante Jean-François Darían, Catroux no era derrotista. Estaba decidido a defender Indochina con sus limitadas fuerzas, entre las que contaba con seis grupos de artillería y treinta cazas y bombarderos, así como unos pocos buques de guerra. Pero el gobernador, que acabaría uniéndose a los gaullistas en julio, no era en absoluto del agrado de Pétain, y menos aún de Paul Baudoin, amigo del almirante Darían, y ministro de Asuntos Exteriores —ambos colaboracionistas del Tercer Reich—, por no hablar del nuevo ministro colonial, Charles Platón. La consecuencia de ello se produjo el 25 de junio de 1940, con la destitución de Catroux y el nombramiento de un hombre de confianza de Pétain, el almirante Jean Decoux, como gobernador general.³³ A partir de ese momento, los acontecimientos se precipitaron, pues los japoneses no desperdiciaron la ocasión de aprovecharse de la fragilidad interna de Francia.

Sin dar ni un respiro, Tokio entró a matar y emitió el primero de una serie de ultimátums dirigidos a París/Vichy: la exigencia de que Francia interrumpiera las conexiones ferroviarias con China y con las fuerzas de Chiang Kai-Chek. Entretanto, una «unidad de control» llegó a Haiphong para supervisar el cumplimiento y asegurarse del cese en los suministros por mar y ferrocarril de alimentos y armas. Los franceses consintieron su presencia, y aquel «equipo de control», formado en principio por trece hombres, no tardó en multiplicarse hasta alcanzar la cifra de 260 (casi todos soldados), llegados en un destructor japonés que atravesó el golfo de Tonquín para demostrar de que las intenciones de su Gobierno eran serias. La llamada del ministro de Asuntos Exteriores francés a iniciar una «amplia colaboración entre Indochina y Japón» fue rechazada de plano por Matsuoka, su impaciente homólogo nipón, cuyas «raras actitudes e inestable carácter» desagradaban en gran manera a Pétain y a sus consejeros.³⁴

Sin embargo, aquello no era más que el principio. Matsuoka no tardó en exigir, además, la participación francesa en la guerra contra China, y la cesión del norte de Indochina para la instalación de aeródromos japoneses, puntos de tránsito (instalaciones portuarias) y libertad de paso para el Ejército Japonés de Cantón. Los franceses acabaron cediendo tras varios ultimátums más, entre ellos el del general Nishihara, que demandó el «estacionamiento» de 5.000 soldados en la región, cifra que acabaría multiplicándose por cinco (y a las que, por supuesto, jamás

denominarían «fuerzas de ocupación»).

Aunque el 22 de septiembre de 1940 se firmó un acuerdo por el que se aceptaban las principales exigencias, el Ejército japonés de Cantón inició su ataque contra los franceses aquella misma noche, en Langson, iniciándose una batalla que duró cuatro días. En aquella misma fecha, buques de guerra japoneses llegaron al puerto de Haiphong y se inició el desembarco de sus tropas. Ahora, los japoneses tenían una base sólida en el norte de Indochina, aprobada legalmente por Vichy.³⁵

Tres días antes, Hirohito había dado un paso más para acercar a su país a una guerra con Occidente. Tras convocar una conferencia de enlace con carácter de urgencia, y tras largas deliberaciones, aceptó firmar el Pacto Tripartito con la Alemania nazi y la Italia fascista, pacto que se rubricó el 27 de septiembre de 1940. Sin duda, la aprobación del Acta para el Control de la Exportación en Estados Unidos constituyó un factor determinante para la decisión japonesa,³⁶ aunque dado el alto concepto que Matsuoka, ministro de Asuntos Exteriores, tenía del fascismo, ésta no debería haber sido una sorpresa para nadie. Tal como Hirohito confió a Konoe, su primer ministro, tras la firma del Pacto Tripartito, «si no hay otra manera de tratar con América, entonces es inevitable». Pero también había preguntado, temeroso: «¿Qué pasará si Japón es derrotado [en una guerra con Estados Unidos]?». Konoe se quedó en silencio. Hasta ese momento, no había oído nunca al emperador pronunciar la palabra «derrota». «¿Compartirás, primer ministro, la carga conmigo?», insistió el emperador.³⁷ Tal vez Hirohito había olvidado la definición que, tiempo atrás, el general Araki había hecho de lo que era el «mando»: «El espíritu militar japonés manifiesta el espíritu sagrado de Su Majestad, que a su vez manda sobre los propios Ejércitos japoneses. Creo que nuestro espíritu expresa el corazón del emperador, y es por ello por lo que *las fuerzas imperiales actúan con las órdenes del emperador*»?³⁸

«El gran principio de los ocho confines del mundo bajo un mismo techo es la enseñanza de nuestros ancestros imperiales.» Así se iniciaba un edicto imperial fechado el 27 de septiembre de 1940. «Hoy, sin embargo, el mundo vive en un estado de agitación y el desorden parece interminable. Como los desastres que podría sufrir la humanidad son inconmensurables, esperamos sinceramente lograr el cese de las hostilidades y la restauración de la paz», y de ahí la decisión del Gobierno de «aliarse con Alemania e Italia, naciones que comparten nuestras mismas buenas intenciones [...]».³⁹

Como Winston Churchill no tardaría en concluir: «Bien, cuando los jefes de Estado se convierten en gánsteres, ¡hay que hacer algo!».⁴⁰ El príncipe Konoe elevó aún más el listón con otro portento de la lógica: «Si Estados Unidos no entiende la postura de Japón, Alemania e Italia [...] y si *adopta constantemente una actitud de confrontación*, entonces los tres países lucharemos [contra Norteamérica] con decisión».⁴¹ Con todo, fue Hirohito quien dijo la última palabra el Día del Aniversario, es decir, el 11 de noviembre de 1940. Japón celebraba sus 2.600 años de existencia, y él animó a su pueblo a «promover en el país y en el extranjero el gran principio de las enseñanzas divinas, contribuyendo así al bienestar de la humanidad».⁴²

Aquel mismo mes, Hirohito demostró su benevolencia obligando a su régimen títere de China a firmar el Tratado Básico Chino-Japonés a punta de bayoneta, mientras los combates se generalizaban. El péndulo oscilaba cada vez más deprisa.

Capítulo 5

Emergencia nacional sin límites

El presidente está decidido a que, juntos, ganemos la guerra.

HARRY HOPKINS a Winston Churchill, 10 de enero de 1941¹

Como no hay excusa para que las Fuerzas Armadas [estadounidenses] no estén preparadas para un ataque [...] se recomienda que se den los pasos oportunos para que nuestro Ejército y nuestra fuerza naval en el Extremo Oriente se mantengan en situación de alerta [...].

Contraalmirante KELLY TURNER al jefe del Estado Mayor de la Armada Harold Stark, 11 de julio de 1941²

A muchos kilómetros de allí, en Washington, el contraalmirante Kelly Turner trabajaba sin descanso, como de costumbre. Había sufrido un grave contratiempo para su carrera en diciembre de 1937. Mientras realizaba su curso de dos años en la Academia Superior de la Marina de Guerra, se sometió a una revisión física rutinaria y los médicos le informaron de que, a causa de su pérdida de visión, no podría seguir pilotando aviones, al menos en solitario.³ Por tanto, en vez de confiarle el mando de un portaaviones, como se le había prometido, se vio convertido en capitán del crucero pesado Astoria, puesto que culminó en 1939 con la delicada misión diplomática del traslado de los restos mortales del embajador Saitô a Tokio. Se esperaba que, con ella, se contribuiría a enfriar la explosiva situación asiática, y que Estados Unidos ganaría algo de tiempo. Además, el capitán Turner contaría con una ocasión única para evaluar el estado de las Fuerzas Armadas japonesas. Tras su regreso en 1940, Turner fue nombrado director de Planificación Naval a las órdenes del jefe del Estado Mayor de la Armada Harold Stark, con rango de oficial superior. De este modo, las futuras acciones de la Marina de Estados Unidos iban a pasar en gran medida por sus manos. Dependía de él comunicar a un muy frustrado Franklin Roosevelt cuándo estaría la Armada en posición de defenderse a sí misma y de defender los intereses del país.

A diferencia del almirante Ernest King, Kelly Turner detestaba los cócteles, pero sus superiores le ordenaron asistir a uno que se celebró el 11 de marzo de 1941 en honor del nuevo embajador de Japón, el almirante Nomura Kichisaburô. A pesar de ser un marino distinguido por derecho propio, la reputación de Nomura había quedado algo en entredicho en 1932, después de que

dirigiera las fuerzas navales japonesas en el ataque a Shanghai y otras partes de China. Aquella tarde, el nuevo embajador, que a la sazón contaba con sesenta y cuatro años, mencionó de pasada que le gustaría conversar con Turner en privado, y al día siguiente organizó el encuentro. Tras informar al almirante Stark de la situación, el jefe del Estado Mayor de la Armada animó a Turner a que se reuniera con él y tomara notas de sus conversaciones, notas que debía transmitirle a su vuelta. Aquel habría de ser el primero de varios encuentros de importancia.

Según refirió, en aquella reunión celebrada en marzo, Nomura empezó enfatizando que «redundaba en el mejor interés de ambos países [...] el mantenimiento de la paz», y que se reunía con él a fin de explorar «el terreno [...] para hallar las bases sobre las que las dos naciones pudieran alcanzar» algún tipo de acuerdo. Nomura lamentó personalmente la guerra en China y la atribuyó al «elemento joven, más radical», del Ejército japonés. Turner, claro está, contaba con un conocimiento bastante detallado de la serie de asesinatos e intentos de golpe de Estado que se habían producido en Japón en los últimos años y, por tanto, tenía una idea bastante aproximada del tipo de gente a la que Nomura se refería (aunque lo que desconocía eran las acciones anteriores del propio embajador en China). Los altos mandos de la Marina japonesa no deseaban la guerra con Estados Unidos, recalcó Nomura, como tampoco tenían ningún «interés en ampliar su control sobre Filipinas». Por tanto, el embajador consideraba sensato que Estados Unidos y Gran Bretaña mantuvieran una fuerte presencia naval en el Pacífico, a fin de ayudar a estabilizar la situación y con el objeto de hacer ver de manera palpable a las Fuerzas Armadas niponas las fuerzas contra las que deberían luchar en caso de que sus dirigentes llevaran las cosas demasiado lejos. En el informe que preparó para Stark, Turner afirmaba: «Creo que es totalmente sincero y que recurrirá a su influencia para evitar más pasos agresivos de las fuerzas militares de Japón».⁴

A mediados de 1941, los acontecimientos se precipitaban en los ocho confines del mundo. Gran Bretaña bloqueaba los puertos alemanes y franceses, y el 22 de junio Hitler desencadenó otro ataque sorpresa, esta vez contra la Unión Soviética. Aquella maniobra dio un respiro a Hirohito, que temía que los soviéticos atacaran a los japoneses en Manchuria, a pesar de que Tokio había firmado el denominado Pacto de Neutralidad con Moscú en abril de aquel mismo año. A partir de ese momento, las Fuerzas Armadas japonesas podrían *concentrarse más en su expansión por Asia y el Pacífico Sur*.⁵ En cuanto a la guerra con China, los japoneses se encontraban empantanados en su cuarto año de «incidente». Si en 1937, el emperador había enviado a 250.000 soldados a luchar en aquel país, a finales de 1941 el contingente en suelo chino alcanzaría los dos millones.⁶ Y eso que le habían prometido que la campaña iba a durar «tres meses».

El 2 de julio de 1941, el emperador convocó otro consejo de guerra histórico en su palacio para tratar de las políticas inmediatas a emprender, con la confirmación del avance japonés hacia el sur a fin de «establecer una base sólida para nuestra continuidad y seguridad nacionales», y de crear el tan codiciado «Gran Ámbito de Co-Prosperidad del Este Asiático» que devolvería la salud a todo el Extremo Oriente. «A fin de alcanzar los objetivos arriba mencionados [expansión por el sur y fin de la guerra con China], *se iniciarán los preparativos para una guerra con Gran Bretaña y Estados Unidos [...]*», anunció Hirohito. «Nuestro imperio no se arredrará ante la posibilidad de entrar en guerra con Gran Bretaña y Estados Unidos.»⁷ Acto seguido, autorizó la ocupación del sur de Indochina en un plazo de tres semanas, punto desde el que las tropas podrían iniciar otras

invasiones.⁸

Cediendo a las grandes presiones japonesas, los franceses de Indochina habían acabado firmando un tratado de paz con su enemigo acérrimo, Tailandia, el 9 de mayo de 1940, destinado a poner fin a años de hostilidades en el oeste del país. Con todo, aquello no impedía que la colonia francesa siguiera expuesta a un ataque diplomático frontal por parte de Tokio, en el flanco oriental.⁹ Los japoneses empezarían tomando todas las mercaderías chinas bloqueadas en el área de Tonquín a finales de mayo, y en julio exigirían la ocupación de todo el sur de Indochina, o la Cochinchina.

Si el pretexto original para penetrar en aquel territorio el año anterior había sido negar a Chiang Kai-Chek acceso a sus provisiones y material de guerra a través de la vía Hanoi-Haiphong, ahora Tokio se ponía en evidencia y exigía mayores bases militares en la zona —terrestres, aéreas y navales— para lanzar desde ellas nuevos ataques contra los países vecinos. Así, las tropas japonesas empezaron a internarse en el sur de la colonia francesa el 20 de julio, y el almirante Decoux, como nuevo administrador del territorio, se vio obligado a firmar una convención con el general Sumita el 23 de julio por la que también cedía la mitad sur de la península. El 29 de aquel mismo mes, en Vichy, Darían firmó puntualmente un protocolo a ese efecto, y cruzó correspondencia con el nuevo embajador japonés, el almirante Katô Kanji. El documento se refería a la «defensa conjunta de Indochina» [*défense commune de l'Indochine*] contra cualquier agresión extranjera, esto es, estadounidense o británica. De nuevo se hizo hincapié en que las tropas japonesas que ocupaban el país de forma permanente —la cifra pasó de los 30.000 a los 80.000— no eran ni «ocupantes» ni «permanentes», sino que, simplemente, se encontraban allí «estacionadas», junto a los 100.000 ciudadanos franceses (funcionarios, soldados y hombres de negocios).¹⁰ Otro convoy de 50.000 soldados japoneses que ya estaba de camino llegaría en breve, pues Tokio preparaba la siguiente fase de su plan de «expansión pacífica y gradual» por la Malasia Británica y las Indias Orientales Holandesas, un paso más en la creación de su «Gran Ámbito de Co-Prosperidad del Este Asiático».

Turner no volvió a saber nada más de Nomura hasta el 20 de julio, día en que la limusina negra del embajador se detuvo frente a la modesta residencia del almirante a última hora de una tarde bochornosa. Nomura informó a Turner que Japón estaba a punto de atacar, de penetrar en la región meridional de Indochina con un importante contingente que tenía la misión de ocupar nuevas bases militares. (En realidad, El Servicio de Transmisiones de Inteligencia, el SIS, perteneciente al Ejército de Estados Unidos, ya había interceptado la información y había logrado descodificarla un día antes.) Ahora, a Nomura lo enviaban allí para que intentara justificar la posición de Japón, y afirmó que su país debía «tener acceso ininterrumpido a las materias primas necesarias», pues su situación económica era desastrosa, y constituía una de las razones de la guerra que libraba con China. Pero no se trataba sólo de eso, según expuso a Turner; aquella ocupación también debía llevarse a cabo «para romper la conexión entre Rusia y China», motivo por el que también había desplegadas tropas japonesas en la Mongolia interior. Y aunque Nomura calificaba la toma de Indochina como «esencial», añadía que «por el momento» su país no planeaba seguir avanzando hacia el sur. Algo incómodo, el embajador reiteró que Japón tenía derecho a defenderse.

Al final del informe sobre aquel extraordinario encuentro que redactó para Stark, Turner

advertía: «La ocupación japonesa de Indochina es de una gran importancia para la defensa de Estados Unidos, pues podría suponer una amenaza para la plaza británica de Singapur y para las Indias Orientales Holandesas», así como para los americanos de Filipinas.¹¹ Stark envió esta última advertencia de Turner a la Casa Blanca y al general George Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército.

Como de costumbre, Turner captó al momento el quid de la cuestión. A Japón no le hacía falta Indochina para estrangular a China, como había manifestado Nomura, sino como trampolín con vistas a ulteriores ataques aéreos y navales por todo el Extremo Oriente. Desde la colonia francesa, las fuerzas japonesas se encontraban cientos de kilómetros más cerca de objetivos tales como el bastión inglés de Singapur, situado en la punta de la península malaya—«el Gibraltar del Extremo Oriente»—, y les resultaba más factible mantener sus intereses y el abastecimiento de suministros, incluidos el caucho, el estaño y el petróleo. Su nueva posición también les proporcionaba más seguridad en las importantes rutas marítimas que conectaban el sur del mar de China con el océano Índico, así como la desprotección total de Filipinas. En cuestión de un año, la toma de Singapur y de las Indias Orientales Holandesas, con sus yacimientos petrolíferos, supondría un golpe muy serio a Occidente y permitiría un notable incremento de las posibilidades de expansión japonesa. (Evidentemente, Turner no estaba al corriente de los planes militares a largo plazo, que eran secretos y habían ido esbozándose desde 1936.)

El resto de noticias que llegaban a Washington tampoco resultaban precisamente alentadoras. Un submarino alemán había hundido otro buque mercante estadounidense el 21 de mayo, y a pesar de ello el almirante Stark no había ordenado proporcionar escolta a los convoyes que cruzaban el Atlántico para impedir futuros ataques. Por otra parte, el 30 de julio, la aviación japonesa bombardeó el Tutuila, un cañonero de Estados Unidos, en Chungking. Si Turner no era capaz de controlar aquellas acciones, sí podía hacer llegar sus recomendaciones a la Casa Blanca gracias a las reuniones periódicas que mantenía con Harry Hopkins, el confidente personal de Roosevelt y un hombre que iba a desempeñar un importante papel, directa e indirectamente, en los preparativos que el país emprendía para entrar en la guerra.

Uno de los poquísimos hechos ordinarios de la breve existencia de Harry Hopkins fue su nacimiento en el seno de una familia bastante normal el 17 de agosto de 1890, en Sioux City, Iowa, ciudad que también puede considerarse bastante normal. Era hijo de David Hopkins, hombre de negocios incompetente —en alguna ocasión viajante de comercio, en alguna otra propietario de una ferretería—, originario de Bangor, Maine, y de Anna Picket, maestra de escuela nacida en Hamilton, Ontario, y criada en Dakota del Sur.¹²

Harry Hopkins era el cuarto de cinco hermanos, una chica y cuatro chicos. Su madre, metodista devota y miembro de la Sociedad de las Misiones Metodistas, representaba sin duda el puntal de una familia que siempre pasaba apuros para llegar a fin de mes. Al terminar la escuela secundaria, el joven Hopkins ingresó en el Grinnell College, financiado por los metodistas, donde alcanzó cierta notoriedad como rebelde incansable contra la autoridad, mayor instigador de bromas pesadas y, sorprendentemente —dada su delgadez y falta de coordinación—, estrella del

equipo de baloncesto. Mantuvo un vínculo muy estrecho, rayano en la devoción, con dos de sus profesores, uno de Sociología y otro de Ciencias Políticas. Era un estudiante extrovertido, voluntarioso y puritano que todo lo cuestionaba y que participaba en muchas actividades extraacadémicas, a pesar de lo cual no tuvo demasiados problemas para graduarse con notas medias. Lo cierto es que a su madre le sorprendió que aprobara, y admitió que «Harry siempre me desconcierta», sentimiento que sin duda compartirían muchos de sus amigos y enemigos a lo largo de la tempestuosa carrera que estaba a punto de emprender.

Con el título universitario bajo el brazo, Harry se fue a Nueva York. Allí se inició laboralmente en el campo del trabajo social, en el que coincidió con su futura esposa, Ethel Gross, con la que compartía profesión. (El hecho de que fuera judía no pareció resultar un obstáculo insalvable en su relación.) El matrimonio tendría tres hijos varones y demostraría siempre una notable seriedad en su trabajo, así como un importante grado de implicación política con la ciudad y una gran independencia mutua. Hopkins asistía a convenciones políticas y trabajaba en varios departamentos de bienestar social de la ciudad de Nueva York, donde no tardó en exhibir extraordinarias dotes para la administración, siendo capaz de encontrar manzanas incluso en el fondo de barriles que parecían estar vacíos. Sin embargo, en lo tocante a su economía personal, sus bolsillos se vaciaban siempre mucho antes de fin de mes —tal vez porque, cuando no trabajaba, podía encontrársele a menudo haciendo cola para apostar dos dólares en las carreras de caballos o, si le alcanzaba para más, en los clubes nocturnos.

Fue a través de la política como su carrera pasó de un trabajo social más general a la administración de subsidios a través de organizaciones gubernamentales. Había asistido a la Convención Republicana Nacional celebrada en Chicago en la que Theodore Roosevelt se había lamentado de los «ladrones» que dirigían el Partido Republicano, y había conocido al futuro presidente en 1928, durante la campaña con la que aspiraba a convertirse en gobernador de Nueva York. «Nuestro Gobierno no es el amo del pueblo, sino su criatura. El deber del Estado para con los ciudadanos es el deber del siervo para con su señor [...]. Uno de los deberes de ese Estado es velar por aquellos ciudadanos que resultan víctimas [...] de las circunstancias adversas, la pobreza y el desempleo.»¹³ Tras ese discurso, Hopkins, profundamente conmovido, pasó a ser un hombre de Roosevelt. Ya en Albany, pasó a ocupar un puesto en la Administración de Ayuda para Emergencias Temporales, presidida en un principio por el propio Roosevelt. Además, siguió trabajando para la Asociación de Tuberculosos y la Asociación Sanitaria, donde uno de sus colegas, médico de profesión, describió en pocas frases a aquel hombre alto, delgado y curioso: «Era de esos tipos que acaban desarrollando úlceras. Se mostraba intenso, y parecía estar siempre en estado de nervios. Fumaba sin parar y bebía un café tras otro. No se preocupaba por su aspecto». Muchos años después, un consternado primer ministro británico le ofrecería su sombrero al ver lo viejo que era el que llevaba el visitante americano. «Casi siempre —añadía su colega de entonces— aparecía en la oficina con aspecto de haber dormido en un pajar.» Otro amigo, Joseph Davis, dijo de él en una ocasión que «tenía la pureza de san Francisco de Asís, combinada con la aguda astucia de un buen acertante en las carreras de caballos».¹⁴

En cuanto a Franklin Roosevelt, no tenía mayor admirador que Harry Hopkins, que le escribió a su hermano: «Estoy convencido de que Roosevelt no sólo es valiente, sino un ejecutivo muy

capaz. Todas esas cosas que se dicen sobre su salud son tonterías. Lo he frecuentado bastante estos últimos meses y es asombrosa la carga de trabajo que es capaz de asumir».¹⁵ No era poco piropo, tratándose del exigente Hopkins.

Cuando Roosevelt accedió a la Casa Blanca en 1933, se llevó consigo a Hopkins, en principio para abordar los males de la Gran Depresión en calidad de director de la Administración para las Obras Públicas. En una ocasión en la que el Congreso se mostraba vacilante y no terminaba de decidirse a otorgarle los fondos que solicitaba, Hopkins, frustrado, respondió: «El hambre no puede ser objeto de debate», y cuando le dijeron que a la larga todo se solucionaría, apostilló que «la gente no come a la larga, come todos los días». De su oficina salieron 180.000 proyectos públicos en menos de cuatro meses, con un coste total de 933 millones de dólares.¹⁶

Durante esos primeros años en la Casa Blanca, Roosevelt y Hopkins llegaron a conocerse bien y a respetarse con un trato cercano, personal. Éste ya llevaba tiempo divorciado y fue durante esa época cuando supo que padecía una enfermedad grave y muy poco frecuente que le impedía digerir los alimentos. El resto de su vida lo pasó entrando y saliendo de los hospitales. Cuando Barbara Duncan, su segunda esposa, falleció, Eleanor Roosevelt acogió a Diana, la hija que ella y Hopkins habían tenido hacía seis años.¹⁷

En 1940, Roosevelt ofreció a su colaborador enfermo dos habitaciones en la segunda planta de la Casa Blanca que anteriormente habían formado el espacioso estudio en el que Abraham Lincoln había escrito la Proclamación de Emancipación con la que decretó el fin de la esclavitud.¹⁸ Además del dormitorio, que contaba con una cama con dosel (siempre cubierta de montañas de documentos y notas esparcidas por todas partes), Hopkins disponía de un espacio más pequeño que usaba como despacho para su secretaria. Esta se apañó varios años con una mesa plegable. El colaborador de Roosevelt no fue nunca amante del boato. En el extremo suroccidental de aquella misma ala de la casa, Eleanor Roosevelt ocupaba una salita y un dormitorio, mientras que el extremo nororiental estaba reservado a personalidades invitadas, como la reina Isabel de Inglaterra o Winston Churchill. Cerca de allí estaba también el estudio del presidente, contiguo a su dormitorio y su cuarto de baño. Aquella zona de la casa tenía un toque «Hyde Park» —vieja, oscura, cómoda e informal—, y era desde aquel largo y desgastado pasillo desde donde se dirigía el Gobierno de Estados Unidos.

Robert Sherwood, que llegó a conocer muy bien a Roosevelt y a Hopkins en los años siguientes, comentó en una ocasión que «Roosevelt y Hopkins se parecían en algo muy importante: los dos eran personas sencillas y directas. Sus características predominantes eran la confianza inquebrantable, la valentía y el sentido del humor».¹⁹ En los agotadores días que se avecinaban, al enfrentarse a los problemas de una guerra inminente, una de aquellas tres cualidades iba a serles de gran utilidad. Además, compartían una confianza mutua total e indestructible, algo excepcional en la historia política de todos los tiempos.

En el transcurso de las distintas reuniones entre el almirante Kelly Turner y Harry Hopkins, celebradas en la Casa Blanca en 1941, los dos hombres parecían entenderse a la perfección. Los

dos era serios, decididos, resueltos... y la palabra «imposible» no formaba parte de su vocabulario.

En uno de aquellos almuerzos de trabajo, que tuvo lugar en el mes de abril, Hopkins le hizo una pregunta muy directa a su interlocutor: «¿Qué pasos deberían darse en el supuesto de que Estados Unidos entrara en guerra el 1 de agosto?». El almirante recomendó que «un destacamento de la Flota del Pacífico se enviara de inmediato al Atlántico (donde los submarinos alemanes causaban estragos entre los mercantes británicos); que un número suficiente de baterías antiaéreas y de cazas se apartaran de los envíos previstos a los británicos y se asignaran al Ejército estadounidense [...] [para] mejorar la dotación de las unidades defensivas terrestres y aéreas que servirían para proteger [las futuras] bases de Estados Unidos en las islas Británicas». También recomendó que el presidente requiriera de forma inmediata «unos treinta buques de transporte, cargueros y petroleros», además de decretar el aumento de efectivos en la Marina y la Infantería de Marina, para lograr que todas las unidades, incluidas las tripulaciones adicionales de esas nuevas embarcaciones, operaran al máximo de su potencial.²⁰ Apenas una semana antes, en el contexto de una «emergencia nacional limitada» declarada poco antes, ya había incrementado la fuerza naval a 232.000 oficiales y soldados de tropa.²¹

La misma semana en que se celebró aquella reunión de abril, el almirante Turner había diseñado y presentado una propuesta conocida como Proyecto para los Planes de Defensa del Hemisferio Occidental, en la que se defendía la creación de una Armada que abarcara los dos océanos mediante el traslado de un portaaviones, acorazados y cruceros desde Hawai al Atlántico, así como la adquisición o la requisa de 550.000 toneladas de buques logísticos, cargueros y petroleros para reforzar los ya existentes, que se reducían a seis «equipados para la batalla». Sin embargo, ese incremento en las dotaciones se revelaría insuficiente. A pesar de la gravedad de su dolencia, y de verse obligado a pasar semanas enteras en el viejo hospital naval, Hopkins logró trabajar duramente en el programa de «Préstamos y Arrendamientos», así como en el nuevo «proyecto» de Turner. Y los dos se esforzaron al máximo para ejecutar lo más deprisa posible el ambicioso plan de Turner, autorizado por Roosevelt a mediados de mayo.²²

Resulta irónico que dos hombres que padecían enfermedades tan graves, Roosevelt y Hopkins, fueran los dos motores políticos que impulsaran los descomunales y complejos preparativos de guerra que se irían concretando a lo largo de los cuatro años siguientes. Ambos aprovechaban sus limitados momentos de energía... y robaban tiempo de donde podían. Que Hopkins —a quien, más de una vez, tanto los médicos como el propio presidente dieron por muerto— lograra de algún modo seguir adelante podía considerarse un milagro, ayudado eso sí por una dieta estricta y especialmente diseñada para él y por transfusiones de sangre periódicas.*

En enero de 1941 a Hopkins ya lo habían enviado en misión secreta a Gran Bretaña, adonde llevó cartas de presentación de Roosevelt al rey Jorge V y al primer ministro Winston Churchill, en las que el presidente explicaba que «Hopkins es un gran amigo mío y en él tengo depositada mi mayor confianza» y rogaba que confiaran en su colaborador como en él mismo.²³ Durante su estancia, Hopkins pasaría mucho tiempo con Churchill, que en la primera ocasión le recibió en la polvorienta residencia del número 10 de Downing Street, donde un batallón de albañiles trabajaban para reparar los desperfectos causados por el último bombardeo alemán. El americano no parecía encontrarse en unas condiciones mucho mejores que las de la casa del primer ministro,

y apareció con su traje viejo y arrugado después de haber escapado por los pelos de un duro ataque de la Luftwaffe —su tren había pasado por Clapham Junction entre docenas de bombas que estallaban a su alrededor, por todas partes. La reunión con Churchill fue fundamental, porque aquellos dos hombres, tan distintos en todos los aspectos, se llevaron bien al momento, y sintieron una gran confianza y un gran respeto mutuos, lo que resultaría de gran ayuda para afianzar la relación posterior que se desarrollaría entre Churchill y Roosevelt.

En aquella primera visita, Hopkins causó una honda impresión en el primer ministro británico. «El 10 de enero, un caballero vino a verme a Downing Street precedido de las más altas credenciales [...]. Se trataba de un espíritu que irradiaba de un cuerpo frágil y enfermo.» El médico de Churchill, sir Charles Wilson (más tarde lord Moran), al conocer a un Hopkins encorvado y esquelético, lo describió en términos más clínicos. «Presenta unos labios sin color, como si hubiera sufrido alguna hemorragia interna; la piel amarilla como el pergamino, y los párpados entrecerrados, de manera que apenas se ven unos ojos que se mueven sin descanso, como si sufriera grandes dolores. Parece metodista, pero de los que podrían disfrutar con un buen vaso de whisky y un plato de ostras.»²⁴ O como expresó el inimitable Churchill: «Era un faro medio desmoronado que emitía los haces de luz que llevaron a grandes flotas a buen puerto [...]. Vi con claridad que el enviado del presidente era de suprema importancia para nuestras vidas. Con los ojos brillantes y una pasión serena y controlada, dijo: "El presidente está decidido a que, juntos, ganemos esta guerra. No lo dude. Me ha enviado para que le diga que pondrá todos los medios para ayudarles, sea lo que sea lo que a él le suceda, y que hará todo lo que esté en su mano mientras le queden fuerzas"». El primer ministro concluía que «Harry Hopkins era el más fiel y perfecto canal de comunicación entre el presidente y yo. Pero era mucho más, durante varios años se convirtió en el mayor apoyo y animador del propio Roosevelt».²⁵ La amistad de Hopkins con Churchill y con los demás miembros de su familia sería estrecha y sólida.

Aunque el Gobierno había instalado al emisario del presidente en el Hotel Claridge's, muy bien situado en el corazón de Mayfair, Hopkins pasó casi todos los fines de semana en Dytchley o en Chequers con Churchill, y lo acompañaba con frecuencia en sus viajes por Gran Bretaña, que emprendía para visitar fábricas y ciudades bombardeadas, entre ellas Southampton, Portsmouth y Plymouth —esta última arrasada hasta tal punto que, al verla, a Hopkins casi se le saltaron las lágrimas—, Bristol, Birmingham, Manchester y Glasgow. No dejaba de tomar notas de todo lo que veía y, lo que era más importante, de las recomendaciones que recibía de los responsables de las industrias y las Fuerzas Armadas. En febrero, llenó treinta páginas de telegramas con listas de productos de primera necesidad para Gran Bretaña, en las que incluyó desde motores para 58 aviones 1.820 del modelo Wright hasta 20 millones de balas del calibre 50.

Antes de poner punto final a su estancia, que se había prolongado poco más de un mes, también tuvo que hacer frente a unos falsos rumores que circulaban en Londres —difundidos previamente, y de manera deliberada, por Joseph Kennedy antes de que lo relevaran del cargo de embajador de Estados Unidos en la Corte de Saint James—, incluido el de que a Churchill le caían mal los americanos en general y Roosevelt en particular. Sembrando mentiras, desconfianzas, odios y derrotismo, Joe Kennedy había hecho un daño considerable a la causa aliada antes de su fulminante cese, llegando a denunciar al propio Roosevelt y a mantener contactos con el grupo

pronazi de Cliveden. Harry Hopkins hizo lo que pudo por deshacer aquellas maquinaciones y por enderezar la situación.

Al finalizar su largo y fructífero paso por Gran Bretaña, Hopkins, apenas un subalterno político, había quedado muy impresionado con el dirigente británico, sobre quien creía que se sustentaba la posibilidad de que se produjera el triunfo británico en la guerra. Según transmitió al presidente, Churchill era el único individuo imprescindible en las islas Británicas, y un líder nato en cualquier circunstancia. En uno de los últimos telegramas que le envió, escribió lo siguiente: «Estaba con Churchill a las dos de la madrugada del domingo, cuando recibió la noticia de la pérdida del [crucero] Southampton, de los graves daños sufridos por el nuevo portaaviones [Illustrious], el impacto sobre un segundo crucero, pero él nunca flaquea ni da muestras de desánimo. Hasta las cuatro estuvo caminando de un lado para otro, contándome sus planes ofensivos y defensivos. [...] [Con todo] los bombardeos continúan y Hitler no espera [que] el Congreso [acuda en ayuda de Gran Bretaña] [...], Churchill es *el gobernante* en todos los sentidos —enfaticaba—. Controla la gran estrategia y no desatiende los detalles, la clase obrera le apoya, el Ejército, la Marina y la aviación lo respaldan como un solo hombre. La isla necesita nuestra ayuda, señor presidente, y todo lo que podamos ofrecerle [...]».²⁶ Pero lo que el país había sufrido rozaba casi el límite de la resistencia humana, y no podía esperarse que Churchill y el pueblo británico siguieran resistiendo mucho más tiempo solos en Europa. Entre abril de 1940 y marzo de 1941, submarinos alemanes hundieron en el Atlántico buques mercantes británicos que sumaban un total de 1.677.000 toneladas de peso. Aquella situación no podía continuar, y Roosevelt y Churchill debían reunirse cuanto antes para decidir alguna acción conjunta. «Cuanto antes mejor», escribió textualmente Hopkins en el mes de febrero.²⁷

Si bien Roosevelt aún no estaba en disposición de ayudar a Gran Bretaña abiertamente —corría el mes de febrero, y la Enmienda de Préstamos y Arrendamientos, que permitiría la venta, transferencia o cesión de materiales de guerra a los aliados de Estados Unidos no se aprobaría hasta el 8 de marzo de 1941— al menos los dos países sí podían preparar una futura cooperación.²⁸ Las conversaciones entre miembros del Estado Mayor de la Armada de los dos Ejércitos ya habían empezado en Washington cuando Hopkins se encontraba en Gran Bretaña, y en ellas participaron, entre otros, los almirantes R. L. Ghormley y Turner en representación de la Marina estadounidense. Aquellos contactos prosiguieron durante los dos meses siguientes, y en marzo se concretarían en el llamado Plan ABC-1, en el que se establecía la estrategia básica de guerra contra Alemania y Japón, si y cuando Estados Unidos se implicara. La derrota de Alemania debía ser prioritaria respecto a la de Japón, mientras que la guerra contra éste había de continuarse hasta que la situación en Europa se estabilizara lo suficiente como para permitir el envío de más tropas al Pacífico. Pues, como explicó Churchill, «nunca ha sucedido que [...] Gran Bretaña o el Imperio británico, en solitario, haya combatido contra Alemania e Italia, en la batalla del Atlántico y en la batalla de Oriente Medio», mientras simultáneamente luchaba en el Extremo Oriente «contra el impacto de un imperio tan vasto como el japonés». Por tanto, Gran Bretaña, lo mismo que Estados Unidos, intentaba evitar una confrontación «casi a cualquier precio [...] hasta que estemos seguros de que Estados Unidos también entrará» en la guerra.

Como Churchill aseguró a John Curtin, el también preocupado primer ministro australiano, la

seguridad del Pacífico y «garantía de victoria» en la región sólo se lograría cuando Estados Unidos hubiera reunido suficientes fuerzas militares para conquistar Japón. «Pretender garantizar la seguridad en todas partes —señaló— equivale a no ser fuerte en ninguna», es decir, dispersarse mucho pero con pocos efectivos con la intención de llegar a los cuatro puntos cardinales sólo garantizaría una derrota generalizada.²⁹ En ese sentido, tiempo después le dijo a Roosevelt: «Por supuesto que os toca a vosotros abordar este asunto [en el Extremo Oriente]», expresándole también su temor personal de que «sentimos que los japoneses se sienten muy inseguros de ellos mismos, por lo que uno nunca sabe a ciencia cierta qué es lo que van a hacer a continuación».³⁰

El Plan ABC-1 también detallaba las primeras acciones que debían emprenderse contra Alemania, entre las que destacaban un bloqueo, bombardeos aéreos de carácter masivo y actividades subversivas y de propaganda. Finalmente, se acordó crear una Oficina Conjunta de los Estados Mayores en Washington. Más adelante, cuando Estados Unidos entrara al fin en la guerra, se convertiría en la Junta Combinada de jefes del Estado Mayor (de Gran Bretaña y Estados Unidos).³¹

A pesar de todo, había varios conflictos que superar antes de que Estados Unidos pudiera convertirse en un aliado mucho más eficaz de Gran Bretaña. La derecha norteamericana, aislacionista, contaba con mucho poder, y el Proyecto de Ley de Préstamos y Arrendamientos se encontró con una considerable oposición en un Senado en que el resultado de la votación fue de 60 votos a favor y 30 en contra. Roosevelt celebró la aprobación bautizándola como «el fin de una connivencia con la tiranía»,³²— y aquella misma noche Hopkins telefoneó a Churchill y lo despertó para comunicarle la buena noticia. «La presión ha sido fuerte —le confesó el primer ministro en un tono más solemne de lo habitual—, así que doy gracias a Dios por la noticia.» Y siguió ensalzando a Franklin Delano Roosevelt y considerándolo un «gran político».³³

De la noche a la mañana se creó una nueva organización de grandes dimensiones, supervisada por Hopkins y el general James Burns, que actuaba en calidad de director ejecutivo. La organización y sus cientos de empleados se trasladó al antiguo edificio de la Reserva Federal con un presupuesto inicial de 7.000 millones de dólares, cifra que se incrementaría hasta alcanzar un total de 60.000 millones. La aprobación de aquel proyecto de ley —y sus efectos— se produjo justo a tiempo, pues la Comisión Británica de Adquisiciones ya había pagado 1.337 mil millones de dólares en efectivo por los suministros recibidos, y había prometido el envío de otros 400 millones para finales de 1941, con lo que las arcas del Banco de Inglaterra quedaban totalmente vacías.³⁴ Así, la Ley de Préstamos y Arrendamientos se aprobó el 8 de marzo de 1941, el presidente la firmó el 11 del mismo mes y entró en vigor de inmediato. «Hoy, el pueblo estadounidense escribe una nueva página de la historia», proclamó ante el país un Roosevelt mucho más aliviado. El año anterior, además, Gran Bretaña había cedido bases muy importantes desde el punto de vista estratégico a Washington, que iban desde el Caribe hasta Terranova, y en septiembre de 1940, 50 viejos destructores de la Primera Guerra Mundial fueron donados, tras reacondicionarlos, a Londres.

El discurso que Roosevelt había preparado para celebrar el día Panamericano de 1941 lo pronunció el 27 de mayo en Washington, en una jornada de calor sofocante. Los embajadores de varios países sudamericanos llegaron a la Casa Blanca vestidos de etiqueta y fueron conducidos a

la Sala Este, donde se sentaron en unas sillas doradas Luis XV; tras ellos, equipos de radio y noticiarios cinematográficos se agolpaban para escuchar aquel misterioso discurso del que tanto se había especulado en los medios de comunicación y que tanta expectación había causado. No tuvieron que esperar demasiado. «Proclamo aquí que existe un estado de emergencia ilimitado —empezó diciendo Roosevelt ante un público desconcertado—. Desde el punto de vista de las necesidades estrictamente navales y militares, ofreceremos todo el apoyo posible a Gran Bretaña y a todos los que, con ella, resisten el hitlerianismo o sus equivalentes mediante la fuerza de las armas. *Se tomarán todas las medidas adicionales para garantizar el envío de suministros. Y se están diseñando otros métodos, o combinaciones de métodos, que puedan o deban ser aplicados [...].*»³⁵

Si no se trataba de la declaración de guerra que Churchill esperaba, era lo que más se parecía. El anuncio del presidente hizo aumentar enormemente el envío del material de guerra y los suministros que Gran Bretaña tanto necesitaba, y le permitió a él quedar con las manos más libres para reforzar sus Ejércitos. Tras el discurso y la recepción diplomática que tuvo lugar en el jardín del sector sur, Eleanor Roosevelt invitó a los que se quedaron —entre los que se encontraba Irving Berlin— a la Sala Monroe, donde el presidente, admirador del compositor de música popular, le pidió que tocara «Alexander's Ragtime Band», de Sigmund Romberg. Aquella noche, Roosevelt tenía muchos motivos para la celebración.

Con el ataque por sorpresa que Alemania había lanzado contra la Unión Soviética, la ayuda que estipulaba la Ley de Préstamos y Arrendamientos tendría que concederse también a Moscú, pues el país había iniciado una lucha por la supervivencia contra más de doscientas divisiones germanas. Avanzado el mes de julio, el presidente de Estados Unidos decidió poner una vez más en peligro la vida de Hopkins, a pesar de la insistencia de éste, enviándolo a Rusia en avión, vía Londres. «Díselo [a Stalin], díselo —insistió Churchill durante la escala que hizo en la capital británica—. Dile que Gran Bretaña sólo tiene una ambición, un deseo, que es derrotar a Hitler. Dile que puede contar con nosotros. Adiós y que Dios te bendiga, Harry.»³⁶ La siguiente etapa de su largo viaje la cubrió en un PBY Catalina W despresurizado y sin calefacción (se trataba de un gran avión anfibia de la Marina), que le llevó a la Unión Soviética, donde se esperaba que lograra poner los cimientos de futuras conversaciones y cooperación con Stalin.

Los dos hombres mantuvieron en el Kremlin una serie de charlas sinceras y fructíferas, largos y detallados intercambios de impresiones. Hopkins y Stalin repasaron la lista de las necesidades militares soviéticas y trataron de las mejores rutas aéreas y marítimas para el envío de dichos suministros desde Estados Unidos y Gran Bretaña. Los aspectos logísticos en sí mismos se convertirían en una pesadilla en el transcurso de los tres años y medio siguientes. El enviado estadounidense también abordó con el dirigente soviético el tema de Japón, tema que, según relató más tarde a Roosevelt, «le preocupaba especialmente [...] pues creía que ese país no dudaría en atacar [a la Unión Soviética] si se le presentaba una ocasión propicia. De ahí su gran interés en la actitud de Estados Unidos hacia el Imperio nipón».

Sus conversaciones se beneficiaron del hecho de que tanto Hopkins como Stalin fueran hombres directos y realistas. Como dijo el primero, «era como hablarle a una máquina perfectamente coordinada. Joseph Stalin sabía lo que quería [...]. Las preguntas que formulaba

eran claras, concisas, directas». El americano definió a Stalin a su presidente como «personaje austero, duro, resuelto, con unas botas que brillaban como espejos, pantalones anchos y gruesos y camisa ajustada. No iba ataviado con ornamentos ni civiles ni militares [...]. Medía metro setenta y pesaba unos ochenta y cinco kilos. Tiene unas manos enormes, y tan duras como la mente. Habla en un tono áspero pero siempre controlado [...]. Nunca dice más de lo estrictamente necesario [...]. Es un fumador empedernido [...]. Se ríe a menudo, pero con una carcajada breve, algo sardónica, tal vez. No habla por hablar. Tiene un humor agudo, penetrante [...]».³⁷

Al finalizar su breve pero provechosa visita, Harry Hopkins emprendió un vuelo de regreso de veinticuatro horas hasta Scapa Flow, en Escocia, donde un impaciente primer ministro Churchill aguardaba su llegada, con su equipaje ya subido a la lancha que había de llevarlo a bordo del Prince of Wales.

De nuevo en Washington, Roosevelt se enfrentaba a su siguiente gran obstáculo: convencer al Congreso para que ampliara la Ley del Servicio Selectivo y permitiera así incrementar la dotación de las Fuerzas Armadas estadounidenses, todavía minúsculas. En las semanas que siguieron, los debates sobre el proyecto de ley fueron de los más encarnizados de la historia parlamentaria del país. Los que se oponían a él eran en su mayoría republicanos aislacionistas, algunos de ellos con una considerable influencia de alcance nacional. Algunos de los más destacados eran Charles Lindbergh y su Comité de «América Primero»; el general Robert E. Wood; el dirigente sindical John L. Lewis; Charles Leonard; el empresario Jay Hormel, de Hormel Meatpacking, y James D. Mooney, de la General Motors; varias organizaciones de mujeres, entre ellas el Comité Nacional de la Mujer para la Neutralidad de Estados Unidos, de Catharine Curtis; el padre Charles Coughlin y Henry Ford. Todos ellos tenían algo en común: un antisemitismo cegador. Apoyados por las cadenas periodísticas de Patterson y Hearst, hacían llamamientos a los militares de reemplazo en activo a que desertaran en octubre, cuando expiraba la Ley de Servicio Selectivo que estaba en vigor en aquel momento. Aquella enconada batalla en el Congreso se convertiría en la más emocionante de todas, pues el resultado final, cuando el proyecto de ley se presentó a votación en agosto, dependió de un solo sufragio.³⁸

En todo ese tiempo, los encuentros entre Turner y Hopkins prosiguieron con el objetivo de coordinar las necesidades defensivas del país. Robert Sherwood, el jefe de comunicación de la Casa Blanca y dramaturgo ganador de un Premio Pulitzer, comentó al respecto: «Roosevelt y Hopkins leyeron un memorándum de gran clarividencia que habían preparado en el departamento de Marina. Lo había escrito el almirante Richmond Kelly Turner [...] [quien] previó la aterradora posibilidad de que, en junio [de 1941] los británicos hubieran sido expulsados del Mediterráneo» —eso en un momento en el que se producían violentos combates en Grecia y el Ejército británico destacado en el norte de África se había visto obligado a replegarse al interior de Egipto, país en el que tanto El Cairo como el Canal de Suez estaban en peligro.³⁹

La previsión de Turner, que estuvo a punto de cumplirse, no era la única advertencia poco halagüeña que salía del despacho del almirante. Ya en enero de aquel mismo año, Turner había hecho llegar a Roosevelt un informe, a través de Stark, el jefe del Estado Mayor de la Armada, en el que afirmaba que «parece muy factible que las hostilidades se inicien con un ataque sorpresa [japonés] a nuestra Flota o a la base naval de Pearl Harbor».⁴⁰ Turner era consciente, claro está, de

que si Japón pretendía dejar fuera de juego a la Marina de Estados Unidos, el mejor lugar para lograrlo era su punto de máxima concentración, es decir, su mayor base en el Pacífico, que se encontraba en Hawai. Además, por haber sido comandante de escuadrón aéreo, Kelly Turner tenía en cuenta las maniobras y juegos de guerra previos que se habían desarrollado en 1928 y 1932, en que aviones que despegaban de portaaviones estadounidenses —comandados por el almirante Reeves y por Jack Towers, en el primer caso, y por los almirantes Harry Yarnell y King, en el segundo—, tomaban por sorpresa Pearl Harbor y «destruían» tanto las instalaciones navales como las aéreas.⁴¹ En aquellos dos casos se había tratado de ejercicios de la flota, pero ahora podía convertirse en una realidad.

Tampoco fue aquel el último pronóstico de cómo y cuándo la guerra llegaría a Estados Unidos. Tras sus conversaciones iniciales con el almirante Nomura en Washington, había alertado a Stark (y por tanto al secretario de la Marina y a Franklin Delano Roosevelt) de que la Armada estadounidense no estaba aún preparada para una confrontación con Japón, y recomendaba mantener, por el momento, el *statu quo* en el Extremo Oriente.⁴² En julio, Turner repitió la advertencia, y en esa ocasión solicitó que «no se produjera el embargo comercial a Japón en ese punto» y que no se comprometieran tropas americanas para una campaña china contra Tokio. «Pues impedir que Japón corte la ruta de Birmania [que se usaría para enviar suministros al general Chiang Kai-Chek] —insistía—, nos llevaría a la guerra», y reiteró que de momento no se impusiera ningún ultimátum a Japón.⁴³ Kelly argumentaba que ni el Ejército ni la Marina estaban preparados para hacerlo cumplir.

Con el ataque sorpresa del Tercer Reich a la Unión Soviética el 22 de junio de 1941, muchos de los factores implicados cambiaron de la noche a la mañana. Turner preparó un nuevo documento que envió el 11 de julio en el que afirmaba que los japoneses, que hasta entonces habían temido una confrontación con la Unión Soviética en el flanco septentrional, podrían concentrarse a partir de entonces en el sur. Y advertía: «*Como es inexcusable que las Fuerzas Armadas [de Estados Unidos] no estén preparadas para un ataque, incluso si las posibilidades de que se produzca sean escasas, se recomienda que se den los pasos encaminados para poner en estado de alerta nuestras fuerzas terrestres y navales, estado que debe hacerse efectivo en el plazo aproximado de dos semanas*».⁴⁴ Diez días después, los japoneses invadieron el sur de Indochina, tal como Turner había previsto. La amenaza contra americanos, británicos y holandeses en Asia y el Pacífico Sur aumentaba por momentos.

Como reconoció el propio almirante Stark, «seguramente no había en Washington nadie que entendiera mejor que Kelly la cuestión japonesa».⁴⁵ Por desgracia para la Marina de Estados Unidos, Stark optó por hacer caso omiso de algunos de los pronósticos de Turner y por suavizar lo drástico de otros. Como consecuencia de ello, cinco meses después, la Armada seguía sin estar en «estado de alerta», como lo había definido Turner.

Completada la ocupación de Indochina a finales de julio de 1941, con las tropas niponas concentradas en puertos y aeródromos militares, las intenciones japonesas resultaban diáfanas. Todos, desde Singapur hasta Manila, estaban amenazados. Tras una larga conversación telefónica con el primer ministro Churchill el 25 de julio, Roosevelt convocó al almirante Ernest «Earnie» King, comandante de la Flota Atlántica de Estados Unidos, a su finca de Hyde Park para una

reunión urgente —y tan secreta que, en aquel momento, no se informó de ella ni al propio almirante Stark—. El 26 de julio, el general Marshall envió un despacho a Douglas MacArthur en el que le ordenaba que asumiera el mando de las Fuerzas Armadas en el Extremo Oriente. El mismo día, el presidente Roosevelt congeló todas las cuentas japonesas en Estados Unidos y cerró el Canal de Panamá a todo su transporte marítimo.⁴⁶

Capítulo 6

«No se puede especular con la seguridad del país»

Históricamente, Japón ha demostrado que es capaz de tomar por debilidad la política pacifista de Estados Unidos.

HENRY STLMSON, secretario para la Guerra, 2 de octubre de 1940¹

Si otros pueblos obstruyen la paz mundial y el bien de la humanidad, debemos estar preparados para demostrar un gran patriotismo [...].

HIRANUMA KIICHIRO, ministro de Justicia y ex primer ministro de Japón²

El sábado 2 de agosto de 1941, el almirante Ernest King ordenó a su buque insignia, el crucero pesado Augusta, y a su hermano el crucero Tuscaloosa, que zarparan de su base de Newport, Rhode Island. En la capital del país, el *Washington Post* daba la noticia de un viaje muy distinto: «ROOSEVELT INICIA JORNADAS DE DESCANSO A BORDO DEL YATE». ³ Lo cierto era que las luces de la segunda planta de la Casa Blanca estuvieron encendidas hasta altas horas de la madrugada aquel sábado, pues Franklin Roosevelt y su personal intentaban despejar su escritorio de trabajo pendiente para que él, el comandante general «Pa» Watson, el capitán John Beardall y el médico del presidente, el almirante «Doc» McIntire, pudieran salir «a disfrutar de unas auténticas, aunque breves, vacaciones». El año había sido de lo más ajetreado, el presidente había tenido que luchar con dureza en el Congreso para que se aprobara la Ley de Préstamos y Arrendamientos, y en ese momento estaba pendiente de otra más importante, la que permitiría ampliar la llamada a filas.

Que el presidente deseara salir a navegar con sus ayudantes, todos amantes de la pesca, como él, no era algo que llamara la atención. Pero a pesar del asfixiante calor de agosto del que todos, desde funcionarios del Estado hasta diplomáticos extranjeros, intentaban escapar en esa época del año, la tensa situación mundial —en Europa, la aviación y el Ejército alemanes arrasaban Ucrania y avanzaban hacia Moscú, mientras un contingente japonés compuesto por unos dos millones de soldados se internaban en China— hacía que el momento escogido por el presidente para disfrutar de su tiempo de ocio resultara, cuando menos, curioso, por no decir abiertamente censurable.

Poco antes, aquella misma tarde, Frank Knox, secretario de la Marina, había abandonado su despacho a la hora habitual, igual que el jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante Stark, que pensaba acudir a su puesto a la mañana siguiente, a pesar de ser domingo. En aquellas

circunstancias, todos trabajaban los siete días de la semana. Con todo, parecía algo raro que el almirante Kelly Turner, acompañado por su ayudante, el comandante Forrest Sherman, dejara su puesto de trabajo antes de lo acostumbrado. Muy cerca, en el edificio de Intendencia, el general George Marshall, jefe del Estado Mayor del Departamento de Guerra, también salió de su despacho para asistir a un acto que se celebraba en el moderno Club de Campo Chevy Chase, donde su sociable esposa y sus amigos le esperaban. Por su parte, el general Hap Arnold, jefe de aviación, se encontraba en el profundo sur del país realizando una gira de inspección de varias bases y fábricas.⁴

Mientras el domingo, 3 de agosto, el tren blindado de Roosevelt bordeaba la costa de Connecticut rumbo al yate presidencial, el Potomac, anclado en New London, un vuelo especial de las fuerzas aéreas despegó de Gravel Point, el aeródromo de Washington, y aterrizó en Nueva York menos de una hora más tarde. Los generales Marshall, Burns y Arnold, junto con el coronel McGeorge Bundy, se bajaron de él y se montaron en unos coches del Ejército que los estaban esperando. «En la calle 125, junto a los muelles del río Hudson, nos encontramos con el comandante Forrest Sherman, de la Marina, un viejo amigo mío —recordaría más tarde Hap Arnold—. Allí, también se unieron a nosotros los almirantes Stark y Turner. Nos montamos en una barcaza que nos trasladó hasta un destructor dispuesto en el Hudson, con el que llegamos a College Point, tras dejar atrás el Hell's Gate, donde se encontraban anclados el Augusta y el Tuscaloosa. El general Marshall y el almirante Stark subieron a bordo del buque insignia de King; [Turner] y yo lo hicimos en el Tuscaloosa.»⁵ Mirándose unos a otros, desconcertados, se preguntaban por qué los conducían con tanto misterio y adonde iban.

Levando anclas al momento, la flotilla, precedida por cuatro destructores, puso rumbo a alta mar. Dejaron atrás Montauk Point y Block Island y anclaron en la isla de Martha's Vineyard el 4 de agosto. Ese mismo día, el presidente Roosevelt, a bordo del Potomac, amarrado en el club náutico de New Bedford, recibía a sus invitados, la princesa Marta de Noruega y el príncipe Carlos de Dinamarca (futuro rey de Noruega), mientras un nervioso coronel Edward W. Starling, jefe de los Servicios Secretos y persona encargada de velar por la seguridad del presidente, observaba la escena a una distancia prudencial. Roosevelt, sonriente, llevaba puesto un panamá y un traje de hilo color crudo. Al saludar a las ilustres visitas, protegido del sol por el toldo desplegado en la cubierta principal del yate blanco, desplazó la boquilla por la que fumaba con su gracia habitual. A pesar de las férreas medidas de seguridad desplegadas en torno al club náutico, aquel comportamiento del presidente resultaba peligroso, teniendo en cuenta todas las amenazas de muerte que había recibido y la posibilidad real de un ataque por parte de agentes alemanes. Y el riesgo sería mayor unas horas más tarde, cuando el Potomac, como estaba previsto, cruzara el canal de Cabo Cod y pusiera rumbo a aguas abiertas, donde el presidente tenía la intención de ponerse a pescar.

Al día siguiente, el coronel Starling vio con alivio que el yate presidencial asomaba la proa por el canal, rodeado de una pequeña flotilla de buques de guerra y que Roosevelt y «Pa» Watson hundían en las aguas azules sus hilos de pesca. Pero no todo era lo que parecía. La noche anterior, en vez de dirigirse al canal, en el nordeste, el Potomac había variado su ruta y había puesto rumbo al sudeste, en dirección a Martha's Vineyard. Allí, según Hap Arnold, «el Potomac se unió a

nosotros en plena noche y sus pasajeros subieron a bordo del *Augusta*. Estuvimos tratando asuntos hasta las seis y media de la mañana [del día 5]», a la misma hora a la que el yate presidencial, con alguien que parecía ser Roosevelt y con sus amigos entraba, de regreso, en la bahía del Cabo Cod.⁶ El secretismo que rodeaba el asunto era tal —al almirante Stark ni siquiera le habían anunciado la asistencia de King a Hyde Park el anterior mes de julio, cuando concluyeron los planes— que ni el coronel Starling, de Servicios Secretos, sabía nada y seguía convencido de que quien pescaba en la popa del Potomac era el mismísimo presidente. Entretanto, los dos cruceros, escoltados por destructores y por aviones de la Marina, avanzaban a toda máquina (aunque siguiendo una trayectoria zigzagueante a causa de la presencia de submarinos alemanes), atravesando densos bancos de niebla estival, por algunas de las aguas más transitadas del mundo, fiándose de un sistema de radar que todavía no estaba tan perfeccionado como llegaría a estarlo. Su destino era Terranova.

Tal vez el engaño hubiera funcionado a la perfección, pero tanto el *Washington Post* como el *New York Times* se dieron cuenta de que algo sucedía. Entre otras cosas, porque en los días siguientes no localizaron a ninguno de los jefes del Estado Mayor. A sus esposas no les habían dado ninguna explicación, ni siquiera a Harriet Turner, que llevaba tiempo preparándose para unas vacaciones largamente aplazadas. Sin embargo, ni los reporteros más intrépidos lograron dar con la pista de Marshall, Arnold, Stimson, Knox, Summer Welles ni Ed Stettinius, que no iba a tardar en sustituir a Welles como vicesecretario de Estado. ¿Por qué, de la noche a la mañana, habían desaparecido todos los miembros relevantes de la administración Roosevelt y de las Fuerzas Armadas?, se preguntaban los citados periódicos. Y no faltaban las conjeturas. El presidente iba a encontrarse con Harry Hopkins en mitad del Atlántico para que éste le informara de sus recientemente concluidas conversaciones secretas con Stalin; el presidente iba a encontrarse en mitad del Atlántico con Churchill; Roosevelt había iniciado un viaje de reconocimiento de los convoyes estadounidenses y de las instalaciones militares que el país tenía en Islandia. Otros especulaban sobre la posibilidad de que en efecto se encontrara de vacaciones, al igual que sus jefes del Estado Mayor durante su ausencia.⁷

Entretanto, en el transcurso de su viaje, todos los jefes del Estado Mayor y los pocos asistentes que les acompañaban eran conducidos a bordo del *Augusta*, donde Arnold constató que, en efecto, Roosevelt estaba pescando: de algún modo, el presidente hacía subir hasta aquella altísima cubierta un pez sapo, un cazón e incluso un fletan. Su afición por la pesca no era poca cosa. Pero sólo cuando Stark, Marshall y Arnold se encontraron a bordo se reveló el verdadero propósito de aquella atípica convocatoria en alta mar: dentro de unos días iba a producirse un encuentro con el primer ministro británico en Bahía Placentia, frente a Argelia, en Terranova.

El objetivo de aquella cumbre marítima era coordinar los esfuerzos defensivos de Gran Bretaña y Estados Unidos, es decir, establecer políticas conjuntas, determinar las prioridades de ambos países y aclarar qué iba a obtener Estados Unidos si ayudaba a Gran Bretaña, que en aquellos momentos se encontraba sometida a una gran presión.⁸ La insistencia de Roosevelt en mantener la reunión en el secreto más absoluto hizo que la delegación americana no hubiera llegado con nada preparado —ni borradores, ni sumarios, ni análisis de situación—. Más tarde, Arnold recordaría que, al ser convocado durante el fin de semana y sin que se le diera ninguna

explicación, se limitó a llevar consigo algunos de los archivos más recientes, relativos al estado del Ejército del aire y a la producción industrial relacionada con éste. Stark había hecho algo parecido con los documentos de la Marina, de ahí su decisión de hacerse acompañar por Turner, que disponía de la información más completa sobre el estado de la Armada, de la Inteligencia Naval y las contingencias sobre los planes de guerra. Marshall, que estaba al corriente del secreto desde hacía días, jugaba con ventaja. Pero comparados con los británicos, que iban siempre cargados de informes sobre cualquiera de los puntos a discutir, los mandos militares estadounidenses se encontraban en una posición de inferioridad. Franklin Delano Roosevelt les ordenó que se metieran en sus camarotes y redactaran los correspondientes informes sobre las fuerzas disponibles en ámbitos como el contingente humano, el material de guerra, las manufacturas militares, la producción en los varios campos implicados, así como sobre los planes para el futuro inmediato.

En una de las primeras reuniones celebradas a bordo del *Augusta*, según Arnold, «se puso de manifiesto que (1) Éramos responsables ante el pueblo de Estados Unidos de lo que habíamos hecho con el dinero que nos habían asignado para la construcción del Ejército y las Fuerzas Aéreas. Habíamos dispuesto de dinero y de tiempo, y el pueblo exigiría resultados. (2) Todo lo que pudiéramos destinar a los británicos, debíamos enviárselo por los medios que fueran» (estaba claro que Roosevelt había hecho caso de la petición que Londres había transmitido a Hopkins en febrero). Arnold seguía relatando que «(3) Nosotros, Estados Unidos, debemos estar preparados para entrar militarmente en la guerra, si es que lo hacemos, y cuando lo hagamos, pues el pueblo estadounidense querrá acción, y no excusas [...]. El tiempo, en esa coyuntura, sería de tanta importancia para nosotros como en este momento lo está siendo para los británicos».⁹ Roosevelt también trató sobre la necesidad de proteger los convoyes navales pues, dados los estragos que los submarinos alemanes estaban causando en los buques aliados, ésa sería una de las claves de la supervivencia británica y de la capacidad estadounidense para enviar suministros, alimentos y munición al otro lado del Atlántico. Y eso no era todo. Las tropas del país americano deberían relevar a los marines que, a su vez, habían sustituido a las tropas británicas en Islandia. Teniendo en cuenta la amenaza japonesa, el presidente «dijo que haría la vista gorda si Japón invadía Tailandia, pero no si atacaban las Indias Orientales Holandesas»,¹⁰ territorio con unas enormes refinerías de petróleo que tan necesarias resultaban para el Ejército japonés. Ya estaba bien. Estados Unidos, «el arsenal de la democracia», como lo llamaba Roosevelt, no tenía más remedio que prepararse.

En el mismo momento en que, en la mañana del 7 de agosto, el *Augusta* llegaba a las verdes y glaciales aguas de Argentinia, las huelgas en los astilleros, las plantas de defensa y las minas de carbón de todo el país limitaban la producción del material de guerra del que dependían Roosevelt y los altos mandos militares. Aquel día, el sindicato del Congreso de Organizaciones Industriales (CIO) anunció que paralizaba la producción de los astilleros de la Federal Shipbuilding & Dry Dock Co., situados en Kearny, Nueva Jersey, para consolidar el control de la organización sindical sobre sus 16.000 trabajadores y poder así dictar mejor a Estados Unidos las condiciones que estimaban aceptables. Con unos barcos en construcción por valor de 493 millones de dólares en aquellas instalaciones, la Marina tenía mucho en juego en Kearny, incluida la producción del

nuevo prototipo de crucero antiaéreo, el Atlanta. Se trataba del primero de una serie de once, y debía ser botado en unos días. En diversas fases de fabricación también se encontraban seis destructores, tres petroleros y dos cargueros. Pero George W. Wright, secretario financiero del sector 16 del Sindicato Industrial de Trabajadores Marítimos y de Astilleros de Estados Unidos estaba absolutamente decidido a «paralizar totalmente la producción» de aquellos importantes astilleros, y anunció a la Marina estadounidense y a la planta que las cosas seguirían así hasta que se plegaran a las exigencias del sindicato. Roosevelt contraatacó anunciando a Wright y al sector 16 que ordenaría a la Marina de Estados Unidos que asumiera toda la operación, así como el despido de todos los trabajadores, que acto seguido recibirían la notificación de su alistamiento en el Ejército.¹¹ Esa huelga, como muchas otras —incluida una serie de movilizaciones lideradas por John L. Lewis (el fundador del Congreso de Organizaciones Industriales) y los Mineros Unidos, por no mencionar las que supusieron la interrupción de la producción en las plantas aeronáuticas o de fabricación de accesorios de aviación de todo el país durante los primeros seis meses de 1941—, hicieron que un total de 204.000 hombres y mujeres se negaran a trabajar y, de ese modo, paralizaran el esfuerzo de Roosevelt y su Gobierno de armar y defender el país. Como dijo Hap Arnold, el jefe de la Fuerza Aérea, «con la producción de la defensa nacional apenas iniciada, aquellos días perdidos [...] eran días que ganaba Hitler, que calculaba su ventaja temporal con un margen de horas».¹²

El buque de guerra más nuevo y más potente de la Armada británica, el Prince of Wales, comandado por el capitán John Leach y a bordo del que iban Winston Churchill, el jefe del Estado Mayor del imperio, así como multitud de asistentes y especialistas, y que también trasladaba a un enfermo Harry Hopkins, se asomó a la bahía de Placentia a las nueve de la mañana del 9 de agosto, mientras los americanos todavía se encontraban celebrando su junta de jefes del Estado Mayor. El imponente navío militar, con el puente de mando ya reparado tras la reciente batalla librada con el Bismark (en la que había dejado herido a este último) se acercaba al Augusta, y ambos barcos intercambiaron saludos con el movimiento de las banderas. «Era una imagen digna de verse», comentó el aviador Arnold.

A las nueve y media de la mañana, todos los que iban a bordo del Tuscaloosa ya habían sido trasladados al Augusta, donde Roosevelt, escoltado por sus dos hijos, el capitán Elliott Roosevelt y el teniente (j.g.) Franklin Roosevelt, se encontraba en cubierta junto al general Marshall, el comandante general Watson, Sumner Welles, Averell Harriman (que, en Londres, dirigía la aplicación de la Ley de Préstamos y Arrendamientos y acababa de regresar de allí), y a otros. Harry Hopkins fue de los primeros en subir al crucero americano. «No tenía buen aspecto. Desde luego, las noticias sobre su mala salud no habían exagerado», diría más tarde lord Moran, el médico de Churchill. «La banda comenzó a tocar el "Dios salve al Rey", los grumetes saludaron y los marineros desfilaron mientras Churchill, con gorro y uniforme de la Marina [en realidad se trataba del uniforme de los Hermanos Mayores de Trinity House] subió la escalerilla y saludó al presidente.»¹³ El primer ministro británico le entregó a Roosevelt una carta del rey Jorge:

Sólo unas breves líneas para transmitirle mis mejores deseos y para comunicarle lo feliz que me hace que al fin tenga ocasión de conocer a mi primer ministro.

Estoy convencido de que estará de acuerdo conmigo en que se trata de un hombre notable, y no me cabe duda de que su encuentro redundará en un gran beneficio para nuestros dos países en la búsqueda de su objetivo común.¹⁴

Tras Churchill, se presentaron sir Dudley Pound, capitán general (equivalente británico al jefe del Estado Mayor de la Armada estadounidense) y almirante de la Flota; el general sir John Dill, jefe del Estado Mayor del Ejército Imperial; sir Wilfrid Freeman, general de división del aire; sir Alexander Cadogan, en representación del Ministerio de Asuntos Exteriores; y el coronel Ian Jacob y el profesor Frederick Lindemann (lord Cherwell), estrechos colaboradores de Churchill.

A las cuatro y media de aquella tarde, tuvo lugar la devolución de aquella primera visita y, como comentó Arnold, «subimos a bordo del Prince of Wales a presentar nuestros respetos. Tuve ocasión de conocer al capitán John Leach, que lo había comandado en la batalla contra el Bismark, en la que el Hood resultó hundido. Tomamos una copa de jerez en el salón del capitán. El primer ministro llegó, se unió a nosotros y conversamos sobre los cambios que se habían producido en la situación bélica desde mi [anterior] visita a Inglaterra. Luego accedimos a la sala de la guerra, donde se guardaban registros de todos los barcos, convoyes, bombardeos, hundimientos y otras cuestiones de interés para que Churchill pudiera consultarlos».¹⁵ Después se sirvió una gran cena a bordo del Augusta, en la que el plato fuerte era a base de pollo, cena que se vio superada por el almuerzo de reciprocidad que se sirvió al día siguiente, presidido por Churchill a bordo de su buque insignia, en el que se ofreció gallo, traído en avión desde Escocia, así como algunas botellas de vino añejo francés.

Tras la cena, Churchill tomó la palabra y explicó que esa confrontación bélica no era como la Primera Guerra Mundial, en la que millones de hombres se pasaron meses enteros dispuestos unos frente a otros en trincheras. Ahora —remarcó—, se trataba de una guerra moderna, científica, móvil. Pero después de catorce meses de duros ataques contra ciudades británicas, en el Atlántico, el Mediterráneo y Oriente Medio, los británicos empezaban a sufrir una escasez de aviones, barcos, tanques y armamento antiaéreo. El primer ministro expuso que se encontraban en una situación límite, y pidió a la Marina estadounidense que ayudara a la británica asumiendo las tareas de escolta de convoyes en el Atlántico Norte y permitiendo así que la Marina británica pudiera disponer de cincuenta buques de guerra, con sus respectivas tripulaciones, para los combates en Gran Bretaña y el Mediterráneo. Asimismo, solicitó que Estados Unidos, Gran Bretaña y la Unión Soviética enviaran —según recordaba Arnold— «un ultimátum a Japón... la advertencia de que si se internaba más al sur, hasta la península malaya o hasta las Indias Orientales Holandesas, recurrirían a todos los medios necesarios para forzar su retirada».¹⁶

Al día siguiente, domingo, bajo los imponentes cañones de treinta y cinco milímetros del Prince of Wales, se celebraron los servicios religiosos para las fuerzas combinadas británicas y estadounidenses. El presidente y el primer ministro los siguieron en un pulpito donde ondeaban sus respectivas banderas: las barras y estrellas y la Union Jack, mientras centenares de marinos americanos y británicos, frente a ellos, compartían los misales. Churchill había escogido personalmente los tres cánticos —«Oh Dios, nuestra ayuda en tiempos pasados», «Padre Eterno Fuerte Salvación» y «Adelante Soldados Cristianos»—, así como el pasaje extraído del Libro de

Jonás. «Si no te conmovías con todo aquello es que eras frío como un témpano; cientos de hombres de las dos flotas juntos [...]. Parecía una especie de ceremonia de matrimonio entre las dos Armadas, ya aliadas en espíritu.»¹⁷

Tras los servicios religiosos se iniciaron unas sesiones más detalladas, que prosiguieron en los días siguientes de aquella Conferencia Atlántica. Roosevelt y Churchill trataban a un nivel y los jefes del Estado Mayor a otro; y Sumner Welles, del Departamento de Estado, y el viceministro de Asuntos Exteriores, sir Alexander Cadogan, se reunieron por separado para empezar a esbozar un documento conjunto de objetivos y políticas.

Arnold y Marshall recibieron con asombro las peticiones de los británicos, que necesitaban muchos miles de aviones, motores para aviones y tanques de manera inmediata. Mayor aún fue la sorpresa de los británicos al conocer lo mal preparados para la guerra que estaban los estadounidenses y lo poco de que disponían incluso para ellos mismos. Por poner un ejemplo, el Ejército de Estados Unidos contaba sólo con cuarenta tanques pesados, y hasta principios del año siguiente la producción de esos vehículos se limitaría a 1.400 unidades mensuales de los tipos ligero y medio. En cuanto a los bombarderos, la producción del país no alcanzaba ni los quinientos al mes. Cuando el general de división Freeman solicitó 6.000 bombarderos pesados, le informaron de que aquella cifra equivalía a la producción anual norteamericana. La respuesta le dejó mudo.¹⁸

Lord Beaverbrook había transmitido a los británicos el potencial industrial de los norteamericanos, pero Londres no había comprendido ni había tenido en cuenta el poder del influyente grupo de presión que se oponía a la guerra en todo el país; por tanto, Estados Unidos estaba muy lejos de encontrarse en pie de guerra. La resistencia a la que Roosevelt se enfrentaba en su propio país resultaba bastante incomprensible para los británicos, cuyas ciudades sufrían casi a diario los bombardeos aéreos. Entre una transfusión de sangre de Hopkins y la siguiente, Arnold tuvo ocasión de conversar con él y lo encontró, como explicaría más tarde, «muy decepcionado con la actitud del pueblo americano respecto de la gran producción industrial del país. Comentó que se producían 600.000 automóviles [al año] [...]. Todos esos coches circulando para el placer de la gente mientras se necesitaban desesperadamente aviones, motores y tanques».¹⁹

Por otra parte, los jefes del Estado Mayor de Estados Unidos informaron de que se estaban acondicionando las instalaciones para que 4.000 cadetes de la Fuerza Aérea británica se entrenaran en el país, y de que, en un año, las fábricas norteamericanas alcanzarían una capacidad de fabricación de 2.500 aviones de guerra mensuales.²⁰ Asimismo, calculaban que en 1944 se lograría una producción anual de 26.000 aviones de combate y de 37.000 entrenadores de vuelo, sin contar las 17.000 aeronaves que podrían realizarse por encargo de la RAF. Los británicos dejaron claras sus preferencias: el cuatrimotor Boeing B-17, modificado y mejor armado que el prototipo originalmente diseñado, por encima del B-25 y el B-26. En cuanto a los tanques, de los que estaban tan necesitados, Roosevelt estaba en disposición de asegurar a Churchill que la Chrysler Corporation, por citar sólo un ejemplo, ya estaba adaptando muchas de sus plantas para la producción bélica, entre ellas las enormes instalaciones conocidas como «el arsenal de los tanques», situadas en el Medio Oeste del país, y que producirían cien tanques M-3 a la semana antes de que terminara el otoño. Henry Ford, por su parte, seguía siendo un quebradero de cabeza

para las Fuerzas Armadas de su país. Al haber firmado anteriormente un contrato con el Gobierno por valor de 122 millones de dólares para la fabricación de los motores de los aviones Liberty, se le pidió que produjera camiones para el Ejército por valor de 67 millones de dólares. Pero finalmente fue Chrysler la encargada de ejecutar el encargo, pues Ford, como buen irlandés, se negó a entregar ni un solo vehículo a los ingleses.* Su abierta oposición a la guerra y su venganza personal contra Roosevelt eran del dominio público. Pero si Henry Ford no era leal a las necesidades de su país, bajo la amenaza de una guerra, sí lo era con una cosa: el dinero. Y tras un fuerte pulso librado contra el Tribunal Supremo de Estados Unidos, el magnate americano cedió a regañadientes, asumió el contrato de Chrysler y permitió que la organización sindical de Walther Reuther, la Unión de Trabajadores del Automóvil, sindicara a los 140.000 empleados de la Ford.²¹

Se asignaron cientos de contratos para la producción de material de guerra a Dodge, General Motors, Westinghouse, General Electric, Bethlehem Steel, Reynolds Aluminum, Dupont (una vez el Gobierno prometiera la construcción de una nueva planta), así como a muchas otras empresas importantes. En resumen, si los británicos lograban resistir un poco más, cabía esperar que Estados Unidos contribuyera de manera decisiva, pero pasaría al menos un año hasta que empezaran a verse los primeros resultados.

Sin embargo, los británicos recibieron con alarma la noticia de que Washington había seguido vendiendo piezas de aviones y combustible de alto octanaje a los japoneses hasta 1940, y que el Gobierno federal de Estados Unidos apenas empezaba a imponer el racionamiento de la gasolina para los vehículos civiles. A pesar de ello, en las dos décadas anteriores, tanto los escuadrones terrestres como los de la aviación naval habían dispuesto de dotaciones de combustible insuficientes, lo que había ido en detrimento de sus sesiones de entrenamiento y de sus ejercicios, mientras, en el país, los ciudadanos tenían un acceso ilimitado a la gasolina de alto octanaje, situación que sólo había variado hacía un mes.²²

En este caso, los británicos tampoco habían tenido en cuenta el poder y la influencia de los aislacionistas americanos, empeñados en obstaculizar los esfuerzos del Gobierno para rearmarse y defender el país. Entre ellos se encontraba el ex presidente Herbert Hoover, el presidente de la Universidad de Chicago, Robert Maynard Hutchins, y los senadores Burton Wheeler, David Walsh, Robert Taft, Robert LaFollette, Gerald Nye, William Borah y Hiram Johnson, todos ellos apoyados por el *Chicago Tribune*, el *Washington Times-Herald*, el *New York Daily News* y toda la cadena de medios de Hearst. Así, cuando el Gobierno presentó el proyecto de ley para la adquisición suplementaria de armas defensivas, por valor de 8.063.238.478 de dólares, el Comité de Adquisiciones del Senado recortó el monto destinado al Ejército en 1.347.053, aduciendo que «esa cantidad propuesta por el Departamento [de la Guerra] supera con creces la cifra necesaria para equipar y mantener a un Ejército de tres millones de hombres». El Ejército, al final, acabaría movilizándolo a nueve millones de soldados.²³ Los recortes que introdujo el Senado afectaron la producción de tanques, armamento antitanque, armamento antiaéreo y artillería.

El subsecretario del Departamento de Guerra, Robert Patterson, mostró su desacuerdo con la decisión del Senado afirmando que «sería una desgracia que nos quedáramos cortos en el mantenimiento [del equipo y la artillería incluidos en la solicitud] a causa de miopía del comité del Senado».²⁴ Pero, como Roosevelt aseguraría a un impaciente Churchill, en el período de

sesiones de los años 1940-1941, a largo plazo el Congreso había autorizado un gasto de 64.000 millones de dólares sólo en defensa, sin contar los gastos del programa de Préstamos y Arrendamientos.

Las Fuerzas Armadas estadounidenses, por su parte, necesitaban más tropas para los cuerpos de tierra, mar y aire, así como muchas bases nuevas en la península de Labrador, Groenlandia, Islandia, las Indias Occidentales, Brasil y las islas Azores.²⁵ Todos esos planes dependían de que la Cámara de Representantes prorrogara la ley de reclutamiento vigente para el servicio militar otros treinta meses. De no hacerlo así, su aplicación expiraba el 1 de octubre de ese mismo año.

Las reuniones entre los jefes del Estado Mayor de los Ejércitos británico y estadounidense resultaron algo frías, por no decir distantes. Si bien el almirante británico Pound y el mariscal de campo Dill eran en general respetados por todos los jefes norteamericanos (incluido Ernie King, normalmente hosco, que asistió a algunos encuentros), a los británicos, por su parte, Arnold, Marshall y Stark les parecían razonables pero incapaces (o nada dispuestos) a comprometer la participación de Estados Unidos en una actuación de larga duración. La frialdad, la arrogancia y el manifiesto desprecio de King por todo lo inglés no ayudaba precisamente a la distensión.

El coronel Ian Jacob, asistente personal de Churchill, anotó, abatido, en su diario, que «ni un solo oficial americano ha mostrado el menor interés por entrar en la guerra de nuestro lado. Son un grupo de personas encantador, pero parecen vivir en un mundo distinto al nuestro». El coronel Jacob también constataba que la Marina de Estados Unidos «estaba bastante más adelantada [en los preparativos de guerra] que el Ejército», tanto en intenciones como en recursos, pero concluía con desagrado que «los americanos deben recorrer mucho camino si quieren desempeñar un papel decisivo en la contienda».²⁶

A pesar de todo ello, gracias a las conversaciones mantenidas a bordo de aquel buque, en la bahía de Placentia, sí se alcanzaron algunos acuerdos imprescindibles para la participación futura en la guerra: Churchill y Roosevelt se conocieron, se cayeron bien y se entendieron, lo que resultó absolutamente esencial para la estrecha colaboración que había de establecerse entre los dos países. Y aún más; las misiones militares conjuntas seguirían produciéndose de un modo más continuado, coordinadas por el Programa de Préstamos y Arrendamientos que, gracias a Harry Hopkins, al general Burns y a Ed Stettinius, ya estaba empezando a dar importantes frutos. La Marina norteamericana asumiría el acompañamiento de los buques británicos desde Estados Unidos hasta Islandia, liberando así de la tarea a una docena de barcos de guerra británicos, que podrían dedicarse a cumplir misiones de mayor importancia en las islas Británicas y el Mediterráneo. Por otra parte, la gran «Alianza Atlántica» o «la Carta» se formó a la vez que se esbozaba una declaración de principios por la que la ya abiertamente proclamada alianza entre Gran Bretaña y Estados Unidos se regiría.

El 12 de agosto, último día de las reuniones, a los presentes les llegó la noticia de que el ministro japonés Hiranuma Kiichirô había salido ileso de otro intento de asesinato. En Washington, simultáneamente, se anunció la ubicación del nuevo Departamento de Defensa, que se levantaría en unos terrenos estrechos conocidos como Hoover Field, emparedados entre un parque de diversiones y un vertedero de basuras. El edificio proyectado, con una fachada de cinco lados, que se convertiría en el futuro Pentágono, supondría la consolidación de varias oficinas

militares existentes, entonces dispersas en un radio de varios kilómetros cuadrados, y proporcionaría espacio de trabajo a más de 40.000 personas, así como aparcamiento a unos 10.000 vehículos, tanto militares como civiles.²⁷

El mismo día, el *Augusta* recibió por radio información sobre los resultados de la votación del Congreso en relación con la prórroga del reclutamiento, que el Senado ya había aprobado gracias, en parte, al testimonio del general Marshall ante el Comité para Asuntos Militares de dicha cámara, donde sin alterarse declaró: «Tal vez sirva para clarificar la situación que explique que he recomendado de manera específica prorrogar los doce meses de servicio militar [sin consulta previa al presidente] [...] sólo sobre la base de la necesidad militar de seguridad para el país [...]. No debemos cometer el error de quedarnos cortos en este punto. Los riesgos son demasiado grandes. No se puede especular con la seguridad del país».²⁸ Desde Alaska a Hawai, pasando por el Canal de Panamá, Estados Unidos era vulnerable, se encontraba totalmente expuesto a un ataque enemigo. Las Fuerzas Armadas estadounidenses ya se encontraban reducidas a un nivel tan bajo de preparación que eran incapaces de repeler a un enemigo o de impedir la captura y la destrucción de territorios americanos. Pearl Harbor, así como la presa de Gatún y las esclusas del Canal de Panamá, parecían especialmente desprotegidas. Así, George Marshall afirmó con contundencia que si el Congreso de Estados Unidos votaba en contra de prorrogar la Ley de Servicio Selectivo, o Nacional, su mayor miedo era que «las instituciones [militares] se derritieran», y que el Ejército o la Marina, simplemente, dejaran de existir. Ese día, la noticia que llegó por radio al *Augusta* informaba de que la ley había sido aprobada por un solo voto de diferencia: 203 a 202. Un voto más y Estados Unidos habría quedado indefenso.

De manera análoga, ya anteriormente Marshall había apoyado sin condiciones la declaración de Franklin Delano Roosevelt de un estado de emergencia nacional ilimitado, y lo había defendido ante el Comité de Asuntos Militares. Cuando uno de sus miembros criticó de manera bastante grosera la declaración del presidente, Marshall, normalmente flemático, se volvió hacia él y le soltó: «La declaración de una emergencia no la crea. La emergencia existe tanto si el Congreso la declara como si no. Yo les estoy pidiendo que reconozcan el hecho, el hecho de que el interés nacional se encuentra en peligro y de que existe una emergencia. No les estoy pidiendo que se inventen el hecho».²⁹ El Congreso atendió la petición, y la primera semana de agosto votó a favor de declarar el estado de emergencia nacional. Entre los que se opusieron a esa medida se encontraban William Randolph Hearst y el coronel McCorroick. *En sus páginas del Chicago Tribune* seguirían publicando los planes militares secretos de Estados Unidos, acción equivalente a la asistencia y la complicidad con el enemigo. Semejante transgresión indignaría a Harold Ickes, secretario de Interior, que declararía: «Creo que debería acusarse de traición a McCormick de manera inmediata». El fiscal general Francis Biddle estaba de acuerdo con él, y acusó al editor del *Chicago Tribune* de haber violado la Ley de Espionaje.³⁰

Hearst y McCormick no fueron los únicos estadounidenses que criticaron el paso dado por su país hacia la guerra. El senador demócrata Burt Wheeler, del estado de Montana, tras declarar a la prensa que Roosevelt estaba a punto de enterrar a uno de cada cuatro jóvenes en la guerra que se avecinaba, diseñó y mandó imprimir un millón de postales con unas tiras cómicas de mal gusto en las que se difamaba al presidente, y las envió a soldados, marineros, guardiamarinas, pilotos y

civiles. Para el abogado Henry Stimson, que a sus setenta y tres años, y a pesar de tener el pelo blanco, seguía siendo un hombre duro y ejercía de secretario de Guerra, Wheeler se había pasado de la raya. Convocó una rueda de prensa a instancias propias y denunció al senador antipatriota, declarando que la última de sus muy variadas acciones «se acerca peligrosamente a la línea de las actividades subversivas contra Estados Unidos, por no decir que podría ser constitutiva de un acto de traición».

Lo cierto era que la guerra estaba más cerca de lo que McCormick, Hearst o Wheeler imaginaban. Incluso durante la celebración de la Conferencia Atlántica celebrada en Terranova, el almirante Nagano Osami había aconsejado a Hirohito: «Si vamos a luchar [contra Estados Unidos y Gran Bretaña], cuanto antes lo hagamos, mejor, porque nuestras reservas [de combustible y de petróleo] se acaban por momentos».³¹ Y en una cena organizada en honor de unos altos mandos en Tokio, el almirante Tagaki Sôkichi predijo sucintamente ante los invitados que «a medida que el tiempo avanza y la situación prosigue, o nuestro imperio será derrotado por completo, o se verá forzado a luchar en una guerra desesperada»; luego le confió a Matsudaira Yasumasa (el primer secretario de Kido Kôichi) que «si atacamos ahora, la guerra no estará perdida de antemano».³²

Mientras todo eso sucedía, los alemanes se dedicaban a hundir otros buques mercantes estadounidenses, apesar de que los japoneses ya estaban ultimando su plan de ataque sorpresa contra Estados Unidos —plan mencionado por primera vez, de manera tentativa, por el propio emperador hacía unos cinco años—. Pero a pesar de la evidente amenaza que suponían tanto las acciones alemanas en el Atlántico como las japonesas en el Extremo Oriente, los asesores de Churchill, Jacob, Dill y Pound, creían por igual que los americanos parecían vivir en «otro mundo». Salvo raras excepciones, parecían carecer de sensación de urgencia, una sensación que Nimitz definiría como «estado de alerta de batalla». Esa falta de alerta continuaría existiendo meses después de que se hubieran iniciado las hostilidades, y se mantendría incluso hasta el episodio de Guadalcanal. De algún modo, parecía que los americanos seguían realizando «simulaciones de guerra», «maniobras de la flota», y que todo aquello no estaba sucediendo en realidad. Ciertamente, los estadounidenses no sólo se consideraban inmunes a la guerra y los ataques, sino mentalmente a salvo, lo que desconcertaba a los británicos, que llevaban luchando literalmente por sus vidas, sus hogares y sus familias desde mayo de 1940.

Cuando el *Augusta* y el *Prince of Wales* se hicieron por fin a la mar el 12 de agosto, el presidente Roosevelt y el primer ministro Churchill habían firmado lo que se convertiría en la Carta Atlántica, documento en el que se exponían sumariamente sus acuerdos y sus principios de acción, y en el que las dos naciones se vinculaban moralmente para lograr su objetivo común de derrotar a la Alemania nazi. En ella se enumeraban ocho principios que recordaban en gran medida a los célebres Catorce Puntos de Woodrow Wilson. En la presentación del documento a los medios de comunicación se denunciaban «los peligros que para la civilización mundial se derivaban de las políticas de dominación militar por la conquista que el Gobierno hitleriano de Alemania, así como otros regímenes asociados con él [...]». El documento mismo indicaba los pasos necesarios que había que emprender para mantener la seguridad en Gran Bretaña, Estados Unidos y el mundo libre. Entre los puntos perfilados se encontraban los que defendían que todos los pueblos tenían derecho a decidir su forma de gobierno: que los derechos de soberanía y

autogobierno que habían sido arrebatados a tantos países debían devolverse a éstos, que debían poder disponer del mismo acceso al comercio y las materias primas para asegurarse su prosperidad económica. Todas las naciones deberían colaborar para mejorar las condiciones de trabajo, los ajustes económicos y la seguridad social. La Carta Atlántica, además, exigía «la destrucción final de la tiranía nazi», el establecimiento de la paz internacional y el derecho de todo país a cruzar sin peligro todos los océanos del planeta. Se acordaba que todas las naciones debían abandonar el uso de la fuerza en todo escenario hasta la creación de un sistema permanente de seguridad general e internacional. Ese sistema allí esbozado sería el embrión de Naciones Unidas.³³

Berlín y Tokio denunciaron de inmediato las conversaciones de Terranova, así como la Carta Atlántica, y las tacharon de «*bluff* propagandístico». Mientras, en Estados Unidos, el *New York Times* acogió con entusiasmo la creación de la Alianza Atlántica y los principios que defendía. El periódico también había apoyado el programa de Préstamos y Arrendamientos, que ahora se traduciría en la intensificación y la mayor coordinación de los esfuerzos para asegurar el inmediato «envío de tanques, aviones y alimentos en las mayores cantidades posibles» para Gran Bretaña y los Aliados.³⁴ «La Proclamación de principios y objetivos [de la nueva alianza] contará con el apoyo entusiasta de todos los pueblos del mundo que creen en la libertad y en la democracia», declaró el líder de Mayoría del Senado, Alben Barkley.³⁵

A pesar de todo, en privado, el informe final de los jefes del Estado Mayor de Churchill no manifestaba el mismo entusiasmo: «En resumen, ni esperábamos ni hemos alcanzado resultados espectaculares. Los jefes del Estado Mayor de Estados Unidos piensan de manera bastante clara en términos de defensa del hemisferio occidental, y por el momento no han formulado ninguna estrategia conjunta para derrotar a Alemania en caso de que entren en la guerra».³⁶

Por suerte, Churchill era un hombre con una gran visión de futuro y una profunda capacidad de comprensión, un hombre de gran voluntad y determinación y, sobre todo, un líder dotado de un optimismo excepcional. Entre otras cosas, entendió muy bien cuál había sido la importancia real de aquella primera cumbre transoceánica. Los gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña habían acortado la distancia atlántica que los separaba y habían iniciado una coordinación de esfuerzos conjuntos que habrían de seguir desarrollándose sin interrupción hasta el final de la guerra. Si sus jefes del Estado Mayor, en las conferencias, veían sólo rostros silenciosos, no comprometidos, era porque sus homólogos estadounidenses habían recibido órdenes estrictas de Roosevelt para que no se comprometieran a nada. En cuanto al primer encuentro cara a cara entre los dos líderes mundiales, Roosevelt y Churchill,³⁷ se trató de un paso básico para la estrecha relación en tiempos de guerra que iba a seguir —en realidad, una declaración al mundo, a las potencias del Eje y Japón, de que todo había cambiado y de que Estados Unidos estaba comprometido con la lucha—. Y todos los cambios positivos que iban a tener lugar en el Congreso serían una señal inequívoca de que, en el fondo, el país entendería el camino que debía emprender para alcanzar la victoria. El establecimiento de principios y objetivos de reciprocidad entre los dos países permitiría disponer de suficiente tiempo para que la industria norteamericana preparara el país para la guerra.

Ahora, Churchill confiaba plenamente en la sinceridad de Roosevelt respecto de su deseo de aplastar las hordas alemanas y japonesas. Por otra parte, el primer ministro británico, por más

optimista que pudiera mostrarse en cuanto al resultado final, era una persona dura, práctica y realista, y por tanto sabía muy bien que, en el futuro, el Congreso de Estados Unidos podía poner trabas. Como informó a su Gabinete de Guerra el 19 de agosto, «no hay duda de que [Roosevelt] se desliza sobre una capa de hielo muy fina en sus relaciones con el Congreso», así que deberían aceptar el hecho de que el presidente americano no pudiera presionar más a su Congreso de momento.³⁸ Pero al menos, Estados Unidos se había comprometido de manera abierta con la causa. Pronto empezarían a enviar grandes cantidades de material de guerra, y el Congreso no tardaría en demostrar que el senador Burt Wheeler se equivocaba, aprobando la única ley pendiente para que Estados Unidos pudiera pasar a la acción: una declaración de guerra. Mientras eso sucedía, Churchill debía tener paciencia.

En las costas más occidentales del Pacífico, las manecillas del reloj se movían cada vez más deprisa. A pesar de las tretas negociadoras de la administración Konoe y de las que siguieron, Hirohito y sus asesores militares seguían sólo una vía, que era la de la guerra y la expansión, sin tener en cuenta sus consecuencias. Todas las prioridades elementales estaban ya establecidas de manera clara aquel agosto de 1941, independientemente de las acciones que Roosevelt pudiera emprender. La política nipona se formulaba en torno a una consigna básica, «hacia el sur», y por tanto, el país estaba condenado a chocar con las grandes potencias occidentales. Parecía que los dirigentes japoneses aceptaran la alta probabilidad no ya de un conflicto, sino de una confrontación a la que supieran que no podían sobrevivir. Ciertamente, parecía haber algo casi suicida en la filosofía básica que el propio Hirohito parecía abrazar, tanto en público como en privado.

Las «negociaciones» de Konoe con el Departamento de Estado de Cordell Hull no llegaron a nada. Estados Unidos se mostraba inflexible y exigía que Japón se retirara de la Indochina francesa y de gran parte de China (Manchuria no se mencionaba). «Estamos en un punto muerto —informó el general Tójó al primer ministro Konoe—. Si a principios de octubre no conseguimos lo que queremos mediante las negociaciones», no habría más opción que la guerra. «Estamos movilizandando cientos de miles de soldados [...] y hemos requisado buques por un peso total de dos millones de toneladas [...]. El quid de la cuestión es [su insistencia en nuestra] retirada [de Indochina y China] [...]. Si nos plegamos a las exigencias de Estados Unidos, perderemos los frutos del incidente de China. Pondremos en peligro Manchukuo, y perderemos control sobre Corea.» Japón no sólo sería incapaz de llevar a cabo las invasiones que ya había planeado, sino que perdería todo su imperio. «Si esta vez se producen hostilidades [con Estados Unidos], creo que deberé formalizar una declaración de guerra», le dijo Hirohito a Kido el 13 de octubre.³⁹ «¿Y qué vas a usar como justificación?», le preguntó el emperador a Tójó. «En este momento la cuestión está siendo sometida a examen», respondió éste.⁴⁰ El 16 de octubre de 1941, el primer ministro Konoe presentó su dimisión.

Cada vez quedaba menos tiempo. «Creo que vais a atacar Hong Kong cuando hayáis terminado la misión de Malasia», dijo Hirohito al nuevo ministro del Ejército, el general Sugiyama. «Y bien, ¿qué hay de las concesiones extranjeras en China?» «Estamos estudiando la confiscación de las

concesiones por derecho de beligerancia», respondió Sugiyama. «¿Os vais a encargar de las concesiones después de Hong Kong?», preguntó entonces Hirohito. «Por supuesto, Majestad. Si no lo hacemos, nuestro ataque sorpresa a Malasia no culminará con éxito.» Luego, dirigiéndose al general Nogano, Hirohito formuló la siguiente pregunta: «¿Cuándo planea la Marina iniciar las hostilidades [contra Hawai]?». «El plan es para el 8 de diciembre [hora de Tokio, 7 de diciembre en Pearl Harbor] —informó el director naval—. Es el mejor momento, porque todos estarán agotados después del largo fin de semana.»^{*41}

El 5 de noviembre de 1941, Kido anotó en su diario: «Nuestra política hacia Estados Unidos, Gran Bretaña y los Países Bajos se decidió durante una conferencia imperial que se celebró, en presencia del emperador, a las diez y media de la mañana».⁴² En aquella reunión imperial secreta, convocada en el palacio, Hirohito sancionó el fin de «los preparativos para nuestras operaciones», así como el cese de unas conversaciones con Washington que se habían programado provisionalmente para la medianoche del 1 de diciembre. Ese mismo 5 de noviembre, el almirante Yamamoto puso en marcha la operación secreta Orden n° 1: «Al este, la flota americana será destruida. Las líneas de operación de EE.UU. y los suministros al Extremo Oriente quedarán cortados. Las fuerzas enemigas se interceptarán y se aniquilarán. Las victorias se aprovecharán para erradicar la voluntad de lucha del enemigo».⁴³ Nagumo Chuichi, vicealmirante y, según muchos, el mejor comandante de portaaviones del país, seguía poniendo reparos al ataque japonés sobre Hawai por considerarlo demasiado arriesgado —debía producirse tras un viaje de 6.000 millas—. Sus buques eran demasiado vulnerables y se arriesgaban a que los detectaran. Pero el general Yamamoto lo desautorizó, y al fin Nagumo acabó cediendo.

El 7 de noviembre, Yamamoto Isoroku dio sus siguientes órdenes a la Flota Combinada: «La fuerza expedicionaria lanzará un ataque sorpresa al inicio de la guerra contra la Flota Americana del Pacífico que supuestamente se encuentra en Hawai y la destruirá». Al día siguiente, se informó a Hirohito de todos los detalles del ataque propuesto sobre Pearl Harbor, que se había planeado en enero. El emperador los estudió con gran interés y buena disposición, a pesar de que, hasta el 30 de noviembre, su hermano Takamatsu seguía intentando disuadirle de que ordenara un ataque contra Estados Unidos.⁴⁴

La Marina estadounidense buscaba en vano el principal grupo de portaaviones de Yamamoto, que había empezado a concentrarse secretamente el 22 de noviembre en la Bahía de Takan (o Hitokappu), al norte de Hokkaido, en las islas Kuriles. La cuenta atrás había empezado. El 25 de noviembre, la fuerza de combate japonesa, o *Kido Butai*, recibió órdenes de zarpar, y al momento se perdió en el silencio de las ondas radiofónicas. A las nueve en punto de la mañana del día siguiente, los seis portaaviones —Akagi, Kaga, Hiryu, Shokaku, Soryu y Zuikaku— soltaron amarras y zarparon de la bahía envuelta en niebla, y pusieron rumbo al norte del Pacífico, justo al sur del Círculo Polar Ártico. Su destino: Hawai.

El 27 de noviembre, en otra Conferencia de Enlace se decidió sobre los «procedimientos que había que seguir para la declaración de guerra», y dos días después, los «políticos de más alto nivel» discutían la decisión final de desencadenar un conflicto armado. Hirota Tosuke, Hayashi Senjûrô y Abe Nobuyuki, que se encontraban entre los más acérrimos partidarios de la guerra, no encontraron demasiada oposición. «Esta vez, la decisión [que debía ser tomada el 1 de diciembre]

será de suma importancia —advirtió Kido Kôichi al emperador—. Una vez firmada la sanción imperial, ya no hay marcha atrás.»⁴⁵

Capítulo 7

¡Alerta máxima!

Si se produce una guerra con Japón, se cree muy probable que las hostilidades se inicien con un ataque sorpresa contra la Flota o la base naval de Pearl Harbor.

Contraalmirante KELLY TURNER en conversación con el almirante Stark, jefe del Estado Mayor de la Armada, 24 de enero de 1941¹

La guerra que se avecina será larga y sucia. [...]

Almirante YAMAMOTO ISOROKU, otoño de 1941²

A lo largo de 1941, el almirante Kelly Turner, en cuanto responsable del Departamento de Planes de Guerra de la Marina, había mantenido al corriente de la creciente amenaza japonesa a Stark, jefe del Estado Mayor de la Armada, y a la Casa Blanca. En enero, había anticipado la posibilidad de un «ataque sorpresa» de los japoneses, no sólo contra Filipinas, sino contra Pearl Harbor, antes de que acabara el año. A mediados de abril, había esbozado un «Proyecto para los Planes de Defensa del Hemisferio Occidental», en el que, entre otras cosas, proponía la creación de una Marina en los dos océanos.³

Y el 11 de julio, Turner había advertido a Stark de que «durante julio o agosto, los japoneses ocuparán puntos importantes [en la mitad meridional de] Indochina, y adoptarán una actitud oportunista respecto de las provincias de la Siberia marítima» de la Unión Soviética. Recomendaba que se tomaran medidas para que el Ejército y la Marina estadounidenses desplegados en el Extremo Oriente entraran en «estado de alerta».⁴ «Tal vez tenga razón —escribió Stark a su amigo el capitán Charles «Sawy» Cooke jr.—; no suele equivocarse.»⁵ Diez días después, en efecto, Japón invadió el sur de Indochina (la actual Vietnam), y Roosevelt y Churchill se reunieron en Terranova con carácter de urgencia.

El 16 de octubre de 1941, Turner envió otro memorándum al almirante Stark en el que le advertía de la «alta probabilidad de que Japón atacara Gran Bretaña y Estados Unidos en un futuro próximo». Stark rebajó la gravedad de la situación en el comunicado oficial que envió a los altos mandos de la Marina destinados a Panamá, Filipinas y Hawai, afirmando que «existe alguna posibilidad de que Japón ataque». En cuanto a la cuestión de Siberia, Turner indicaba que, por el momento, las fuerzas japonesas y soviéticas estaban demasiado igualadas como para «posibilitar una ofensiva [japonesa]» —hasta que la guerra entre Alemania y la Unión Soviética se hubiera decidido—.⁶ Si los soviéticos acababan perdiendo aquella campaña, los planes «hacia el sur» que en aquel momento desarrollaba Japón podrían modificarse, y cientos de miles de sus soldados

serían trasladados a la frontera con Siberia.

El almirante Husband «Mustapha» Kimmel, cuya mente, según su jefe de inteligencia, Edwin Layton, «operaba con gran orden y precisión», llevaba tiempo inquieto ante la falta de información en los comunicados que le enviaba Stark, el jefe del Estado Mayor de la Armada. Los asuntos que Kimmel expresaba con tanta claridad no se atendían. Y la cosa no hacía más que empeorar. Como recordaba más tarde Layton, «la gran vaguedad de los comunicados de Stark [...] llegó a extremos insólitos» en 1941. A diferencia del general MacArthur y del almirante Thomas Hart en CAST (nombre en clave de Cavite), Kimmel no disponía de la «máquina Púrpura» para descodificar y descifrar los mensajes diplomáticos japoneses que interceptaba, mensajes que se conocían como Ultra, o como Magia⁷ Lo cierto era que ni Kimmel ni el general Short contaban siquiera con autorización para recibir esos mensajes desde Guam. Así, presa de la desesperación, el almirante Kimmel envió, en junio de 1941, una persuasiva carta a Stark en la que afirmaba que (refiriéndose a sí mismo en tercera persona), en cuanto comandante general de la Flota del Pacífico, se encontraba «en una posición muy difícil. Se ve muy apartado de su puesto de mando, en una situación compleja que cambia con rapidez. Por lo general no se le informa de las políticas, o los cambios de políticas, que se reflejan en los acontecimientos actuales y en los movimientos navales, y en consecuencia es incapaz de evaluar los posibles efectos sobre su propia situación [...]. Esta falta de información le perturba y tiende a crear incertidumbre». Kimmel había sido enviado a Hawai a participar en exhaustivos programas de entrenamiento previos a la expansión de la flota, pero «debe sopesarse bien si es deseable interrumpir dicho entrenamiento a causa de disposiciones estratégicas pues, de hacerse así, surgirían cada vez más eventualidades», remarcaba. Es más, «el comandante general de la Flota del Pacífico [debería] guiarse por una política más flexible y no por instrucciones categóricas», o por órdenes específicas y cerradas que le ataran de manos. Concluía «sugiriendo» que «debía ser un principio fundamental que el comandante general de la Flota del Pacífico *fuera informado de todos los acontecimientos importantes*, de la manera más rápida y segura posible».⁸

En lugar de abordar los asuntos que con tanta claridad había expuesto Kimmel, Stark siguió negándole el acceso a los mensajes interceptados por la máquina Púrpura. Y cuando llegaba a comunicarse con él, no recurría a la manera «más rápida y segura» (la radio de la Marina), sino a cartas informales que enviaba a través del servicio postal de Estados Unidos, y que tardaban diez días en llegar a Pearl Harbor.⁹ Es más, a Kimmel lo mantuvieron en gran medida ignorante de las negociaciones de Nomura-Hull, y tampoco tuvo conocimiento de los 68 mensajes interceptados y descifrados que habían intercambiado el vicecónsul japonés, Takeo Yoshikawa, y Tôgô en 1941. Dichos mensajes contenían información detallada sobre la práctica totalidad de las disposiciones militares estadounidenses en Oahu, incluidos todos los movimientos de buques, y revelaba el uso de un nuevo sistema de transmisión que hubiera resultado de incalculable utilidad en la estación de inteligencia de Pearl Harbor, dirigida por Joseph J. Rochefort.¹⁰ La mayoría de aquellos mensajes descifrados que trataban de Hawai, por el contrario, fueron considerados tan poco importantes cuando fueron recibidos por los servicios secretos de Washington que, simplemente,

se archivaron, y sólo volvieron a aparecer después, durante la investigación posterior a la debacle de Pearl Harbor. Ni siquiera los mensajes que llegaron a traducirse llegaron nunca al almirante Kimmel y, como consecuencia de ello, como comentó, frustrado, el teniente Jaspas Holmes, oficial de inteligencia, «el exceso de celo bloqueaba el flujo de información». Según el comandante Layton, incluso a Roosevelt los mensajes interceptados le llegaban con un mes de retraso.* Si Marshall y Stark hubieran decidido proporcionar a Kimmel y a Short la máquina de descifrar el código Púrpura, en lugar de facilitar la única existente en el Pacífico a MacArthur y a Hart, tal vez las cosas se hubieran desarrollado de un modo muy distinto. Después de todo, era Hawai, y no Manila, la principal base terrestre, aérea y naval de todo el Pacífico. Pero Marshall, jefe del Estado Mayor, había insistido que se enviara a MacArthur a Cavite, y Stark estuvo de acuerdo con aquella decisión.¹¹ No se trataba de la primera vez que el muy elogiado George Marshall cometía un grave error de cálculo ni sería la última, en especial en relación con Douglas MacArthur.

Con una inquietud creciente respecto de la situación japonesa, cada vez más deteriorada, y a causa de lo poco que se le transmitía, el almirante Kimmel acabó tomando las riendas del asunto el 25 de noviembre de 1941. Asistido por el vicealmirante Claude Bloch, comandante de la 14ª Región Naval de Hawai —de cuya administración era responsable—, Kimmel se personó sin previo aviso en el edificio de Administración de Makalapa, concretamente en el sótano del ala recién inaugurada, donde se encontraba la Unidad de Radio de los Servicios Secretos Navales de la Flota para el Pacífico, que en el registro naval constaba como «Unidad de Combate de Inteligencia». Esa operación, con el nombre en código de HYPO, era tan discreta que la mayoría de los altos mandos de la Marina destinados a Pearl Harbor no tenía ni idea de su verdadera actividad.

El jefe del HYPO, el comandante Joseph Rochefort, uno de los tres veteranos con más experiencia en espionaje del Ejército, estaba al frente de apenas diez oficiales y veinte soldados de reemplazo, que eran los encargados de interceptar, descifrar, traducir y analizar una única cosa: las comunicaciones navales japonesas. (Su estación de interceptación estaba situada a poco menos de cincuenta kilómetros de allí, en un terreno más elevado.) Rochefort, que llevaba en el servicio de Inteligencia Naval desde 1925, fecha en que se creó en Washington el Centro de Inteligencia para la Comunicación Naval (PO-20-G), fue nombrado jefe del HYPO en mayo de 1941. Sus colegas lo consideraban el mejor criptoanalista de toda la Marina, y el pequeño equipo que había escogido, el más capacitado de todos —más que los de Cavite y Washington—. En aquel caso, la operación contaba con tres criptoanalistas subalternos, dos analistas de tráfico (de radio), y dos analistas traductores.¹²

La súbita aparición del almirante Kimmel en aquellas apartadas oficinas, ocultas tras el Departamento de Suministros, sorprendió a todo el mundo, pues normalmente Rochefort le enviaba toda la información pertinente a través del comandante Edwin Layton, su oficial de inteligencia de la Flota. Pero hoy las cosas eran distintas. Kimmel, acompañado por Claude Bloch, se metió en el despacho de Rochefort y cerró la puerta. Todos los participantes en la operación HYPO se habían dado cuenta de que algo pasaba cuando el tranquilo y excéntrico Rochefort se

había cambiado su batín rojo de seda y sus zapatillas viejas de estar por casa por un uniforme. No se tenía conocimiento de que el comandante, alto, delgado y con cara de póquer, capaz de resultar bastante cáustico si se lo proponía, hubiera alzado jamás la voz, y se mostraba siempre respetuoso con todos sus hombres, tanto los oficiales como los de reemplazo, cuyas aptitudes apreciaba. A su vez, él mismo era tenido en gran consideración por los integrantes de su equipo. El almirante Kimmel, en cuanto comandante general de la Flota del Pacífico, formuló tres preguntas al comandante Joe Rochefort: ¿dónde estaban todas y cada una de las unidades de la Armada Imperial japonesa? ¿Qué estaban haciendo en ese preciso momento? Y, ¿cuáles creía Rochefort que eran sus intenciones?¹³ Joe Rochefort era, literalmente, la única persona de toda la Marina estadounidense capaz de disipar aquellos interrogantes, dadas las tareas especiales encomendadas a la operación HYPO. Y había tantas cosas en juego que Kimmel se había saltado el paso de Layton para tratar de aquel asunto en persona. Rochefort le prometió que, al día siguiente, le haría llegar un informe completo por escrito.

Entretanto, Washington interceptó un mínimo de tres comunicaciones Púrpura entre el Ministerio de Asuntos Exteriores japonés y el cónsul general nipón de Honolulu enviadas entre el 15 y el 18 de noviembre, y culminó su laboriosa traducción el 6 de diciembre. En ellas se abordaba un mismo asunto: la localización y los movimientos de todos los buques de guerra de Estados Unidos en Pearl Harbor. Pero aun así Washington se negó a compartir aquella información con un más que intranquilo Kimmel.¹⁴ Sin embargo, se habían producido contactos diplomáticos bastante más inquietantes entre Tokio y el embajador Nomura el 5 de noviembre, en los que se informaba al cónsul de que era «absolutamente necesario que todas las disposiciones para lograr la firma del acuerdo [el resultado de las negociaciones entre Japón y Estados Unidos] hayan culminado antes del 25 de ese mes».¹⁵ Cuando Nomura solicitó que la fecha se retrasara, el ministro de Asuntos Exteriores japonés le respondió el día 16 de noviembre (comunicación que fue traducida en Washington el 17 del mismo mes): «Lamento profundamente comunicarle que la situación hace su solicitud inviable [...]. No habrá cambios [...] ya sabe el poco tiempo que hay».¹⁶ Aun así, Nomura volvió a insistir al ministerio, y el 2 de noviembre recibió la siguiente respuesta: «Existen razones que se le escapan y que justificaban nuestro deseo de restablecer las relaciones entre Estados Unidos y Japón antes del 25, pero si en los tres o cuatro días siguientes puede [arreglarlo todo de manera satisfactoria], hemos decidido esperar hasta esa fecha».¹⁷

Ninguna de aquellas informaciones llegó al almirante Kimmel ni al general Short, en Hawai, a pesar de que MacArthur también había tenido acceso a ellas a través de su máquina Púrpura. El almirante Stark tenía conocimiento de todos los mensajes interceptados, al igual que Kelly, que preparó una notificación de alerta para que Stark, el jefe de Operaciones Navales, se la enviara al jefe del Estado Mayor de la Armada. En el transcurso de una reunión con Marshall celebrada el 24 de noviembre, acordaron que la alerta debía enviarse aquel mismo día a los comandantes de Marina destinados al Pacífico:

Es muy escasa la probabilidad de que las negociaciones con Japón culminen con éxito. La situación, junto con las afirmaciones del Gobierno [japonés] y los movimientos de sus fuerzas navales y militares, indican que existe la posibilidad

de que se produzca *un movimiento sorpresivo hostil* en cualquier dirección, incluido un ataque a Filipinas o a Guam.¹⁸

De ahí la petición urgente que el almirante Kimmel le hacía a Rochefort. Cuando aquella inusual visita se hubo ido, éste llamó a los miembros de la estación FFYPO uno por uno y les transmitió la asignación que le habían encomendado. Para cumplir con la orden de Kimmel deberían cotejar todos los mensajes interceptados, descodificados y traducidos que tuvieran que ver con las comunicaciones navales japonesas emitidas en el último mes, lo que implicaba la revisión de miles de documentos. El propio Rochefort se pasó el resto del día y toda la noche en su despacho, como todos los demás, y no salió de él hasta la mañana siguiente, 26 de noviembre, para lavarse y afeitarse. Abandonó las oficinas sin ventanas de FTYPO por la única puerta existente, subió la escalera y se enfrentó al sol cegador de Hawai. Dio la vuelta al edificio, entró en el edificio de Administración, de dos plantas, por el acceso principal y se fue hasta el despacho de Kimmel, que estaba esperándole. Sin decirle nada, le alargó el informe.

Según la información más reciente, el comandante de la Segunda Flota japonesa, o de «reconocimiento», estaba concentrando en Formosa y en Indochina una fuerza de exploración impresionante en la que se incluía la mayor parte de la Tercera Flota (especializada en bloqueos y transportes) y la Primera Flota —incluida una división de acorazados y dos divisiones de cruceros, así como varios escuadrones de destructores—. Y no sólo eso; casi la totalidad de las Fuerzas Aéreas —que tenían su base en portaaviones anclados en la costa— también había sido convocada. Algunas unidades ya habían entrado en el sur del mar de China. Rochefort indicaba que se había producido un volumen anormal de comunicación por radio entre la Segunda Flota y la isla de Palau (al oeste de Truk, en el mar de Filipinas). Al menos un tercio de los submarinos de su Marina participaban también en la operación, así como el Escuadrón Aéreo 24 y uno o dos portaaviones de la Primera Flota Aérea, todos ellos situados en las islas Marshall. Alzando la vista del informe, el almirante Kimmel preguntó a un solemne Rochefort a qué conclusiones llegaba a partir de aquella actividad. Éste le respondió que parecía que una importante fuerza naval con base en Hainan y Formosa, y con algunos de sus componentes en Indochina, Palau y las islas Marshall, estuviera a punto de atacar el Sudeste asiático, incluida Malasia y las Indias Orientales Holandesas.¹⁹

Kimmel, muy preocupado, envió de inmediato el informe a Cavite y a Washington en espera de respuesta. A la inquietud de Kimmel contribuía el hecho de que ni siquiera Rochefort hubiera sido capaz de localizar las tres divisiones de portaaviones japoneses (que suponían un total de siete buques). Los servicios secretos de Cavite creían —erróneamente, como se demostró— que toda aquella fuerza de transporte aéreo se encontraba en Kure, en el mar Interior. Rochefort no había podido confirmar aquel extremo.

Un día antes de que el informe de Rochefort llegara a Washington, el contraalmirante Turner había estado redactando un análisis independiente basándose en los mensajes interceptados por la Oficina Naval de Inteligencia que le habían facilitado durante las semanas anteriores. En su memorándum, que preparaba para Stark, el jefe del Estado Mayor de la Armada, y en último extremo para la Casa Blanca, Turner advertía de que «los japoneses están reforzando

notablemente sus guarniciones y fuerzas navales en los Mandatos [las Carolinas y las Marianas, es decir, Truk], lo que supone una amenaza para las posesiones estadounidenses [por ejemplo, Filipinas]». Se estaba produciendo un movimiento hacia el sur de tropas y buques de guerra, desde Shanghai y Japón hacia Formosa. «Los preparativos para una inminente agresión son cada vez más evidentes en China, Formosa e Indochina», aunque no era capaz de adivinar con exactitud dónde se produciría, y apuntaba a «Tailandia, la península malaya, las Indias Orientales Holandesas o Filipinas [...]. Considero probable —Roosevelt no tardó en sustituir aquel adjetivo por el de «posible»— que la siguiente agresión japonesa pueda *desencadenar* —el presidente volvió a alterar el redactado y lo dejó en «pudiera llegar a desencadenar»— *el estallido de hostilidades entre EE. UU. y Japón*».²⁰ Hasta tal punto se convencieron Stark, Roosevelt y Marshall, tras leer el primer análisis de Turner fechado el día 25, y la evaluación de Rochefort, emitida un día después, que ordenaron a Turner que preparara otro memorándum y lo enviara a los almirantes Hart y Kimmel, a Manila y Pearl Harbor, respectivamente, cosa que el contraalmirante hizo el 27 de noviembre.

Este despacho debe tomarse como aviso de guerra [...]. *En los próximos días se espera un movimiento agresivo por parte de Japón [...]* [incluida] una expedición anfibia contra Filipinas, Tailandia] o la península de Kra, o tal vez contra Borneo. Procedan al despliegue defensivo oportuno previo a la ejecución de las misiones asignadas en WP146. [...] [Asimismo], tomen las medidas oportunas para evitar sabotajes.²¹

Simultáneamente, Marshall enviaba la siguiente notificación al comandante Walter Campbell Short:

Futura *acción* japonesa impredecible pero *hostil posible* en cualquier momento. Si las hostilidades no pueden, repito, no pueden, evitarse, Estados Unidos desea que sea Japón quien cometa el primer acto abierto de agresión. Esta política no debe, repito, *no debe interpretarse como límite a cualquier línea de acción que pudiera poner en peligro vuestra defensa*. Antes de emprender cualquier acción hostil, se os ordena tomar medidas de reconocimiento y otras que estiméis oportunas [...]. Si las hostilidades se producen, llevaréis a cabo las misiones descritas en el Rainbow Cinco.²²

Una advertencia similar la había recibido el general MacArthur en Manila. Este respondió inmediatamente al Departamento de Guerra que estaba preparado para cualquier cosa, y Stimson reconoció que Marshall y él «nos alegramos enormemente al saber por su informe que su mando estaba listo para cualquier eventualidad».²³

El 28 de noviembre, Marshall envió una última advertencia. «Lo crítico de la situación exige que se asuman de inmediato todas las precauciones contra posibles acciones subversivas [...]»²⁴ En concreto, a Washington le preocupaba Hawai, con sus casi 200.000 residentes japoneses que contaban con permiso de trabajo. En Filipinas vivía una comunidad igualmente numerosa. En

ambos lugares había numerosas bases militares estadounidenses —de los tres cuerpos del Ejército— y nunca se contaba con suficientes tropas para defenderlas. También el territorio continental de Estados Unidos debía protegerse a conciencia, en especial contra los posibles sabotajes alemanes. En Hawai, la amenaza era real no sólo a causa del gran número de instalaciones militares, sino también por las actividades del cónsul general de Japón, Nagao Kita, y de su vicecónsul, Takeo Yoshikawa (oficial de Marina).

Tras el ataque a Pearl Harbor, el FBI y la Oficina de Inteligencia Naval descubrieron que Nagao había enviado desde Honolulu mapas detallados de instalaciones militares, incluida la de Pearl Harbor, en los que se mostraban los puntos de ataque habituales de todos los buques de guerra de EE.UU., así como la ubicación de todos los submarinos, portahidroaviones, lanzatorpedos, maquinaria, diques secos y baterías de artillería. En apenas unas semanas, hasta el ministro de Asuntos Exteriores japonés llegaron informes detallados que incluían datos de todos los buques que entraban y salían de Pearl Harbor. La información recibida en Tokio era tan precisa que la Comandancia de Marina fabricó maquetas a escala de todos los barcos, puntos de ataque, edificios, emplazamientos de armas y aeródromos de Oahu, y llegó a tener conocimiento, por ejemplo, de la falta de globos de barrera. Posteriormente se descubrió que Otto Kuehn, un ciudadano de origen alemán, muy conocido e instalado en Honolulu desde hacía tiempo, también se había dedicado a proporcionar información al cónsul general y se preparaba para participar en el ataque a Pearl Harbor enviando señales desde tierra a los aviones y submarinos enemigos que se acercaban. Aunque ignorantes del alcance de los conocimientos que obraban en poder de los servicios secretos japoneses, Kimmel y Short actuaron con rapidez para prevenir el sabotaje en sus bases y aeródromos.²⁵

Además, en reacción a los informes emitidos por Rochefort y Turner, se enviaron con urgencia algunos aviones de guerra más a las islas Wake y Midway a bordo de los dos únicos portaaviones disponibles. Pero George Marshall, que autorizó la operación, no era piloto, y no había tenido en cuenta el hecho elemental de que los pilotos del Ejército de Tierra no recibían instrucción ni entrenamiento sobre la manera de aterrizar y despegar desde los portaaviones. En el último momento, todos los aviones del Ejército de Tierra debieron ser reemplazados por aeronaves y pilotos de la Marina. A MacArthur también le prometieron unos aviones de guerra similares, en especial los B-17 de largo alcance. Simultáneamente, unos cazas del Ejército se metían en bodegas y se enviaban por barco. A pesar de todo, en Pearl Harbor, el 7 de diciembre no había ni un solo portaaviones de Estados Unidos.²⁶

El 1 de diciembre, Rochefort transmitió al capitán de corbeta Layton, de la oficina de inteligencia de Kimmel, la inquietante noticia de que la Marina japonesa acababa de cambiar sus «señales de llamada» por radio, es decir, las iniciales que identificaban quién enviaba y quién recibía los mensajes navales. La unidad de la HYPO en Pearl Harbor ya no era capaz de identificar individuos, unidades, ciudades, o ni siquiera las islas a las que se hiciera referencia. Se trataba de algo grave que, por ejemplo, imposibilitaba el seguimiento de los buques japoneses. El 3 de diciembre, Stark, jefe del Estado Mayor de la Armada, advirtió a Kimmel que Tokio acababa de ordenar que las Embajadas de Washington, Londres y todo el Extremo Oriente, incluidas las sedes de Hong Kong, Batavia, Singapur y Manila, destruyeran códigos, mensajes cifrados y documentos

importantes. El 4 de diciembre, el comandante Rochefort fue una vez más portador de unas noticias aún peores: los japoneses habían cambiado repentinamente todo su código naval, el «JN-25».²⁷ Pearl Harbor ya no podía descifrar ni descodificar ninguna señal naval japonesa. Y seguía sin haber noticias de sus portaaviones «perdidos», así como de un gran número de los submarinos de su flota.

Las informaciones no dejaban de llegar a los cuarteles generales del Ejército y la Marina situados en Constitution Avenue, Washington. Pero ninguno de los altos mandos parecía seriamente preocupado ante el hecho de que tal cantidad de portaaviones y submarinos hubieran desaparecido en un momento en que el resto de la Flota Combinada japonesa resultaba tan visible y participaba en un gran número de operaciones. En sí mismo, aquel dato hubiera debido bastar para ofrecer alguna pista a Stark y a Kimmel, que no obstante fueron incapaces de captar la gravedad que entrañaba aquella falta de información. A diferencia de King y de Nimitz, ellos representaban la vieja Marina, eran unos oficiales con miedo a arriesgarse o poner en peligro sus carreras por culpa de los errores. Sin la capacidad y la disposición mental para tomar decisiones rápidas e importantes cuando la ocasión lo requería, se limitaron a cumplir estrictamente las órdenes que les llegaban por escrito. Las íes debían llevar puntos, las tes, el palo transversal, y todo debía ser aprobado por el Departamento de Marina y por la Junta de jefes del Estado Mayor antes de que ellos lo ejecutaran. A finales de 1941, y a pesar de la grave situación mundial, todavía no se promovía la iniciativa personal.

El viernes 5 de diciembre, el oficial de guardia a bordo del destructor Talbot captó la señal del sonar que revelaba la presencia de un gran submarino no identificado frente al canal que conducía a Pearl Harbor. Al momento, solicitó permiso al comandante de su escuadrón, que iba a bordo del destructor Selfridge, para lanzar cargas de profundidad. Su comandante se echó a reír, asegurando que se trataba de un pez grande, y se negó a recurrir a las cargas de profundidad. Aproximadamente a la misma hora, un puesto de detección del Ejército avistó otro submarino enemigo en Kahala Beach, al este de Diamond Head; al parecer, el submarino estaba realizando la operación del cambio de baterías detrás de unos acantilados. Desgraciadamente, los dos cañones de 200 milímetros situados en Black Point no pudieron disparar, pues en la playa se había construido hacía poco un conjunto residencial, y el buque japonés logró escapar sin problemas. Al recibir los informes que daban cuenta de aquellos sucesos anormales, ni Kimmel ni Stark extrajeron ninguna conclusión definitiva.²⁸

Entretanto, el general Marshall y el almirante Stark seguían sin confiar a Kimmel y a Short la mayoría de mensajes interceptados por la máquina Púrpura (Magia/Ultra) que habían llegado a Washington. Durante la primera semana de diciembre, Kelly Turner advirtió al jefe del Sector del Extremo Oriente de la Oficina de Inteligencia Naval, el capitán Arthur MacCollum, del «peligro de una guerra inminente». Sin embargo, en la siguiente reunión que mantuvo, el 6 de diciembre, con el director de dicha oficina, el almirante Theodore Wilkinson, éste le aseguró, erróneamente, que «se equivocaba al creer que Japón atacaría algún objetivo de Estados Unidos».²⁹ Turner advirtió a Stark de que los japoneses estaban a punto de lanzar un ataque contra territorio estadounidense, y a Wilkinson, su jefe de Inteligencia Naval, aquella idea le pareció bastante absurda.

El sábado 6 de diciembre, por la mañana, Franklin Roosevelt recibió aviso desde Londres de que el día anterior unos pilotos británicos habían descubierto tres grandes convoyes japoneses —cuarenta y seis embarcaciones de transporte de tropas escoltados por un acorazado y siete cruceros— entrando en el golfo de Siam, que se dirigían bien a Siam (Tailandia), bien a la Malasia británica. Aquello no hacía sino confirmar los análisis previos tanto del comandante Rochefort como del almirante Turner: el ataque estaba a punto de comenzar. El presidente, por su parte, estaba absolutamente convencido de que Hirohito no cometería en ningún caso la imprudencia de atacar Filipinas ni ningún otro territorio estadounidense, pues Japón ya se encontraba inmerso de lleno en una guerra contra China. Como reiteró a Hopkins y a Robert Sherwood, no tenía sentido sumar otro enemigo importante a su lista. Roosevelt creía firmemente que el emperador haría lo posible por evitar una confrontación de aquellas características. Con la información que había recibido hasta el momento, Roosevelt creía que el verdadero objetivo de los japoneses eran las Indias Orientales Holandesas y sus ricas refinerías de un petróleo que su país necesitaba con urgencia. También pensaba que un ataque como aquel sería el medio por el que Estados Unidos entraría en la guerra. El secretario de Estado, Cordell Hull, por su parte, estaba en total desacuerdo con él. Sea como fuere, el presidente, que aquella misma mañana había hecho un llamamiento final a Hirohito —«Este hijo de hombre ha enviado su último mensaje al Hijo de Dios», comentó con una mezcla de sorna y preocupación— seguía esperando una respuesta de Tokio.³⁰

Aquella tarde, los Roosevelt ofrecieron su habitual y concurrida cena de los fines de semana, pero el presidente se excusó pronto ante sus treinta y dos invitados y volvió a su estudio. A las nueve y media, Harry Hopkins y él se encontraban comentando la situación en el Extremo Oriente cuando llamaron a la puerta. El comandante L. R. Schulz entró con la traducción de última hora de un mensaje Magia para el presidente. Abrió el maletín de cuero de los despachos y le alargó a Roosevelt quince páginas que contenían trece de un juego de catorce instrucciones que habían sido interceptadas, descifradas, descodificadas y traducidas por el Servicio de Señales de Inteligencia, dependiente de los Servicios Secretos del Ejército y equivalente al OP-20-G de la Marina. Aquel mensaje interceptado por la máquina Púrpura lo había enviado el ministro de Asuntos Exteriores Tôgô al almirante Nomura, en Washington. Como de costumbre, Hopkins empezó a caminar de un lado a otro, nervioso, según recordaría más tarde Schulz, mientras el presidente leía con atención el largo documento. Al fin, sin el más mínimo gesto de preocupación, se lo pasó a Hopkins. «Esto es la guerra», le dijo en voz baja.³¹

Roosevelt intentó contactar con el almirante Stark, pero cuando le informaron de que en aquel momento asistía a la representación teatral de *El príncipe estudiante* en el Teatro Nacional, no quiso que lo avisaran para no llamar la atención de la gente.³² Finalmente, Roosevelt contactó con él más tarde, cuando ya había llegado a su residencia oficial del Observatorio Naval. Ambos estuvieron de acuerdo en que el mensaje, que indicaba movimientos navales japoneses hacia las Indias Orientales Holandesas y Malasia, implicaba que era muy probable que fuera a producirse un ataque inminente. Así, convocarían un Gabinete de Guerra al día siguiente para tratar sus opciones de manera más exhaustiva.³³ Con todo, en aquellas conversaciones preliminares faltaba una figura importante: George Marshall. ¿Intentó contactar Roosevelt con él en algún momento? En caso de que la respuesta sea negativa, ¿por qué se produjo la omisión de alguien tan destacado

como era el jefe del Estado Mayor del Ejército? ¿Tal vez la Casa Blanca sí intentó localizarlo infructuosamente? Marshall aseguró que no se movió en toda la noche de su residencia oficial de Fort Mayer, donde además siempre quedaba un oficial de guardia para atender las llamadas.³⁴

Se enviaron mensajeros a entregar el importantísimo cable de trece partes a los otros miembros del gabinete y de las Fuerzas Armadas. El capitán de corbeta Kramer entregó en persona una copia al secretario naval Frank Knox en su apartamento del Hotel Wardman Park, y éste le pidió que transmitiera al presidente que convocaría una reunión especial con el secretario de Estado, Hull, y con el secretario de la Guerra, Stimson, en el Departamento de Estado a las diez de la mañana del día siguiente. Mientras, el coronel Rufus Bratton, jefe de la sección para el Extremo Oriente del Departamento de Guerra, del G-2 de los Servicios Secretos del Ejército, se encargó (junto a su asistente, el coronel Carlisle Dusenbury) de entregar los mensajes descodificados al jefe del Estado Mayor, al jefe de Inteligencia, al jefe de Planificación Bélica y al secretario de Estado. Bratton decidió esperar la llegada de la última parte del mensaje antes de entregar el texto completo al general Marshall. Pero cuando, a las diez de la noche, le informaron de que no estaría disponible hasta la mañana siguiente, decidió consultar con el comandante general Sherman Miles, responsable de los Servicios Secretos del Ejército, que le comunicó que ya había visto los mensajes y que no veía nada alarmante en ellos. Miles aconsejó a Bratton que no molestara al jefe del Estado Mayor y que depositara el mensaje en la caja fuerte de Marshall y se lo mostrara a la mañana siguiente. Aquel fue el último intento de contactar con Marshall aquella noche.

Cuando, a la mañana siguiente, estuvo disponible el resto del mensaje, Bratton intentó llamar al jefe del Estado Mayor aproximadamente a las nueve, pero le informaron de que el general estaba montando a caballo y no volvería antes de las diez, por lo que dejó un mensaje en el que rogaba a Marshall que se pusiera en contacto con el Departamento de Guerra, aunque sin especificar que se trataba de un asunto urgente. Por tanto, no se envió a nadie para buscar al jefe del Estado Mayor, que todas las mañanas montaba a caballo por el mismo camino, que bordeaba el río Potomac por el lado de Virginia.³⁵ A pesar de ello, Stark consideró la situación tan grave que había notificado a Kimmel que «a la vista de la situación internacional y de lo expuesto de nuestras lejanas islas del Pacífico» debía autorizar al personal correspondiente que destruyera «documentos secretos y confidenciales».³⁶

Justo antes de las tres de la madrugada del día 7 de diciembre, el Servicio de Señales de Inteligencia había empezado a recibir algunos otros mensajes cifrados que Tokio enviaba a Nomura, incluido el «Púrpura 902», que contenía la decimocuarta parte de las instrucciones del embajador. Otro mensaje, el «Púrpura 907», instaba a Nomura a entregar las catorce partes de Tôgô a Cordell Hull a la una de la tarde de aquel mismo domingo día 7, momento en el que se informaría a éste de que Japón rompía todas las negociaciones. Al embajador también se le ordenó la destrucción de la única máquina Púrpura así como varias claves y documentos.³⁷ A las siete de la mañana, los Servicios Secretos del Ejército ya habían descodificado estos últimos mensajes, y entre las nueve y las diez los tuvieron traducidos (según distintas fuentes).

La decimocuarta parte del mensaje de Tôgô, con la orden de romper todas las negociaciones, llegó a manos del presidente Roosevelt antes de las diez de la mañana de aquel domingo.

En cuanto al coronel Bratton, al fin logró ponerse en contacto con Marshall entre las diez y las diez y media del mismo día. Pero incluso entonces, al parecer, no consiguió transmitirle la urgencia que la situación requería, pues Marshall se dio una buena ducha antes de cambiarse de ropa y acercarse en su coche hasta el Departamento de Guerra.³⁸

Durante el paseo a caballo de Marshall por la ribera del río Potomac, el almirante Stark, mucho más preocupado, ya había llegado al edificio principal de la Comandancia de Marina, en Constitution Avenue, y se encontraba en su despacho desde las nueve. Allí se encontró con su jefe de Inteligencia Naval, Ted Wilkinson, y con el asistente de éste, el comandante Arthur McCollum, que ya le esperaba con las traducciones completas de las instrucciones enviadas por el ministro de Asuntos Exteriores japonés. Los dos instaron a Stark para que llamara de inmediato a Kimmel y a Hart y les alertara de la gravedad de la situación. «Betty» Stark hizo ademán de descolgar el teléfono, pero no llegó a hacerlo. El jefe del Estado Mayor de la Armada, extraordinario oficial de mando en tantos aspectos, tenía un defecto: era indeciso, y en ese instante se sentía confuso. No le gustaba tomar decisiones importantes sin contar con el apoyo de otras personas; Stimson dijo de él que era «algo tímido y cauto en situaciones reales de crisis».³⁹ Y por si eso fuera poco, a Kelly Turner, que había ayudado a Stark en otros momentos, y que llevaba semanas trabajando sin descanso, le habían concedido medio día de descanso y no estaba ahí para asistirle. Stark no tenía tanta confianza con Wilkinson y no acababa de decidirse. Finalmente, llamó a la Casa Blanca, pero le comunicaron que el presidente no podía ponerse en aquel momento. Acto seguido, llamó a Fort Myer, donde le informaron de que el general Marshall había salido. El almirante creía que los japoneses atacarían algún objetivo a partir de las diez de la noche, que era cuando expiraba el plazo, pero estaba paralizado. Nunca llegó a aclarar su asombrosa pasividad, excepto en una ocasión en la que explicó que «todo lo que hizo fue cumplir órdenes de sus superiores»,⁴⁰ aunque no dio más detalles que permitieran comprender mejor el significado de unas palabras que en sí mismas no decían gran cosa. Sea como fuere, el almirante Harold R. «Betty» Stark se pasó dos horas paralizado en su escritorio, sin hacer nada, ni siquiera telefonar a Pearl Harbor o a Manila. Aparentemente sobrepasado por la inmensidad de los acontecimientos, vacilaba y no se decidía a tomar ninguna decisión lógica.

Para supuesto alivio de Stark, finalmente Marshall regresó a su oficina, y los dos jefes mantuvieron un breve encuentro poco antes del mediodía y redactaron un breve —aunque, considerando las circunstancias, totalmente inadecuado— mensaje que Marshall se encargaría de transmitir a todos los mandos:

Los japoneses plantean hoy, a la 1 p. m. horario oriental, lo que equivale a un ultimátum. Asimismo han recibido orden de destruir su máquina codificadora de inmediato. Desconocemos qué importancia pueda tener la hora estipulada, pero manténganse en estado de alerta. Informen a las autoridades navales de esta comunicación.⁴¹

En un momento histórico como ése, cabe preguntarse qué habría hecho un líder de la talla de lord Horatio Nelson en circunstancias similares. Toda la carrera naval del almirante inglés es un

buen ejemplo si se recuerdan sus decisivas acciones, en ocasiones contraviniendo órdenes recibidas, en su larga campaña contra la Armada de Napoleón. Ningún marino olvida, por ejemplo, la excepcional persecución que Nelson emprendió contra el almirante Villeneuve, primero en el Mediterráneo, después, cruzando el Atlántico, en las Antillas, para volver al Mare Nostrum (con su «Flota Mediterránea»), sin haber recibido órdenes, una persecución que culminó en la batalla de Trafalgar en octubre de 1805. Nelson contaba con una mente despejada, y comprendía la importancia del momento. Tomaba decisiones firmes y no temía la responsabilidad que entrañaban. Resulta evidente que Marshall y Stark no estaban hechos de la misma pasta, y por ello, desgraciadamente, perdieron un tiempo precioso, tras el que emitieron una «advertencia» desafortunada. De todos modos, aquello no era sino el principio de un embrollo histórico.

Marshall se dispuso a enviar su comunicado de alerta a Filipinas, Hawai y Panamá. Stark le sugirió que usara el sistema de comunicación de la Marina, que era bastante más rápido y seguro que el del Ejército de Tierra, pero el jefe del Estado Mayor declinó el ofrecimiento. Cuando Bratton salía con el mensaje, Leonard T. Gerow, director de Planificación Bélica, le dijo: «¡Si surge alguna duda sobre la prioridad, ésta debe ser para Filipinas!». Y mientras todo eso sucedía, los aviones de guerra de Nagumo se acercaban a Hawai; en Formosa, otros escuadrones japoneses esperaban que el tiempo mejorara para atacar Filipinas.

Como George Marshall había descartado realizar la transmisión a las bases del Pacífico a través de su teléfono de codificación electrónica (temía que el enemigo estuviera manipulando los cables submarinos, preocupación irrelevante en aquellos críticos momentos), el coronel Bratton tuvo que ir corriendo hasta el centro de mensajes del Ejército. Allí, el coronel Edward French le dijo que tardaría al menos treinta minutos en codificar aquellas tres frases. En menos de la mitad de ese tiempo, la comunicación podría haber sido enviada por teléfono a Panamá, Hawai y Filipinas. En Washington ya eran más de las doce del mediodía.

A esa misma hora, aproximadamente, el buque Antares, de la Marina estadounidense, se aproximaba al canal que daba acceso a Pearl Harbor cuando uno de sus oficiales observó la torre de un submarino japonés y avisó al momento por radio al destructor Ward, que se encontraba en las proximidades, para que acudiera en su ayuda. A diferencia de los comandantes del Selfridge y del Talbot, el capitán del Ward ordenó a su tripulación que se colocara en sus puestos y en máxima alerta a las 6.40 (hora de Hawai) y que abriera fuego contra el submarino, haciendo volar su torre. Acto seguido, con cargas de profundidad, culminó la destrucción de la embarcación enemiga. Entonces, el expectante capitán del Ward, William Outerbridge, radió la información del ataque a Pearl Harbor, y la noticia llegó al almirante Kimmel poco antes de las siete. En primer lugar, éste ordenó su verificación. Hasta que la obtuviera, no alertaría a nadie, y no renunciaría a sus planes de jugar al golf con el general Short aquel domingo por la mañana. Entre otras cosas, a Kimmel no podrían acusarlo de olvidarse los puntos de las íes. Como Stark y Marshall, no parecía ocurrírsele que dada la situación crítica que se estaba viviendo, tal vez fuera mejor pecar por exceso que por defecto, es decir, actuar de algún modo que entregarse a los anticuados, lentos y metódicos procedimientos prebélicos pensados para lograr informes impecables.

En Washington, el centro de mensajes del Ejército, situado en el edificio de Intendencia, empezaba a enviar las comunicaciones de advertencia de Marshall a Panamá, a MacArthur en

Filipinas y a la comandancia general de la 4ª División de San Francisco, en Presidio. Sin embargo, a causa de «problemas atmosféricos» entre California y Hawai, todas las comunicaciones por radio del Ejército entre aquellos dos puntos se habían interrumpido a las 10.20, hora local. Así, lo que hizo el coronel French fue enviar el mensaje a Hawai usando el transmisor radiofónico de la RCA, mucho más potente, que no tuvo ningún problema en llegar a las islas. A pesar de aquellos retrasos —que acabarían resultando mortales—, Marshall siguió negándose a llamar a Hawai y a Filipinas para transmitir las noticias.

En Kahuku Point, Hawai, a las siete de la mañana de aquel domingo (más de las doce del mediodía en Washington), los soldados a cargo del único radar del Ejército de Tierra en todas las islas estaban a punto de desconectarlo hasta la tarde a causa de las limitaciones de presupuesto cuando el aparato detectó la presencia de más de cincuenta aviones a unas 132 millas al norte de Oahu, que se acercaban a toda velocidad. Los dos hombres de servicio informaron de inmediato al Centro de Información de la Fuerza Aérea, donde, sin inmutarse, el teniente Kermit Tyler supuso que lo que el radar había detectado eran aviones del Ejército o de la Marina de Estados Unidos. «No se preocupen», les dijo, y no hizo nada más al respecto. Después de todo, estaban en domingo. Ya eran las 7.20 y la falta de previsión del teniente Tyler había puesto en peligro el archipiélago.

La alerta enviada por George Marshall al general Short llegó por fin a Hawai a las 7.33. Pero como la línea de teletipos entre las instalaciones de la RCA y Fort Shafter no funcionaba, un empleado le dio el telegrama codificado a un mensajero, que salió a entregarlo en motocicleta. Entretanto, los dos soldados de reemplazo que, de haber obedecido las órdenes que habían recibido, deberían haber desconectado el radar, permanecían en sus puestos, siguiendo en la pantalla el avance de la primera oleada de bombarderos enemigos, y así siguieron hasta las 7.30, cuando unas interferencias interrumpieron la transmisión de las imágenes. A las 13.09, en Washington, el general Marshall volvía a Fort Myer para almorzar, como de costumbre. El presidente Roosevelt había convocado una «conferencia de guerra» en la Casa Blanca a las tres de la tarde.⁴²

De nuevo en el edificio de Intendencia, y según el testimonio del coronel John R. Deane —secretario del Estado Mayor del Ejército y el único oficial de servicio en la oficina del jefe del Estado Mayor de Washington—, «a las 13.30 un marinero de reemplazo entró sin aliento al despacho. [Llevaba] una nota escrita a lápiz que, supuestamente, era la transcripción de un mensaje del operador de radio de la Marina de Honolulu y que me parece recordar que decía: "Pearl Harbor atacado. No es ejercicio". Telefoneé de inmediato al general Marshall a Fort Mayer, donde se encontraba almorzando, y le transmití el mensaje que había recibido».⁴³ Marshall volvió de inmediato al Departamento de Guerra. Un mensajero naval llevó el mismo mensaje al secretario de la Marina, que se encontraba en el Hotel Wardman Park.

«Hoy he almorzado con el presidente en su escritorio de la Sala Oval», anotó Robert Sherwood en su diario.

Estábamos conversando sobre asuntos que no tenían nada que ver con la guerra cuando, hacia las 13.40, el secretario Knox telefoneó y dijo que habían recibido un

mensaje de radio de Honolulu, enviado por el comandante general de nuestras fuerzas en la zona [Kimmel] en el que se avisaba a todos nuestros mandos de que se había iniciado un ataque aéreo, y de que no se trataba de «un ejercicio».

Expresé mi opinión de que debía tratarse de un error, de que sin duda Japón no atacaría Honolulu [...].

El presidente creía que el informe era probablemente cierto, y que era precisamente el tipo de efecto inesperado propio de los japoneses [...].⁴⁴

El teléfono de Stimson, secretario de Guerra, sonó a las 14.00. «El presidente me llamó [...] en un tono bastante alterado para preguntarme si me había enterado ya de la noticia.» Stimson creía que se refería a la nueva incursión japonesa en el golfo de Siam. «"No, no me refiero a eso. Han atacado Hawai. Están bombardeando Hawai en este mismo momento." La cosa se ponía interesante.» Stimson, que había sido coronel del Ejército, hizo responsables al momento a los altos mandos militares estadounidenses destinados a Pearl Harbor. «El comandante de la plaza —diría más tarde al Comité Conjunto del Congreso— es como el centinela de guardia ante el enemigo. Sus deberes fundamentales son claros y precisos [...]. Y entre ellos no se encuentra especular o basarse en las posibilidades de un ataque enemigo en algún otro destacamento que no sea el suyo. Sí se encuentra, en cambio, estar en su puesto en el momento en que se produzca, y plantarle cara en la medida de sus posibilidades, con el armamento que se le haya facilitado.»⁴⁵

«A las 14.28, el almirante Stark llamó al presidente y le confirmó el ataque —señaló Sherwood—, asegurando que se trataba de una acción grave en la que ya se habían producido daños a la flota y pérdidas de vidas humanas.» Entonces, Roosevelt le conminó a que se ejecutara el resto de las órdenes —el Plan Rainbow 5— pensadas precisamente para aquella eventualidad.⁴⁶ A diferencia de sus jefes del Estado Mayor, Roosevelt empezó a tomar decisiones desde el primer momento.

Hap Arnold, comandante general de la Fuerza Aérea, se encontraba en California montado en el coche de Donald Douglas, el fabricante de aviones, cuando dieron por la radio la noticia del ataque. «No me lo podía creer —recordaría más tarde—. Los japoneses habían hundido nuestros acorazados, habían destruido nuestros aviones [...], habían creado un gran caos en Pearl Harbor y Honolulu. La guerra había empezado. Al volver la vista atrás, dudo mucho que hubiera demasiados oficiales del Ejército o la Marina que creyeran que los japoneses fueran a iniciar la guerra atacando donde lo hicieron [...]. La idea más extendida parecía ser que primero se dirigirían a Filipinas.»⁴⁷ Arnold llegó a la conclusión de que la culpa la tenía la Marina, pues él creía que debería haber habido buques de guerra patrullando constantemente alrededor de las islas para interceptar cualquier incursión japonesa. Parecía no ser consciente del número tan limitado de cruceros disponibles para un servicio de esa naturaleza (los acorazados, claro está, no se usaban para ese propósito). Por otra parte, la Marina disponía de unos pocos hidroaviones PBY que podrían haber rastreado el mar varios cientos de millas y haber dado aviso. Pero aquellos aparatos no despegaron.

Arnold no aceptaba que la responsabilidad de lo sucedido también era atribuible para la aviación, que no envió sus docenas de B-17 a realizar misiones de reconocimiento de largo

alcance que, si se hubieran dirigido a seiscientas millas en dirección norte o noroeste de Hawai, podrían haber servido para avistar al enemigo. Lo cierto fue que, cuando en ocasiones anteriores sí se enviaron aparatos para realizar aquel tipo de misiones, se les ordenó que se dirigieran al sur y al sudoeste de las islas, lo que no era en modo alguno lo más lógico, pues en ese caso los aviones habrían detectado el ataque sólo si toda la flota de portaaviones japonesa hubiera realizado una ruta mucho más larga, o las rutas que seguían las vías marítimas y aéreas principales, que eran las que también usaban la Marina y la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Arnold se puso en contacto al momento con el general de brigada Frederick Martin, comandante de la aviación en Honolulu, para informarse de lo sucedido. A continuación estableció comunicación con el general Lewis Brereton, el oficial al mando de la aviación en Filipinas «para intentar transmitirle aproximadamente lo ocurrido en Pearl Harbor, con la idea de que a él no lo cogieran por sorpresa y destruyeran toda su fuerza aérea [...] pero, a pesar de todas las precauciones, al cabo de pocas horas él también perdió la mayor parte de sus aviones en Filipinas, prácticamente todos los B-17 y gran parte de los cazas que estaban en tierra». Lo que Arnold no sabía era que MacArthur no había querido ver a su jefe de aviación durante «las siguientes nueve horas». «En cualquier caso —concluía Arnold—, nunca llegué a saber qué fue lo que ocurrió realmente en Filipinas.»⁴⁸

Aquel año, el almirante Chester Nimitz servía al país en la capital de la nación, en calidad de director de la Junta de Navegación, nombre algo confuso para lo que en realidad era la Oficina de Personal Naval. Entre sus atribuciones estaba la de asignar a todos los oficiales de la flota a una Marina que se expandía con rapidez. Antes, había sido candidato a ocupar el puesto de mando en Hawai que finalmente le había sido asignado al almirante Kimmel en febrero de 1941. Como Nimitz no participaba en operaciones diplomáticas ni militares, no estaba al corriente de ninguna de las informaciones interceptadas por los servicios secretos de la Marina. Sin embargo, se le había informado someramente del empeoramiento de la situación en el Pacífico, donde los japoneses habían invadido el sur de Indochina en julio. Al haber servido varios años en el Extremo Oriente, tenía una idea bastante aproximada de las implicaciones de aquella acción.

Aquel domingo, 7 de diciembre, Nimitz se encontraba con su esposa y sus hijas en su apartamento del número 2.222 de la calle Q. Su hijo, *Chester jr.*, servía a bordo de un submarino, junto a las costas filipinas. Después de almorzar, pasaron al salón a leer y a escuchar el concierto de la Orquesta Filarmónica de Nueva York, dirigido por Arthur Rodzinski, que se transmitía a las 15.00. Catherine, una de las hijas, había sacado a pasear a Freckles, su cocker spaniel, por Massachusetts Avenue, y vio una enorme hoguera que ardía frente a la Embajada japonesa: el personal de la sede diplomática, rodeado de reporteros y fotógrafos, quemaba documentos cifrados y cajas y cajas de papeles oficiales. La niña volvió a su casa para contárselo a su padre. Pero antes de que llegara, y justo después del inicio del concierto, interrumpieron la transmisión para informar del bombardeo sobre Pearl Harbor. Nimitz se levantó de un salto y estaba a punto de agarrar el abrigo para salir cuando sonó el teléfono. Su asistente, el capitán John Shafroth, salía en coche hacia el Departamento de Marina y pasaría a recogerlo por casa. La señora Nimitz fue a la cocina y le preparó unos emparedados y un termo de café y otro de sopa caliente en previsión de la larga noche que le esperaba.⁴⁹

El día anterior, el almirante Ernie King, comandante de la Flota Atlántica, se encontraba a bordo del buque insignia Augusta, anclado en la bahía de Narragansett, a punto de volver a Washington para participar en la reunión quincenal de Comandancia de Marina. «Bueno — comentó, según su biógrafo Thomas Buell— voy a tener que ir a Washington a meter en cintura otra vez a esos cabrones», que era como se refería a la Secretaría de Marina y a su Junta General. Al anochecer, el corneta del buque llamó a retreta, el vigía arrió las banderas del palo mayor y del castillo de proa. Tras ver una película, King se retiró a su cabina.

El domingo, su camarero le despertó a las 7.00, como de costumbre, mientras el cocinero preparaba el desayuno. Luego se fue hasta su escritorio, donde trabajó hasta la hora del almuerzo, que compartió con el contraalmirante Olaf Hustvedt, su inmediato subordinado. Después, mientras King dormía la siesta, un marine le trajo un mensaje al contraalmirante en el que se le informaba que Japón estaba atacando Pearl Harbor. Hustvedt despertó al momento a King para darle la noticia; el almirante leyó la comunicación en silencio. Las rutinas de la tripulación no se alteraron el resto del día, pero King pasó mucho tiempo al teléfono intentando obtener más información.

A la mañana siguiente, el ayudante de King, Harry Sander, se dedicó a recopilar los documentos de su superior. King, vestido de civil, se montó en la barcaza negra que esperaba para llevarlo a tierra, donde el marine que le hacía de chófer le abrió la puerta del sedán y lo condujo a la estación ferroviaria de Kingston, en Rhode Island, donde debía tomar el tren de Washington.⁵⁰

«Cuando las primeras bombas cayeron sobre Pearl Harbor yo me encontraba a unos veinte kilómetros de allí, en mi casa, en la cama, el lugar ideal para un oficial de inteligencia naval en un domingo por la mañana», recordaría después un modesto Jaspas Holmes, que había sido comandante de submarino y a quien hacía unos años se le había agravado una artritis espinal grave que le había obligado a abandonar la carrera naval. Lo nombraron profesor asistente de ingeniería en la Universidad de Honolulu, pero en 1941 volvieron a requerir sus servicios y pasó a colaborar con la secretísima Unidad de Inteligencia de Combate de Joe Rochefort, instalada en Makalapa Hill.

Al teniente Holmes le despertó su hijo pequeño, que le comunicó que «el señor Herndon dice que te levantes, que los japos están invadiendo la isla [...]» «Los japos no están invadiendo la isla —le tranquilizó Holmes—. Están a miles de kilómetros de aquí, invadiendo las Indias Orientales Holandesas.» En ese mismo momento, sonó el teléfono. «Le habla el oficial de guardia del Distrito de Inteligencia. ¡A sus puestos!», dijo una voz antes de que la comunicación se interrumpiera de manera brusca. «Me pedían que, en unos minutos, me incorporara a mi puesto —proseguía Holmes—, y creí posible que los sádicos altos mandos hubieran escogido aquel momento para realizar unas prácticas de alerta general [...]. Por otra parte, se esperaba que la guerra empezara de manera inminente. Tal vez ya hubiera estallado en el sur de China o en las Indias Orientales, como se temía. Era probable que se tratara de la primera alerta general verdadera, en cuyo caso la información que llevaba meses recabando con tanta dedicación [realizando el seguimiento de los buques de guerra japoneses] resultaría necesaria con urgencia para garantizar la protección de [nuestros] barcos en el este del Pacífico.» Tras pedirle a su esposa

que se instalara en casa de unos amigos —su casa de Black Point se encontraba a una calle de la playa y de una de las principales baterías de artillería—, Holmes se montó en su Studebaker y se puso en marcha. Más tarde recordaría los acontecimientos de aquel día:

La compañía de artillería costera que se encargaba de las baterías de Diamond Head estaba congregada y a punto de pasar revista en Fort Ruger cuando llegué en mi coche. Al alcanzar el repecho y mirar abajo, a Waikild, vi la ristra de explosiones negras de las baterías antiaéreas que salía del acantilado. Me pareció que se trataba de parte de unas maniobras de alerta muy realistas, pues las explosiones parecían concentrarse sólo sobre el agua, donde no había peligro de que los fragmentos de las bombas pudieran hacer daño a nadie al caer [...]. Ya estaba cerca del centro de la ciudad [Honolulú], y los coches aún no habían empezado a invadir las calles, aunque el tráfico no tardó en hacerse muy denso en dirección a Pearl Harbor.

Cuando conseguimos llegar a Kalihi, los que nos dirigíamos a Pearl Harbor ya no respetábamos ni los ceda el paso ni los semáforos [...]. A lo lejos, sobre los campos de caña de azúcar, se alzaba una siniestra columna de humo negro que nos advertía del desastre que había caído sobre nuestro punto de destino. Un coche se cambió al carril izquierdo, y al momento otros hicieron lo mismo. Instantes después, los cuatro carriles estaban saturados de coches que intentaban, sin éxito, llegar a Pearl Harbor [...].

En el arcén izquierdo, un grupo de vehículos avanzaba en la dirección contraria, alejándose de Pearl Harbor. En algunos de ellos vi a personas heridas. No había duda. Aquella fue la primera vez que tuve conciencia de que todo aquello no era una simulación [...]. Avancé como pude, con los demás, hasta el acceso principal de Navy Yard. El centinela de la Marina reconoció la identificación adhesiva que llevaba en el parabrisas del coche y me permitió el paso. Debíamos estar en la breve tregua que se produjo en la batalla, hacia las nueve de la mañana [...]. Habían muerto miles de hombres y otros miles se habían puesto al frente del armamento o intentaban desesperados salvar los buques que ardían y se hundían [...]. Me presenté ante mi jefe, Joseph J. Rochefort [...]. «Ataque japonés sobre la flota de acorazados —me informó—. Parece grave.»

«He visto el Oklahoma atacado por torpedos y totalmente volcado», le dijo el suboficial de Marina. «El Arizona ha explotado más o menos a la misma hora», añadió alguien. En ese momento se inició la segunda oleada de bombardeos enemigos. «Varias explosiones fuertes impactaron en tierra, y el sótano en el que nos encontrábamos tembló —recordaría Holmes—. Se fue la luz y quedamos sumidos en la oscuridad.»⁵¹ Entretanto, el almirante Kimmel había interrumpido su partida de golf con el general Short.

El almirante Stark, el general Marshall, el secretario de Guerra Stimson, el secretario Naval Knox y el secretario de Estado Cordell Hull se reunieron en la Sala Oval a las 15.00. «El consejo se celebró en un ambiente no demasiado tenso, porque creo que, en el fondo, todos creíamos que el enemigo era Hitler, y sabíamos que nunca sería derrotado sin el recurso a las armas; que tarde o temprano teníamos que entrar en la guerra y que Japón nos había dado la excusa —rememoró más tarde Robert Sherwood, testigo de la reunión—. Sin embargo, todos estábamos de acuerdo en la gravedad del conflicto bélico y en que iba a ser una lucha larga y difícil. Mientras se celebraba el consejo, iban llegando noticias que hablaban de daños cada vez mayores sufridos por la flota. El presidente atendía las llamadas personalmente [...]. La mayoría llegaban de la Marina.»⁵²

Roosevelt realizó un somero repaso a la historia de las relaciones con Japón anteriores a Pearl Harbor, y Hull expuso sus largas negociaciones con Nomura. Cuando Churchill llamó desde Inglaterra, «el presidente le dijo que ahora íbamos todos en el mismo barco y que mañana iba a presentarse ante el Congreso —reprodujo Sherwood—. Al parecer, Churchill le comunicó que habían atacado los Estrechos de Malasia y que él también acudiría a la Cámara de los Comunes a solicitar la declaración de guerra [...]. Marshall no veía el momento de terminar». El general dijo que había «ordenado al general MacArthur que ejecutara "todos los movimientos necesarios en caso de un estallido de hostilidades con Japón"». Aunque Marshall anunció que el Ejército de Tierra sería el encargado de custodiar el Departamento de Guerra a partir de ahora, Roosevelt se negó a que las tropas circundaran la Casa Blanca. El presidente convocó otro consejo para las 20.30, en este caso con la asistencia del Gabinete en pleno. En una tercera reunión participarían el portavoz, Sam Rayburn; el representante de la mayoría, John McCormack; el de la minoría, Joseph Martin; el presidente de Relaciones Exteriores, Sol Bloom; Tom Connally y Charles Eaton, del Comité de Relaciones Exteriores; Warren Austin, del Comité de Asuntos Militares, y el representante Charles McNary. Sherwood observó que «el presidente habló con gran solemnidad» aquella tarde al proclamar que aquel era el consejo más importante desde que Lincoln convocó a su Gabinete en el inicio de la Guerra de Secesión [...]. En aquel momento, [todavía] no sabíamos si Japón nos había declarado la guerra». Después, Roosevelt se reunió con los líderes del Congreso, que aguardaban fuera. El presidente anunció que se presentaría ante la cámara el lunes, 8 de diciembre, a las 12.30.⁵³

Horas antes, aquella misma tarde, justo antes de que se iniciara el consejo de las tres de la tarde en la Casa Blanca, el general Marshall había enviado por radio a Manila el mensaje número 736, dirigido al general MacArthur:

Han comenzado las hostilidades entre Japón y Estados Unidos, la Commonwealth británica y Holanda. Los japoneses han realizado un ataque aéreo sobre Pearl Harbor en la mañana del 7 de diciembre. Ejecuta las acciones especificadas en el Rainbow 5 en lo concerniente a Japón.

MacArthur recibió el mensaje a las 5.35 del 8 de diciembre, hora de Manila.⁵⁴

El 7 de diciembre, el almirante Yamamoto, que ya en enero tenía listos todos los planes de ataque contra Pearl Harbor, aguardaba con impaciencia a bordo de su buque insignia, el imponente Yamato. El vicealmirante Nagumo llevó la fuerza de ataque nipona, o *Kido Butai*, hasta una latitud fija de 26° norte y a una longitud de 158° oeste, a 275 millas al norte de su objetivo. Además de los seis portaaviones —Akagi, Kaga, Hiryu, Shokaku, Soryu y Zuikaku—, a Yamamoto lo escoltaban un crucero ligero y nueve destructores, precedidos a su vez por veinticinco submarinos, cinco de los cuales eran naves subacuáticas enanas con capacidad para sólo dos tripulantes. Les seguía una fuerza de apoyo, compuesta por dos acorazados, dos cruceros, tres submarinos de reconocimiento, dos destructores, ocho petroleros y ocho buques de suministro.⁵⁵ Aunque Nagumo y Yamamoto esperaban encontrar todos los portaaviones estadounidenses en Hawai, los pilotos aéreos en misión de reconocimiento confirmaron el 6 de diciembre que los portaaviones ya no se encontraban en aquellas aguas. El viento se intensificó y llegó a fuerza de galerna, comprometiendo la salida aérea programada para el día siguiente. A la una de la madrugada partieron los cinco submarinos de bolsillo, que tenían órdenes de llegar, si era posible, hasta el propio Pearl Harbor. Nunca volvieron a verlos.

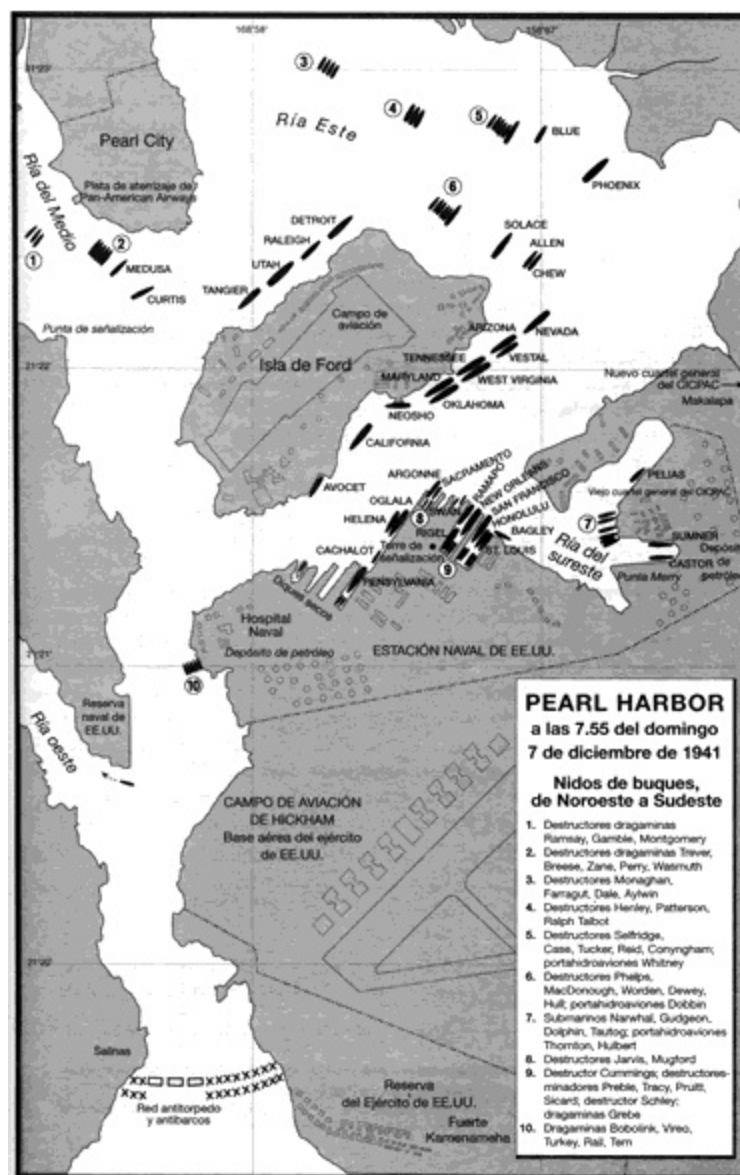
El estado de la mar seguía muy alterado a las cinco de la madrugada del día siete, y se decidió catapultar dos hidroaviones para valorar las posibilidades reales de lanzar un ataque a gran escala. A pesar del peligroso escoramiento de los grandes buques, Nagumo ordenó la primera oleada a las 5.30, y cuarenta y cinco minutos después ya había enviado 183 aviones (49 bombarderos de altura que transportaban bombas de metralla de 720 kilos de peso, 40 aviones que transportaban torpedos de superficie y 51 aviones de bombardeo en picado cargados de proyectiles de 225 kilos de peso, protegidos todos ellos por 43 Zeros), siguiendo el horario previsto y su ruta hacia los blancos programados. Antes, el almirante Yamamoto había emitido su orden de iniciar la batalla, recordando a la fuerza de combate que «la ascensión o la caída del imperio depende de esta batalla», parafraseando la famosa exhortación que el general Tôgô había pronunciado instantes antes de que diera inicio la batalla de Tsushima. Ahora, esas mismas palabras resonaban en los oídos de otra generación de guerreros.

Sus blancos eran la flota estadounidense en Pearl Harbor —unos noventa buques en total, entre los que se encontraban ocho acorazados, seis cruceros ligeros, veintinueve destructores y varios submarinos—. También tenían órdenes de atacar seis campos de aviación: los de Hickham, Wheeler, Kaneohe, Ewa, Bellows y Ford Island. Al almirante Nomura le habían encomendado hacer llegar al secretario Hull su último comunicado diplomático, por el que se ponía punto final a las negociaciones, a las ocho de la mañana (13.00 en Washington), para que la entrega coincidiera con el ataque, pero en ningún caso lo precediera. A las 7.55, bombarderos japoneses se desplomaron en picado para atacar los aeródromos, ametrallando los aviones que las bombas no habían destruido ya. Los aviones torpederos y los bombarderos de altura atacaron al unísono. El factor sorpresa benefició a los japoneses, que durante los primeros quince minutos no encontraron ninguna resistencia de los artilleros estadounidenses ni en tierra o a bordo de los buques de guerra. Ni el almirante Kimmel ni el general Short, que seguían en el campo de golf cuando se inició el primer ataque, habían elevado al máximo el nivel de alerta, tal como constaba en el aviso de guerra emitido el 27 de noviembre y en la información proporcionada por Rochefort. La mayoría

de soldados de Estados Unidos, los marineros y los pilotos, estaban, literalmente, dormidos en ese momento. No había armas ni munición lista para repeler el ataque.

Los aviones surcaban en oleadas el cielo de Pearl Harbor con una precisión mortífera. A las 8.10, el Arizona fue alcanzado en varias ocasiones y desapareció tras una gran explosión. En ese momento ya se oían esporádicas ráfagas antiaéreas, pero fueron muy pocos los aviones del Ejército y la Marina que lograron despegar para desafiar al enemigo. A las 9.15, cuando el teniente Holmes llegaba al muelle naval, una segunda oleada de 167 aviones de guerra bombardearon de nuevo el puerto y los campos de aviación. Y si no alcanzaron las naves de maquinaria y los depósitos en los que se almacenaban los 17 millones de litros de combustible y que se encontraban distribuidos por el puerto y sus alrededores, fue por la sencilla razón de que aquella acción no formaba parte de las órdenes recibidas.⁵⁶

Hacia el mediodía, además del Arizona, que en su explosión había causado numerosas pérdidas humanas, el Oklahoma y el Utah habían zozobrado, el California y el West Virginia se habían hundido, el Nevada se encontraba embarrancado y el Pennsylvania había sufrido graves daños.



Los daños en el Maryland eran menores, lo mismo que en los cruceros ligeros Raleigh, Helena y Honolulu. También tres destructores y un portahidroaviones habían quedado afectados por los bombardeos. Si el coste naval fue trágico, la destrucción en la aviación fue igualmente

devastadora: 188 aviones (del Ejército y la Marina) totalmente destruidos en tierra y otros 159 con graves desperfectos, lo que dejaba sólo 43 en buenas condiciones. Al tener conocimiento de la destrucción total de la fuerza aérea estadounidense en Oahu, Franklin Delano Roosevelt, consternado, dio un puñetazo en la mesa y exclamó: «¡Han destruido nuestros aviones en tierra, por Dios, en tierra!».⁵⁷ En total, durante el ataque murieron 2.402 ciudadanos estadounidenses, y otros 1.178 resultaron heridos. Durante las siguientes veinticuatro horas, las sirenas de las ambulancias no dejaban de rasgar el aire entre los escombros del puerto, el Hospital Naval y la ciudad de Honolulu. De los 350 aviones de combate que Nagumo envió a Pearl Harbor, todos, menos 29, regresaron a sus bases sanos y salvos. Pero los submarinos enanos no alcanzaron sus objetivos y fueron destruidos, mientras que un submarino japonés de clase I fue hundido.⁵⁸ Resultaba evidente que ni el almirante Kimmel ni el general Short habían aprendido nada de las maniobras realizadas en 1928, 1932 y 1938. Como no habían hecho sus deberes, allí se perdieron muchas vidas.

En Washington, el reloj ya había dado las doce del mediodía del 8 de diciembre. Roosevelt se encontraba en el Capitolio, a punto de dirigirse a las dos Cámaras del Congreso. Con voz grave, anunció que «ayer, 7 de diciembre de 1941 —fecha que perdurará en el recuerdo de la infamia—, Estados Unidos de América fueron objeto de un ataque deliberado y súbito por parte de las fuerzas navales y aéreas del Imperio de Japón [...]. Se han perdido muchas vidas de ciudadanos estadounidenses». En el mismo momento —les comunicó—, Tokio había «lanzado un ataque contra Malasia.

»Ayer noche, fuerzas japonesas atacaron Hong Kong.

»Ayer noche, fuerzas japonesas atacaron Guam.

»Ayer noche, fuerzas japonesas atacaron las islas Filipinas.

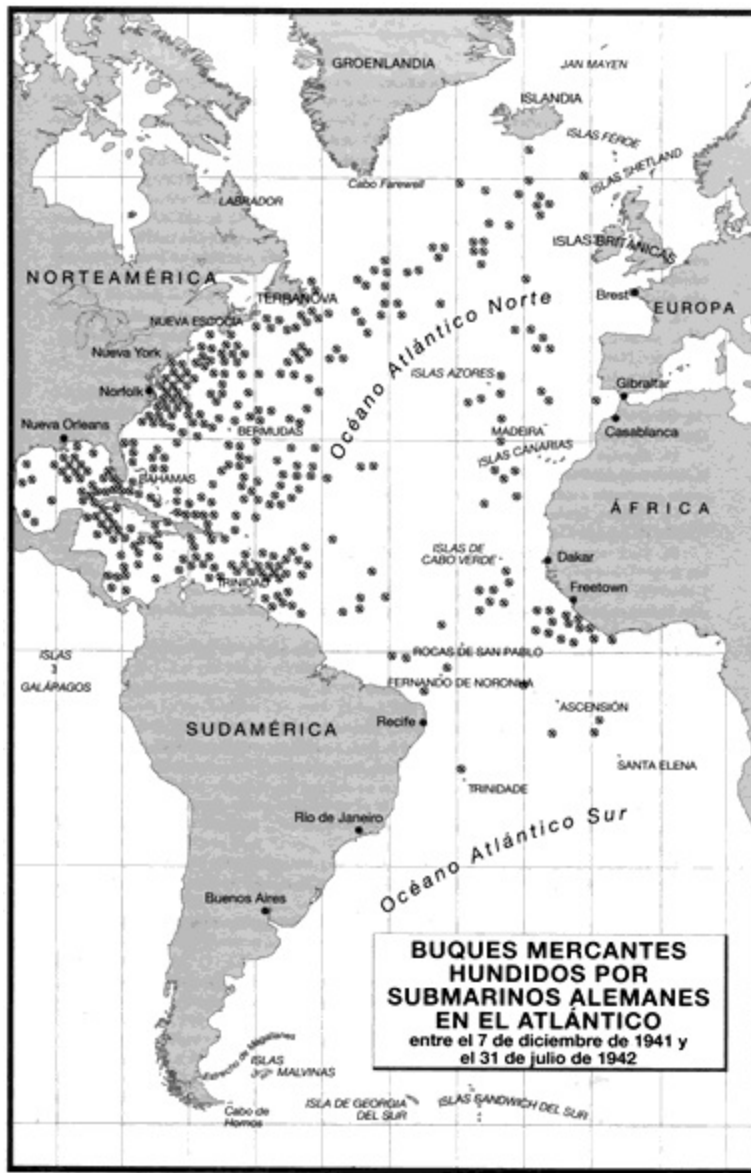
»Ayer noche, fuerzas japonesas atacaron la isla de Midway.

»Por tanto, Japón ha iniciado una ofensiva por sorpresa que se extiende por toda el área del Pacífico [...].

»Las hostilidades existen. No podemos cerrar los ojos ante el hecho de que nuestra gente, nuestro territorio, nuestros intereses se encuentran en grave peligro [...]. Solicito al Congreso que declare que, dado el ataque vil y no provocado del 7 de diciembre de 1941, existe un estado de guerra entre Estados Unidos y el Imperio Japonés».

A continuación, las dos cámaras celebraron una votación. El Senado votó en pleno a favor de la declaración de guerra. El Congreso también dio su aprobación, aunque con una excepción, la de Jeannette Rankin, de Montana.⁵⁹

El 11 de diciembre, Alemania, seguida de Italia, declararon la guerra a Estados Unidos. El país estaba al fin inmerso en la contienda. Había llegado el momento de luchar.



BUQUES MERCANTES HUNDIDOS POR SUBMARINOS ALEMANES EN EL ATLÁNTICO
entre el 7 de diciembre de 1941 y el 31 de julio de 1942

Capítulo 8

Dos almirantes

Históricamente, a pesar de los consejos avisados y convincentes de Washington (y otros) en el sentido de que nos preparemos para la guerra, tradicionalmente solemos estar mal preparados.

CAPITÁN ERNEST KING, 1932¹

Entre el 7 y el 14 de diciembre de 1941, el Extremo Oriente estalló de pronto con el lanzamiento de los ataques masivos y simultáneos de los Ejércitos imperiales japoneses de tierra, mar y aire, que tenían como objetivo Malasia, Tailandia (a la sazón, Siam), Hong Kong, Borneo, Filipinas, Wake, Guam, Midway y Hawai, con desembarcos anfibios realizados desde cientos de buques de guerra y vehículos de transporte de tropas. El Prince of Wales británico y el crucero de batalla Repulse, sin asistencia aérea, fueron hundidos por docenas de bombarderos japoneses que despegaban de las costas de Malasia, y se produjo un importante número de bajas, entre ellas la de John Leach, capitán del acorazado, y la del contraalmirante Tom Phillips. Finalmente, la guerra contra Japón, que se esperaba desde hacía tanto tiempo, era una realidad, y ni el Ejército, ni la Marina ni la Fuerza Aérea de Estados Unidos estaban preparados en ninguna parte. Frank Knox, el desolado secretario de la Marina, que se había trasladado en avión a Pearl Harbor el 9 de diciembre, volvió a la Casa Blanca el día 15 con un informe muy pesimista. Mientras se reunía con el presidente, el secretario Stimson y los jefes del Estado Mayor, el primer ministro británico Winston Churchill atravesaba el Atlántico a bordo del acorazado recién botado Duke of York, en compañía de lord Beaverbrook, el almirante Pound, el teniente general sir Charles Portal, y el mariscal de campo Dill, pues debía iniciar, en Washington, consultas con sus nuevos aliados en tiempos de guerra.

Owen J. Roberts, miembro del Tribunal Superior de Justicia, fue designado para presidir la comisión de investigación encargada de estudiar las causas del desastre de Pearl Harbor. Roosevelt ya había exigido la destitución del almirante Kimmel y de los generales Short y Martin. El 16 de diciembre, Knox convocó a un solemne almirante King al despacho de la segunda planta de la Capitanía General de la Marina. Por su parte, al vicealmirante Nimitz lo ascenderían de grado y relevaría a Kimmel a partir de entonces, y King se convertiría en comandante general de la 5ª Flota, puesto que Roosevelt había suprimido en enero. Asimismo, pasaría a asumir gran parte de las atribuciones de Stark, aunque por el momento el almirante seguiría siendo jefe del Estado Mayor de la Armada, al menos nominalmente.² Ese mismo día, Marshall, el jefe del Estado Mayor del Ejército, telefoneó al general Delos Emmons y le ordenó que «se pusiera al mando del Departamento de Hawai en sustitución de Short. Debe viajar inmediatamente, esta misma noche si

es posible [...]. Mientras, nuestra prioridad es la seguridad de Hawai».³

En Filipinas, al general Lewis Brereton lo acusaron injustamente de incompetencia grave, mientras MacArthur le ordenaba que se llevara a Australia lo que quedaba de su fuerza aérea. Tras el «ataque sorpresa a las fuerzas de MacArthur que tuvo lugar el 8 de diciembre por tierra, mar y aire», gran parte de los aviones de guerra de Brereton habían quedado destruidos sobre el terreno.

Sin embargo, había sido a Douglas MacArthur a quien habían avisado con casi nueve horas de antelación a partir del ataque japonés sobre Pearl Harbor. Pero en vez de emprender las acciones oportunas, según los planes que él mismo había preparado con anterioridad, el desconcertado general se había aislado de todos menos de su jefe del Estado Mayor, el comandante general Richard Sutherland. El general Brereton había entrado a toda prisa en el despacho de MacArthur a las cinco de la mañana, pero no se le permitió el paso. A pesar de realizar otros dos intentos, MacArthur se negó a atender al angustiado general, que tenía sus aviones armados, llenos de combustible y listos para despegar; con todo, no podía hacerlos salir sin la autorización de su superior. Sutherland informó a Brereton de que MacArthur no permitiría que sus aviones atacaran los aeródromos japoneses de Formosa, e incluso declinó enviar aparatos de reconocimiento.⁴ A pesar de que, pasado el tiempo, Douglas MacArthur negó muchas de estas cosas, quedó demostrado que era Brereton, y no su comandante, quien decía la verdad. Sin embargo, por su papel en el mayor desastre conjunto de la historia militar de Estados Unidos, MacArthur no recibió más que las mayores alabanzas del general George Marshall, que lo felicitó por «la lucha resuelta y eficaz que usted y sus hombres han efectuado por tierra y aire» y que ha «causado una honda impresión en el pueblo americano, y que confirma nuestra confianza en su capacidad de mando».⁵

George Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército, fue el responsable de uno de los mayores encubrimientos de la historia de EE.UU. al ocultar que MacArthur no había actuado en modo alguno ni había tomado medidas preventivas de ningún tipo en las horas previas al primer ataque japonés, ni había hecho nada para proteger Filipinas, de cuya defensa «él era el único responsable último». Y lo que resulta más desconcertante y perturbador es que Marshall se negara a destituir a MacArthur una vez se conoció la enormidad de la debacle. Al contrario, el jefe del Estado Mayor usó toda su influencia personal para impedir que se iniciara una investigación detallada similar a la que Robert, el presidente del Tribunal Supremo, llevaba a cabo en Hawai, y que debería haberse ocupado de ahondar en los hechos acontecidos en Filipinas. Sin duda, Marshall actuó con parcialidad para proteger el nombre del Ejército y su propia responsabilidad en el caso. La red de influencias de los altos mandos funcionó a pleno rendimiento, amparada por la autoridad suprema, la del presidente de Estados Unidos.

A diferencia de Marshall, a Stark lo hicieron responsable de manera automática de los errores de la Marina en Hawai, y no tardó en relevar de su puesto a Kimmel, su almirante. La cabeza de Stark había de ser la siguiente en rodar. ¿Por qué?⁶ Es decir, ¿por qué se sacrificó al jefe de la Marina y no al del Ejército, cuando ambos habían recibido más o menos instrucciones idénticas de los oficiales al mando en Hawai y Filipinas? ¿Por qué a Brereton lo convirtieron en cabeza de turco de MacArthur en el archipiélago filipino? Si Marshall hubiera destituido a MacArthur, como debería haber hecho, con toda probabilidad se habrían evitado futuros problemas en el Pacífico.

Pero, claro, en ese caso Marshall habría debido aceptar su parte de responsabilidad, por lo que prefirió ocultar una verdad nada halagüeña. No deseaba que lo destituyeran de manera indecorosa, como habían hecho con el almirante Stark.

Tampoco Roosevelt aclaró su propia falta de iniciativa. Pero baste con recordar que tras el retiro de MacArthur como jefe del Estado Mayor del Ejército en 1935, Roosevelt le informó de que, en caso de que estallara la guerra, el presidente volvería a llamarlo «a filas» de inmediato. El abuso de poder de MacArthur no dejaría de crecer, y así seguiría siendo hasta el fin de su carrera, cuando, de manera incomprensible, avaló el papel de Hirohito en relación con los crímenes cometidos durante la Segunda Guerra Mundial al destruir diversa documentación, entre la que figuraban papeles que involucraban directamente al emperador japonés en el uso de armas biológicas y químicas. Finalmente, en Corea, MacArthur iría demasiado lejos con el único presidente que no se mostró dispuesto a tolerar su comportamiento: Harry Truman, que acabaría destituyéndolo.

En cualquier caso, ya se había producido el nombramiento de los hombres en cuyas manos iban a quedar las riendas de la inminente guerra en el Pacífico. No es posible comprender los hechos y las campañas bélicas que estaban a punto de tener lugar en esa enorme región sin analizar con detalle las figuras de los dos almirantes y el general al mando de las fuerzas militares estadounidenses tanto en Washington como en el Extremo Oriente: los almirantes King y Nimitz, y el general MacArthur.

Cuando, el 30 de diciembre, el almirante Ernest King llegó al edificio de Capitanía General de la Marina como nuevo oficial al mando de toda la Flota de Estados Unidos, lo que estaba haciendo era entrar en una pesadilla. Su despacho, en la tercera planta, no era más que una habitación vacía, pues el puesto que ocupaba había sido suprimido a principios de año, y el personal recolocado en otros destinos. La orden presidencial ejecutiva en la que se ordenaba su nombramiento estipulaba que debía adoptar «el mando supremo de las fuerzas operativas incluidas en varias flotas de la Marina de Estados Unidos, así como el de las fuerzas operativas de la Comandancia Naval de Costas», y que sólo debía rendir cuentas a una persona: el presidente de Estados Unidos. Aquella habitación desnuda donde le condujeron estaba tan desprovista de muebles como él lo estaba de personal. Como diría el propio King, «no había nada listo, tuve que empezar sin nada», literalmente. «Tras mi llegada a Washington [...] encontré al almirante King instalado en el despacho más miserable que he visto en mi vida», comentó más tarde el contraalmirante Richard Edwards, que había estado al mando de la fuerza de submarinos del Atlántico y a quien recientemente habían nombrado jefe segundo de operaciones del Estado Mayor. «Su predecesor había salido de allí con prisas, se había llevado los muebles, pero no la suciedad. El almirante había sacado un sencillo escritorio y un par de sillas de alguna parte. Frente a él se sentaba Russell Willson [que había sido director de la Academia Naval y ahora era el nuevo jefe del Estado Mayor de King]. Mi asistente y yo [Francis "Frog" Low, el nuevo oficial de operaciones] le cogimos una mesa destartalada a un amigo que había salido a comer y nos instalamos en una esquina del despacho del almirante.» Aquel era el «cuartel general de la mayor Armada del mundo; no

resultaba demasiado imponente». Al oficial más importante de la Marina no le habían preparado nada, ni siquiera un teléfono.

Aun así, si Roosevelt lo había escogido había sido a causa de su gran energía, de su resistencia, de su capacidad para tomar decisiones y de su optimismo. No había obstáculo ni individuo que lo intimidara, por más alto que fuera su rango. De momento contaba con tres colaboradores, y no tardó en agenciarse otros más que le «robó» a Stark y a otros altos mandos, a veces sin siquiera pedirles permiso. La opinión que King tenía de Stark era que había tenido su oportunidad y la había desperdiciado. Cuando el almirante se llevó a Kelly Turner (a dirigir Planificación) a Willis Lee y a Roland Brainard, Stark protestó, y más tarde también se opuso a que King se llevara a Roy Ingersoll. «No puedes quedártelo —informó el almirante al jefe del Estado Mayor de la Armada—. Lo necesitamos en la mar.» A Ingersoll no tardaron en ponerlo al frente de la Flota Atlántica. El capitán Charles Cookeyr. iba al mando del acorazado Pennsylvania cuando recibió la orden de ponerse en contacto lo antes posible con el despacho de King, cosa que hizo.

Ernie King también necesitaba un medio de transporte. Quería un Cadillac negro y lo consiguió. Ordenó a Stark que le buscara un bimotor Lockheed Lodestar, y al día siguiente el jefe de la Oficina de Aeronáutica descubrió que su Lodestar había desaparecido, desaparición que acabó siendo permanente. King también exigió una embarcación muy especial —lo bastante cómoda como para poder vivir en ella y lo bastante espaciosa como para poder celebrar reuniones—. La familia Dodge, propietaria de la fábrica de coches del mismo nombre, supo al cabo de poco que su yate de lujo Delphine, de 1.200 toneladas de peso y 257 pies de eslora había sido requisado por la Marina de Estados Unidos y equipado con la más avanzada tecnología naval, cubierto con pintura de camuflaje y rematado con un cañón instalado en la proa. El yate llegó a su nuevo amarre del muelle naval de Washington, donde lo rebautizaron con el nombre de Dauntless [Intrépido; a King le parecía un nombre más marcial]. Mientras duró la guerra, aquél sería el cuartel general y la vivienda del almirante. El Dauntless lo gobernaba la tripulación del comandante Charles Grisham, formada por cien hombres, y también se usaba para la instrucción. Sin embargo, como más de un airado miembro del Congreso se encargó de divulgar, el mantenimiento anual del «dormitorio flotante» de King costaba a los bolsillos del contribuyente 250.000 dólares anuales. Al poco de su nombramiento, Stark fue relevado de su cargo de jefe del Estado Mayor de la Armada. King asumió su puesto, y al hacerlo tomó posesión de la residencia oficial situada en el Observatorio Naval. Pero se le veía muy poco por allí. Su esposa y sus hijos sí se instalaron en ella, pero él seguía prefiriendo la relativa calma del Dauntless.⁷

¿Quién era, pues, ese personaje duro y complejo que respondía al nombre de Ernest King, a quien el presidente en persona había escogido para ponerse al mando de 3,4 millones de hombres?

A lo largo de toda su carrera naval, Ernie King se mostró grosero con los ingleses, y por lo general adoptaba una actitud antibritánica cuando se trataba de cooperar con ellos, como aliados de guerra. Aquel detalle desconcertaba a muchos, pero tal vez ese antagonismo procediera de sus orígenes como hijo de emigrantes; su padre era un obrero escocés casi analfabeto de Renfrewshire, y su madre, una inglesa de extracción similar aunque con algo más de formación.

James King, su progenitor, había empezado a trabajar a una edad muy temprana, y había llegado a Estados Unidos para emplearse de marinero mercante en los Grandes Lagos. Posteriormente, trabajó en una refinería de petróleo y después se dedicó a la reparación de muebles, antes de casarse e instalarse con su Elizabeth Keam en Lorain, Ohio, colocándose como mecánico dedicado a la reparación de locomotoras de tren. Allí fue donde, el 23 de noviembre de 1878 nació Ernest King, a quien siguieron más hermanos. El matrimonio no fue muy feliz, y cuando su madre cayó gravemente enferma, se trasladó a Cleveland para instalarse en casa de una hermana. Ernie fue el único de los hijos del matrimonio que se quedó con su padre, hombre ordinario y fanfarrón, socialista y fuertemente antibritánico. Bebía mucho y era, en palabras de Thomas Buell, biógrafo de King, «profano, dogmático, directo, sin pelos en la lengua [...], testarudo y farisaico», atributos que heredaría su hijo. También era brutal, pero su hijo prefirió quedarse con él en vez de irse con su madre (que murió cuando Ernie cursaba segundo de enseñanza secundaria). El joven King tenía que trabajar todos los días al salir de clase y no tenía tiempo para practicar ningún deporte. Pasaba sus vacaciones trabajando con su padre en la reparación de locomotoras, perfeccionando sus conocimientos en los mundos del metal y la mecánica, que le serían de utilidad más adelante en la Marina. Incluso se vio obligado a dejar la escuela durante un año para trabajar y ganar dinero. Finalmente, King se graduó con las mejores notas de su clase (de entre un grupo de trece alumnos) y superó satisfactoriamente las pruebas de acceso a la Academia Naval.

La primera vez que entró en el recinto de Maryland Avenue, en Annapolis, el 15 de agosto de 1897, la Academia Naval le pareció «decrépita», pues llevaba tiempo sin recibir financiación del Congreso. El cadete King era uno de los 290 jóvenes que en aquel momento cursaban unos estudios que duraban cuatro años. En su mayoría pertenecían a la clase media-baja o a la clase obrera, y eran blancos y protestantes. La vida era rígida y disciplinada. Con su metro ochenta de estatura y sus sesenta kilos de peso, King era delgado, atractivo y sociable —aunque falto de las gracias sociales comúnmente valoradas—, y era un buen estudiante. Aunque le encantaba patinar sobre hielo, y lo hacía muy bien, no era buen deportista. Trabajaba duro y estaba decidido a ser el primero de su promoción. Sin embargo, en opinión de sus profesores, en el fondo de su ser latía una rabia profunda. Se encontraba en guerra consigo mismo y con el mundo. Había siempre un resentimiento en él, y con los años esa guerra interior se fue agudizando, a pesar de todos los éxitos que fue consiguiendo. Y aunque todo lo que alcanzó debería haberle proporcionado una base sólida para confiar en sí mismo, su conflicto interior seguiría intensificándose en los decenios siguientes. Como su padre, era testarudo y tenaz, de carácter violento (durante la Segunda Guerra Mundial llegó casi a agredir físicamente a un jefe del Estado Mayor británico). Era engreído y, como expresó Buell, «egoísta, intelectualmente arrogante y muy seguro de sí mismo» en asuntos navales, y en sus puntos de vista sobre cualquier otro tema. Pero sufría complejo de inferioridad social, debido sin duda a sus humildes orígenes. «Buscaba ser omnipotente e infalible», y no sabía perder, ya fuera en los deportes o en las discusiones en las que se demostrara que no tenía razón. Cuando tuvo hijos, se enfadaba incluso si alguno de ellos le ganaba al Monopoly. Según Buell, «eran pocos los hombres a los que consideraba intelectualmente iguales a él; no reconocía que otros tuvieran una mente superior a la suya».⁸

Obtuvo las cuartas mejores calificaciones de su promoción y se graduó en junio de 1901 con

rango de alférez de batallón. El vicepresidente Teddy Roosevelt pronunciaba su discurso de nombramiento en las mismas fechas en que King se convertía en guardiamarina de carrera (el término «cadete naval» había dejado de usarse cuando él ingresó en la Academia). Poca cuenta se daba el impetuoso King de la importancia de su nombramiento aquel otoño, que tanto sirvió para aumentar el presupuesto naval y para crear un nuevo programa de construcción que culminaría con la fabricación de diez nuevos acorazados, cuatro cruceros blindados y otros diecisiete buques, así como para incrementar el número de oficiales navales.

A pesar de su considerable éxito en la Academia, una vez iniciada su carrera, su altivez se le fue de las manos, lo mismo que su afición a la bebida, que lo perseguiría hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial. En todos los informes sobre su conducta se resaltaba su incapacidad para obedecer órdenes, la mala educación que exhibía con sus superiores y sus constantes retrasos a la hora de volver a su buque.

Tras finalizar un curso breve en la Estación Naval de Torpedos, sirvió en varias embarcaciones, entre ellas una nave de madera de exploración geodésica, que pilotaba, y el acorazado Illinois, en el que ejerció de asistente del almirante y estuvo a cargo de las comunicaciones visuales (contribuyendo a mejorar los aparatos de que disponían). A bordo del crucero Cincinnati, viajó por casi todos los mares, cruzó el canal de Suez y por el océano Índico llegó a Singapur y a Shanghai —viaje que nunca olvidaría, pues el comandante del buque lo arrestó por impuntualidad en su camarote—. Su siguiente capitán, el comandante Hugo Osterhaus, volvió a arrestar a King durante seis días por llegar borracho y no respetar el horario. Aquella fue la última vez que llegó tarde.⁹

Por sorprendente que parezca, y a pesar de sus pésimos informes de idoneidad, King fue ascendido a teniente el 7 de junio de 1903. Casi inmediatamente después de su ascenso volvió a protagonizar un incidente, pues ordenó salir de su cabina a un superior, nada menos que al segundo comandante del navío. Osterhaus lo amenazó con diez días de arresto. Pero King no aprendió nunca a controlar su carácter ni a reconocer los límites de su arrogancia.

En 1905, fue destinado a Estados Unidos, se casó con Martha (Mattie) Lamkin Egerton en la Capilla de Cadetes de la Academia Militar el 10 de octubre. A causa de los complejos de inferioridad social de King, su matrimonio con una joven perteneciente a una familia de clase media-alta estaba condenado al fracaso desde el principio.

Sin embargo, su carrera comenzaba a progresar. En otoño de 1906, asignaron al teniente King a la Academia Naval para impartir las materias de artillería, armamento y náutica. Posteriormente fue destinado al Departamento Ejecutivo, donde no tardó en enemistarse con sus superiores al no obedecer sus órdenes, lo que le valió el castigo del director de la Academia.

Gracias al dinero de su esposa (dinero que le creaba grandes conflictos internos), el matrimonio se compró una casa en Franklin Street, Annapolis, donde incluso tenían personal de servicio. Pero King prefería el trabajo a la vida conyugal: en los siguientes tres años, no se tomó ni un solo día de permiso, y pasaba en casa el menor tiempo posible. La relación con su esposa se fue deteriorando con el tiempo, y siempre se mostró frío y distante con sus muchos hijos.

Más adelante pasó a ser oficial de artillería, oficial de ingeniería y secretario de bandera. Cuando regresó a la Academia, lo hizo como segundo comandante a las órdenes de Tom Kinkaid

en el Departamento de Ingeniería Experimental, y como editor y redactor de *Proceedings*, la revista del Instituto Naval. En 1912 visitó una base de aviación naval cercana a Annapolis, donde Jack Towers, futuro artífice de la fuerza aérea de la Marina, lo llevó en su primer vuelo en aeroplano.

En la primavera de 1914, a la edad de treinta y cinco años, al capitán de corbeta King le asignaron su primera misión de mando en el mar, comandando un destructor que debía seguir el rastro de los buques mercantes alemanes en coordinación con la Marina Británica. King no era precisamente partidario de aquella alianza. «Los británicos fueron muy amables —comentaría luego— y nos dejaron usar el mar.»

En diciembre de 1915 pasó a las órdenes del vicealmirante Henry Mayo, comandante de la Fuerza de Acorazados del Atlántico. Pero King, como de costumbre, se dedicó a sopesar sus posibilidades y se mostró lento en su adaptación al cargo. No le gustaba la idea de que lo consideraran especialista y lo condenaran a una tarea rutinaria, y el cargo que tenía con Mayo era el de oficial de ingeniería. Sin embargo, acabó aceptando su situación y trabajó con un equipo integrado entre otros por William Pye, Russell Willson y Leigh Noyes. Para su sorpresa, King quedó gratamente impresionado con su nuevo superior, Henry Mayo, modesto y tranquilo a pesar de ser un navegante condecorado del más alto rango.

Cuando Estados Unidos entró en guerra con Alemania en 1917, a King se le asignó la ingente tarea de modificar la flota para que pasara del carbón al petróleo. A causa de su nuevo cargo, asistió a numerosas conferencias con oficiales británicos e incluso con algún diplomático, a todos los cuales trataba con gran desprecio. Entre ellos se encontraba sir David Beatty, almirante, que lo invitó a bordo de su buque insignia durante unas maniobras. Pero King era como era, y se dedicó a criticar en voz alta a Beatty, que a su vez protestó enérgicamente ante el almirante Mayo por los comentarios *del joven* ante sus oficiales. Con todo, sir John Jellicoe, capitán general, invitó a King a observar el bombardeo de Ostende, ocupada por los alemanes, desde un destructor británico. Aunque su opinión sobre la Marina Británica siguió siendo la misma, aprendió mucho sobre operaciones navales al más alto nivel, redactó informes, actas y documentos oficiales, visitó campos de batalla, bases, campos de aviación y flotas extranjeras. Presenció en primera línea una guerra a gran escala.

Justo antes de que terminara la Primera Guerra Mundial, a principios de septiembre de 1918, Ernie King —a pesar de la larga lista de incidencias acumuladas desde que abandonó la Academia—, fue ascendido a capitán.

Al año siguiente se le encomendó la tarea de reabrir la Escuela Naval Superior, que llevaba un tiempo cerrada. Él y otros dos oficiales fueron los encargados de redactar las recomendaciones para el nuevo programa académico. Sugirieron un itinerario de dos ramas, una para oficiales subalternos, y otra para oficiales superiores. Esas recomendaciones se adoptaron y fueron muy aplaudidas. King, que se estaba quedando calvo, seguía fumando y bebiendo mucho, y todavía le gustaban las fiestas salvajes en las que se le conocía como «tío Ernie». A sus seis hijas y a su hijo prefería evitarlos en la medida de lo posible, y siempre fue un extraño para su propia familia.

Requerido de nuevo a prestar servicio en el mar, se incorporó primero a la escuela de submarinismo, y aunque no llegó a presentarse al examen final de subcomandantes, más tarde se

le asignó el mando de una división formada por cuatro submarinos. Fue una misión que no llegó a gustarle nunca, pues solía marearse cuando iba montado en alguno de ellos; a pesar de ello, lo pusieron al mando de la base de submarinos más importante de Estados Unidos, situada en New London, Connecticut. En aquella época, las funciones de aquellos navíos subacuáticos se limitaban a la protección de las costas y las propiedades estadounidenses, y todavía no se usaban en operaciones ofensivas.

Más tarde, King volvió a desobedecer órdenes, en esta ocasión en Panamá, cuando mandó que sus submarinos dejaran de escoltar los buques de avanzada de la flota estadounidense a pesar de las insistentes señales intermitentes de un furioso vicealmirante John MacDonald, que le conminaba a regresar. Una vez más, King estuvo a punto de someterse a un consejo de guerra, y añadió otra mancha a su expediente. El acatamiento a las órdenes no entraba en sus planes. Pero cuando estaba al mando de algún barco, era el más estricto defensor de la disciplina, y no admitía la más mínima desviación por parte de sus oficiales.

Tras varios años al mando de submarinos, el capitán solicitó recibir formación aérea en Pensacola, Florida. Entre otros «estudiantes de aviación» que coincidieron en el mismo lugar y en el mismo período, se encontraban Alva Bernhard y Kelly Turner, que eran de los más avanzados en el curso. Con todo, algunos de los oficiales subalternos de New London lo detestaban tanto que algunos de ellos decidieron dar un paso excepcional y enviaron una carta al director de la escuela de aviación recomendándole que suspendiera a King o que se atuviera a las consecuencias, pues de aprobar sembraría el caos en la aviación naval. Cuando no se dedicaba a las prácticas de vuelo, el capitán asistía a fiestas, ejercía de mujeriego y jugaba al póquer. «Era el más juerguista de todos», recordaría más tarde un oficial. Pero King no estaba más dotado para el pilotaje de aviones que para el de submarinos, y tras finalizar el curso satisfactoriamente y realizar el vuelo en solitario, preceptivo para obtener la graduación, rara vez volvió a pilotar solo.

Fue entonces cuando el almirante Moffett propuso al capitán King para que le hiciera de asistente en la Oficina de Aeronáutica, decisión que no tardaría en lamentar. Como de costumbre, éste intentó hacerse con el control de todo, lo que enfurecía a Moffett. «¿Qué quiere? ¿Qué me vaya para quedarse usted con mi puesto?»,¹⁰ increpó a Ernie King poco antes de transferirlo a otro destino.

En junio de 1930, a King le asignaron el mando del portaaviones Lexington que, como el Saratoga, era originalmente un crucero de combate modificado. Pero, a diferencia de éste, el «Lex» no contaba con ningún almirante a bordo, razón por la que King lo escogió. Se trataba de un buque largo, de 275 metros de eslora y 33.000 toneladas de peso, con motores turboeléctricos de 180.000 caballos de potencia. Transportaba un complemento de 60 aviadores y llevaba a bordo 2.000 hombres. El ya notorio King —su reputación le precedía— estaba al mando de un navío lleno de tensiones, como el capitán John Hoover (hombre asimismo conflictivo) no tardaría en descubrir. Los dos hombres eran parecidos, pero el rango de King era superior, lo que no impedía que Hoover lo rebatiera en privado. «Aun así, logra resultados. Siempre fue así», admitió Hoover. King tampoco era sutil ni delicado cuando transmitía sus órdenes, que literalmente daba a gritos, independientemente del rango del oficial al que se dirigiera. «A él no le hacían falta los megáfonos. Se plantaba en la punta de aquel puente [...] y cuando se enfadaba podía llegar a

berrear», recordaría más tarde uno de sus subalternos.

El incansable King trataba con dureza a sus oficiales y a sus marineros, y lo cierto era que conseguía resultados. Casi todos sus pilotos lo detestaban, y a éstos King los consideraba los oficiales más indisciplinados de la Marina o, como él mismo decía, haciendo gala de su elegancia habitual, «si no se les da una patada en el culo cada seis semanas, se relajan». De naturaleza impaciente, detestaba perder tiempo teniendo que suministrar combustible a los destructores que le acompañaban, y en una ocasión en que el capitán de uno de ellos le saludó desde el puente diciéndole «¡Buenos días, capitán!», King le respondió: «¡Al infierno!». Aquel era Ernie King en estado puro, el hombre más iracundo de la Marina de Estados Unidos.

«King gobernaba el Lexington con manifiesto desprecio por los barcos cercanos», se quejaba uno de sus oficiales, y un día, frente a las costas de Long Beach, en California, cuando los barcos de guerra se pusieron automáticamente, como correspondía, detrás del buque insignia de mayor rango —ahora a las órdenes del almirante «Bull» Reeves—, King, una vez más, adelantó a toda la flota y «desapareció en el horizonte». Estaba claro que no había aprendido nada de su escapada en el canal de Panamá. Cuando la flota de Reeves llegó a puerto, el Lexington ya estaba allí, pero la enseña de King no se veía por ninguna parte. Lo habían invitado a una fiesta y no estaba dispuesto a perder su tiempo mientras su barco se mecía tranquilamente detrás de su superior. Al día siguiente, King recibió una notificación perentoria en la que se le ordenaba presentarse de inmediato ante Reeves. Este, al que no se conocía precisamente por la dulzura de su carácter, le «leyó la cartilla» al verlo aparecer. «Cuando el comandante general emite una orden, no tiene por qué especificar en ella las normas de protocolo marítimo», bramó lívido. Ernie King le respondió con una de las pocas disculpas que pronunció en su vida... De lo contrario, lo habrían echado por la borda. Sin embargo, cuando era él quien mandaba, «se pasaba el día en el puente de mando» y no aflojaba nunca.

Cuando tenía cincuenta y cuatro años le hicieron seguir un curso en el Colegio Naval de Guerra, para el que redactó su tesis, titulada «La influencia de las políticas nacionales en la estrategia de guerra». En ella sostenía que Japón estaba destinado a ser el enemigo más probable de Estados Unidos, pero que su país no hacía nada al respecto. «Históricamente, a pesar de los consejos avisados y convincentes de Washington (y otros) en el sentido de que nos preparemos para la guerra, tradicionalmente solemos estar mal preparados.»¹¹ Corría el año 1932 y, por supuesto, no le faltaba razón.

De sus treinta y cinco años pasados en la Marina, había pasado veintidós en el mar, y afirmaba sin rubor que tenía la intención de convertirse en jefe del Estado Mayor de la Armada, y tener así el mando de toda la Marina estadounidense para poder reformarla (o eso esperaba) a su imagen y semejanza. Seguramente no había otro oficial tan ambicioso como él en un cuerpo tan lleno de oficiales ambiciosos. Había calculado todos los pasos que había dado en su carrera. Cada vez que un superior le proponía un ascenso, lo estudiaba desde todos los puntos de vista posibles antes de tomar la decisión. Había aceptado comandar submarinos porque con aquello añadía otra muesca a su ya impresionante expediente. No tenía un interés real en la aviación naval, pero había llegado a la conclusión de que también se trataba de algo necesario para completar su formación de comandante. Sin embargo, unos años después, criticaría a Pat Bellinger, que sopesaba con

prudencia un cargo que King le había ofrecido. «No hace falta que le diga que el Servicio Naval no tolera a la gente que se cree con derecho a aceptar o rechazar lo que se les ofrece.» En definitiva, que Ernie King sí podía hacerlo, pero era todo un atrevimiento que un oficial subalterno osara hacerle lo mismo a él. En cualquier caso, no quería que lo consideraran especialista en un solo campo, y prefería que lo consideraran un oficial experto en todos los aspectos de su profesión.

Así, decidió que lo siguiente que debía lograr era que lo nombraran jefe de toda la aviación naval, de manera que recurrió descaradamente a sus contactos para sustituir a Moffett, que debía pasar a la reserva en verano de 1933. Pero el almirante murió cuando el dirigible Akron en el que viajaba se estrelló en abril de ese mismo año. «Si no pides un trabajo, no te lo dan», comentó King a sus amigos. Tras el suceso, envió una carta al influyente senador Harry Byrd, de Virginia, en la que le pedía que intercediera por él. Éste lo hizo, y se puso en contacto personalmente con el recién elegido presidente Roosevelt, recomendando su nombramiento. Como no quería dejar nada al azar, King telefoneó al almirante William Pratt, jefe del Estado Mayor de la Armada, que a su vez recomendó al capitán al secretario de la Marina, Claude Swenson, enumerando sus méritos en la siguiente lista:

- a) Es muy inteligente.
- b) Es extremadamente activo y dinámico.
- c) Es muy enérgico.
- d) Es piloto de aviación y de Marina.
- e) Es un hombre de carácter, con gran capacidad de decisión.
- f) Es un buen estratega y un buen táctico.
- g) A pesar de ser menos sutil que otros, es muy directo.
- h) Está cualificado para ascender a contraalmirante.¹²

Como no podía ser de otro modo, King volvió a salirse con la suya, y fue nombrado nuevo jefe de la Oficina de Aeronáutica y ascendido a rango de oficial general en noviembre de 1933. Él mismo reconoció que «tenía la sana ambición de llegar a lo más alto», y lo cierto es que iba bien encaminado. Permaneció en ese puesto hasta junio de 1936, momento en que la Marina contaba con cuatro portaaviones y 1.000 aviones de todas las clases.

Su nuevo puesto, confirmado en verano de 1936, le llevó al mando de doce escuadrones de hidroaviones que patrullaban por todo el mundo. En realidad, en esa ocasión King había perdido. Su arrogancia y su incivismo le habían cerrado el paso al puesto al que en realidad aspiraba, y que le habría llevado a encabezar la fuerza completa de portaaviones de la Marina. Sin embargo, se puso manos a la obra y comenzó a entrenar a los pilotos de forma intensiva, en preparación por la guerra que sabía que se avecinaba. Es más, instó la creación de nuevas bases de hidroaviones estratégicamente emplazadas por todo el Pacífico; sabia decisión, como se demostró con el tiempo. Las prácticas de los pilotos se desarrollaban fueran cuales fueran las condiciones meteorológicas, y fueron varios los que acabaron renunciando a causa de la dureza constante de las pruebas y de los peligros que encontraban. «Quien no se arriesga de vez en cuando —rebatía King— no vale para nada.» El propio King se había arriesgado una y otra vez, y al menos en una ocasión, frente a las costas mexicanas, sufrió un accidente grave de aviación, en ruta hacia el

Canal de Panamá.

Como comandante, King también tenía defectos. Sus ideas sobre las cosas eran fijas y no las modificaba. No le gustaba delegar la autoridad (a diferencia de Chester Nimitz, Spruance, o Marc Mitscher) y no soportaba que le dieran consejos o le criticaran. Por tanto, no se beneficiaba de las posibles aportaciones de sus ayudantes. Es más, intimidaba hasta tal punto a las personas de su entorno que impedía el desarrollo de iniciativas. Su fuerte carácter no hacía sino empeorar las cosas. Era despiadado y, según el comandante Walter Boone, en más de una ocasión había humillado a algún oficial subalterno delante de sus compañeros cuando lo consideraba incompetente. Por otra parte, como responsable de los escuadrones de hidroaviones, jamás convocó un consejo con el personal ni se reunió con los mandos principales para tratar de operaciones, tácticas o tiempos. Ernie King, al parecer, lo sabía todo. Esos factores, en sí mismos, deberían haber bastado para impedir su nominación al mando supremo de la Marina de Estados Unidos.

Por otra parte, protegía a sus hombres en algunas ocasiones. En una de ellas el Wright, su buque insignia, embarrancó en Seattle. Ello implicaba que a su capitán se le negaría de manera automática cualquier posibilidad de obtener un ascenso. Pero King intercedió a su favor. «¿Embarrancado? Yo no he visto que hayamos embarrancado, y eso que iba a bordo.» El incidente nunca se hizo oficial y el capitán obtuvo su ascenso cuando le correspondía. En otro caso, cuando parecía que un avión se había perdido en el mar, King en persona se presentó en casa del piloto para consolar a su viuda y a sus hijos, y lo mismo hizo con los familiares del resto de la tripulación. Ernie King era una persona compleja, y eran pocos los que aspiraban a entenderle.

Otra vez, mientras entrevistaba a un capitán al que quería ascender para que ocupara un cargo de mayor responsabilidad, le dio su consejo de rigor: «La experiencia me ha llevado al convencimiento de que si alguien, bien por su trabajo, bien por un excepcional golpe de suerte, bien por una combinación de ambas cosas, logra alzar la cabeza por encima del rebaño [en este punto King levantó el índice un par de centímetros sobre el pulgar], un número indeterminado de hijos de puta se levantarán impacientes y dispuestos a derribarlo».¹³

Ascendido a vicealmirante en enero de 1938, a King le dieron al fin el mando de tres portaaviones (el Saratoga, el Lexington y el Ranger), y más adelante el de dos más, que acababan de ser encargados, el Yorktown (1938) y el Enterprise (1939). King desarrolló nuevas tácticas y medios para el despliegue de sus buques, separando los rápidos portaaviones (que alcanzaban una velocidad de 33 nudos) de los acorazados, más lentos (que sólo alcanzaban los 21 nudos); pero el jefe del Estado Mayor de la Armada contradujo sus órdenes, pues no se mostraba muy comprensivo con la aviación. A bordo de su buque insignia, el Saratoga, King formaba parte de la minoría de oficiales —entre los que se encontraban Towers y Mitscher— que insistía en la importancia de realizar vuelos nocturnos. En 1938, puso en práctica el Problema 19 de la Flota, y recurrió a cuatro portaaviones para llevar a cabo con éxito un ataque sorpresa sobre Pearl Harbor, similar al de los ejercicios de 1928 y 1932.

Si King no consultaba a menudo con su personal antes de emitir nuevas órdenes, sí las ponía siempre por escrito de su puño y letra. Como comentó Boone, el comandante de escuadrón, «sus directrices eran de una claridad meridiana, breves e incisivas, y en la intención y el sentido de

todas y cada una de sus palabras no había lugar para malentendidos». En ese sentido, eran radicalmente opuestas a las confusas instrucciones que más tarde dictaría el almirante William Halsey. King no dejaba de criticar a sus oficiales. «Debo decir que trabajar con King no siempre era un pasatiempo agradable», comentó James Russell, un oficial de portaaviones. Y como King confesó al capitán John McCrea: «Usted sabe, McCrea, que lo considero un buen oficial, pero podría serlo mucho mejor. El problema es que tiene usted un defecto notorio; no es lo bastante hijo de puta, y un buen oficial de Marina debe serlo». Ni que decir tiene que muchos de los altos mandos estaban en desacuerdo total con King, entre ellos, Bill Halsey, Chester Nimitz, Jack Towers, Marc Mitscher y Kelly Turnen. Por su parte, Arleigh Burke, a la sazón capitán de un destructor, comentó: «El propio almirante King era un navegante experimentado y esperaba que todos los demás también lo fueran. Si algún capitán de destructor demostraba ser mal marino, montaba en cólera». (Burke, evidentemente, alcanzó la graduación máxima y acabó siendo jefe del Estado Mayor de la Armada.)

Cuando al almirante William Leahy le correspondía pasar a la reserva, en verano de 1939, King anunció su interés por el puesto, que finalmente obtendría el almirante Stark. Al derrotado King lo destinaron a Washington a la Junta General, como integrante del grupo de diez hombres que dirigían la Marina. Aquel solía ser el último nombramiento que precedía al pase a la reserva, pero King declaró entre dientes: «Todavía no han acabado conmigo [...]. Los luchadores no ganan cubriéndose —insistió—, esquivando los golpes de los demás. El vencedor golpea y sigue golpeando aunque ello implique recibir algún puñetazo, que acepta si eso le permite seguir golpeando».¹⁴ A sus sesenta años, King seguía librando su batalla interior.

El poder de la Junta General era grande, e iba desde la formulación de las políticas y las estrategias hasta el diseño de los barcos de guerra. Charles Edison, el secretario naval, pidió a King, en cuanto miembro de esa junta de élite, que impulsara una modernización completa en los dispositivos antiaéreos de la Flota estadounidense, tarea a la que el almirante se entregó con su dedicación y perfeccionismo habituales. Pero en una fecha posterior, durante un viaje con Edison a Panamá y Hawai, King bebió bastante más de la cuenta, y dijo e hizo algunas cosas más que ofensivas. El dato llegó a la Casa Blanca. En una ocasión, Franklin Delano Roosevelt le había comentado jocosamente a King: «Me dicen, Ernie, que para afeitarte por las mañanas usas un soplete», y se rió. Pero cuando en junio de 1940 Edison aconsejó al presidente que ascendiera a Ernest King a comandante general de la Flota de Estados Unidos, éste se negó en redondo. Tal vez fue por eso por lo que el almirante decidió entonces dejar el alcohol.

En 1940, la escena política internacional cambiaba a pasos agigantados, y Washington no era una excepción. Al enfermo Charles Edison le sustituyó Frank Knox, editor del *Chicago Sun Times* y anterior candidato republicano a la vicepresidencia del país. Por su parte, Henry Stimson, abogado de Wall Street y anterior secretario de Estado del republicano Herbert Hoover, se integró en la Administración Roosevelt en calidad de secretario de Guerra.¹⁵

A pesar del más que original expediente de Ernest King, Frank Knox seguía impresionado con el almirante, y apoyó su ascenso, como también hizo Stark, que acto seguido le otorgó el mando de la Flota Atlántica, nombramiento que se hizo efectivo a partir del 1 de febrero de 1941.¹⁶ Ésta es la desconcertante historia de la carrera meteórica de King en la Marina de Estados Unidos. A

pesar de sus importantes obstáculos personales, al parecer sus méritos como marino íntegro pesaron más que sus graves deméritos. Pero inmediatamente después de tomar posesión del cargo de comandante general de la Marina, en diciembre de 1941 —cargo al que pronto añadiría el de jefe del Estado Mayor de la Armada, que Stark había dejado vacante—, Roosevelt, Knox y casi todos los demás empezaron a lamentar su decisión. King se había negado a trabajar con Knox, y a veces incluso ignoraba las órdenes que recibía del presidente del país, pero nada de todo eso podía compararse con los daños considerables que iba a infligir a las relaciones con los aliados, es decir, con Churchill y Gran Bretaña en el transcurso de la guerra.

El otro alto mando elegido por Frank Knox, el secretario de la Guerra, tras el desastre de Pearl Harbor resultó ser mucho más sensato. En una de las decisiones fundamentales que alterarían de modo significativo el desenlace de la guerra, Knox optó por el almirante Chester Nimitz, al que nombró comandante general para el Pacífico, en sustitución del infortunado Kimmel, del que había sido compañero de promoción. Puede decirse que dos hombres con méritos equivalentes no podrían haber sido más distintos que Nimitz y King.

Los ancestros de Nimitz habían pertenecido a la aristocracia menor y habían sido miembros de la Orden de los Caballeros Teutónicos. Habían servido a la corona desde la Edad Media, pero con el correr de los siglos habían perdido gran parte de su riqueza y posición social. Residían en Hannover cuando, en el siglo XIX, el bisabuelo del futuro almirante dilapidó lo que quedaba de la fortuna familiar.

Al otro lado del océano, en el año 1846 se fundaba Fredericksburg, en Texas. Un noble alemán compró varios acres de tierra al oeste de Austin, justo al norte de San Antonio, y a la ciudad que fundó le puso el nombre de su mentor, el príncipe Federico de Prusia. Fue allí donde el abuelo de Nimitz, el joven marino mercante Karl Heinrich Nimitz *jr.*, decidió instalarse tras su llegada a Charleston, Carolina del Sur, en 1845.

Adaptó su nombre al inglés (Charles Henry; el *von* de su apellido había desaparecido hacía tiempo), compró una parcela de tierra que había sido territorio comanche y, en la mejor tradición norteamericana, se construyó una cabaña de madera. La comunidad era íntegramente alemana, y allí se hablaba tanto alemán como inglés, lengua que aquella primera generación de residentes pronunció siempre con un fuerte acento teutón. En efecto, Fredericksburg era algo así como una «pequeña Alemania», con su lengua y su amor por la música clásica tradicional (uno de los pocos lugares de Texas donde Bach, Beethoven y Mozart formaban parte integral de la cultura popular, junto con las inevitables fiestas de la cerveza).

Charles Henry Nimitz, que se había hecho contable, se casó con Sophie Dorothea Miller en abril de 1848, y juntos tuvieron doce hijos. Progresaron socialmente, y el abuelo del futuro almirante se alistó brevemente en el Ejército texano, y luego construyó un pequeño hotel de ladrillos de adobe, el Steamboat Hotel [Hotel Barco de vapor], en recuerdo de sus días de marino mercante. El hotel del «capitán» Nimitz se convirtió en una de las paradas obligadas en la ruta entre el sudoeste de Texas y San Diego, en California, y contaba con su propio salón de fumadores, su cervecería, su baño, su *saloon* y su sala de baile. El propietario, amable, rubio, de

ojos azules, alojó a algunos huéspedes famosos en su establecimiento, entre ellos al coronel Robert E. Lee, a Phil Sheridan, a James Longstreet y al escritor O. Henry.¹⁷

En 1884, Chester Bernard Nimitz, el futuro padre del almirante, se casó con una joven de la misma ciudad, Anna Henke, asimismo de origen alemán. Y el 24 de febrero del año siguiente vino al mundo Chester William Nimitz, al que bautizaron en la iglesia luterana de la localidad. Su padre, que se había hecho cargo de la dirección del hotel, murió cuando su hijo contaba apenas cinco meses de vida. Cinco años después, Anna se casó con el hermano de su difunto marido, Willie Nimitz, ingeniero y licenciado en el Instituto Politécnico de Worcester, Massachusetts. Sin embargo, incluso para un ingeniero cualificado había poco trabajo, y la familia se trasladó a la vecina Kerrville, también en Texas, a orillas del río Guadalupe, donde compraron y dirigieron el hotel Charles (una casa de huéspedes de madera). Anna y Willie tuvieron dos hijos, Dora y Otto.

Chester Nimitz iba a la escuela descalzo cuando era niño, cortaba leña para ganar dinero, cazaba, y aprendió a nadar en el Guadalupe. La familia pasaba muchas horas de descanso en el rancho del abuelo materno, donde los «vaqueros» hablaban alemán y donde el joven Chester andaba entre escorpiones y cazaba serpientes de cascabel para incorporar a su impresionante colección. El hotel no iba muy bien y, desde los ocho años, Nimitz trabajaba al salir de clase. A los quince empezó a colaborar en el negocio familiar. A pesar de ello, nunca desatendió sus estudios, y destacó siempre como buen alumno. Su familia estaba muy unida, y aunque Chester apenas hablaba alemán, sus tías sí lo hacían, y entendía bastante bien la lengua. Como su padrastro ganaba poco, se decidió que el joven preparara su ingreso a la Escuela Naval, lo que logró sin dificultad tras aprobar los exámenes de acceso.

El 7 de septiembre de 1901, Chester William Nimitz juró como cadete en la Academia Naval de Annapolis. Nunca lamentaría aquella decisión. La institución, fundada en 1845, recibió a 131 cadetes en el primer curso de aquel año. Ernest King y William Pye se habían licenciado allí mismo hacía tres meses. En la promoción de Nimitz, que se licenciaría en 1905, estaban matriculados muchos futuros altos mandos: Wilson Brown, Frank Jack Fletcher, Bill Hasley, Kent Hewitt, Tom Kinkaid, John McCain (padre del futuro senador), Raymond Spruance, Jack Towers y Richmond Kelly Turner; ciertamente, un elenco muy completo de los protagonistas de la Segunda Guerra Mundial.

Alto, rubio, con los ojos azules y ancho de hombros, como su padre y su abuelo paterno, Chester Nimitz era un joven atractivo, jovial y seguro de sí mismo. Participaba plenamente en las actividades de la Academia y se reveló como excelente estudiante, a pesar de su fama de bromista empedernido, fama que conservaría hasta mucho después. En alguna ocasión, los sábados por la tarde, se escapaba del centro, se colaba en la trastienda de un sastre de Maryland Avenue, y volvía con una pesada maleta. Una vez en el dormitorio, abría la maleta y empezaba a distribuir cervezas (el alcohol estaba prohibido en la Academia).

Las materias en las que más destacaba eran las lenguas extranjeras (francés y español), artillería, matemáticas y navegación. Se licenció en enero de 1905, con unas calificaciones que le valieron el séptimo puesto de su promoción de 114 guardiamarinas. El anuario de la Academia describía a Nimitz como hombre de «alegres ayer y confiados mañanas», y señalaba que poseía esa «calma y perseverancia tan holandesas con las que siempre se llega al fondo de las cosas», lo

que en el transcurso de las cuatro décadas siguientes demostraría ser bastante exacto.

Su primer destino le llevó al acorazado Ohio, el buque insignia de la flota asiática, con el que puso rumbo a Oriente. Llegó a Tokio muy poco después de la victoria japonesa sobre la flota rusa en Tsushima, en el mes de mayo de 1905. A algunos de los jóvenes oficiales, incluido Nimitz, los invitaron a una fiesta de celebración en los jardines del palacio imperial. Allí, el guardiamarina tuvo la suerte de conocer y mantener una breve charla con el almirante Tôgô que, para su sorpresa, se dirigió a él en un inglés fluido. Aquella escena causó una honda impresión en Nimitz, igual que los japoneses y el país en general.

Después, el guardiamarina fue destinado al crucero Baltimore (que había combatido con Dewey en la batalla de la bahía de Manila) y más tarde, en febrero de 1907, a los veintidós años y ya ascendido a alférez, obtuvo su primer puesto de mando en el buque cañonero Panay, cuyo nombre aparecería en los titulares de prensa de todo el mundo muchos años después tras un ataque japonés. Tras completar aquella misión itinerante por las costas del sur de Filipinas, a Nimitz lo nombraron capitán de un pequeño destructor movido con carbón, el Decatur, siendo sin duda uno de los hombres más jóvenes de la historia naval moderna de Estados Unidos en acceder a ese puesto de mando. En ese mismo año de 1907, la Gran Flota Blanca de Theodore Roosevelt, compuesta por diecinueve acorazados, atracó en la bahía de Toldo.

En su nueva misión, que le llevó hasta Indochina, pasando por el sur de China, vivió un violento tifón («Espero que sea el último»). Pero el 7 de julio de 1908, su carrera estuvo a punto de terminar repentinamente cuando el Decatur encalló cerca del puerto de Batangas (al sur de Manila). Aunque el cañonero fue reflotado con éxito, Nimitz tuvo que someterse a un consejo de guerra, que lo condenó por «negligencia en el deber»; el tribunal dictó que el comandante general de la fuerza naval filipina pronunciara una amonestación pública. Por suerte, el almirante J. N. Hemphill, sensatamente, se limitó a «promulgar» la sentencia y nunca amonestó en persona al afortunado joven. La norma vigente en la Marina de Estados Unidos era que si un comandante hacía embarrancar un buque, no volvía a merecer un ascenso ni se le daba el mando de ningún otro navío. El de Nimitz fue uno de los pocos casos en los que se pasó por alto esa regla.¹⁸

De nuevo en su país, el siguiente paso en su carrera lo llevó, en 1909, a la Escuela de Submarinos. Tras aprobar el examen final, obtuvo el mando sucesivo de tres de esas embarcaciones. Después, al ya teniente Nimitz lo destinaron a Boston para que asumiera el mando de la 3ª División de Submarinos. Mientras supervisaba la instalación de motores diésel en uno de sus navíos en Quincy, Massachusetts, conoció a su futura esposa, Catherine Freeman, la hija de un agente marítimo al que conocía. Pero aquella no fue sólo una época romántica; durante una misión de prueba en el Skipjack, un submarino recién botado, uno de los marineros se cayó por la borda y empezó a hundirse. Nimitz se echó al mar y consiguió rescatarlo.

En junio de 1912, Nimitz, a sus veintisiete años, recibió una invitación para dar una conferencia sobre «Tácticas defensivas y ofensivas de los submarinos» en el Colegio Naval de la Guerra. Entretanto, seguía mereciendo excelentes informes de idoneidad, y aquel mismo año fue ascendido y nombrado comandante de la Flotilla Atlántica de submarinos. Al año siguiente, se casó con Catherine Freeman, a pesar de la enérgica protesta de algunos miembros del clan Nimitz, que no veían con buenos ojos que la novia no fuera ni alemana ni luterana. Peor aún, era yanqui.

Para entonces, Nimitz ganaba 215 dólares mensuales.¹⁹

En mayo de 1913, el comandante de la Flotilla Atlántica ya estaba considerado como uno de los mejores especialistas en motores diésel de toda la Marina, y como tal viajó con su esposa hasta Hamburgo para estudiar construcción naval alemana en los astilleros navales de Blohm y Voss, donde tendrá ocasión de asistir a la botadura del crucero de combate Derfflinger. Aunque él y Catherine disfrutaron de su estancia en Hamburgo, que sobre todo a Nimitz le pareció la «ciudad más hermosa» que había visto en su vida, los oficiales alemanes con los que tuvo que tratar le parecieron arrogantes y agresivos. Aunque sólo se dirigía a ellos en inglés, por desgracia entendía los comentarios en ocasiones nada amables que intercambiaban entre ellos. La antipatía que Chester Nimitz sentía por los alemanes no era un caso aislado en la época, y la compartía, por ejemplo, con Franklin Roosevelt y el rey Jorge V. En el verano de 1918, cuando Roosevelt, en calidad de asistente del secretario de la Marina de Estados Unidos, se encontraba en visita oficial a Inglaterra, tuvo ocasión de conversar con el monarca británico sobre la guerra (la Primera Guerra Mundial) y sobre Alemania. El futuro presidente comentó que hablaba alemán con fluidez y que había ido al colegio en aquel país, a lo que el rey respondió que él también había sido educado en aquel país. «No sé si sabe —añadió— que tengo algunos parientes en Alemania (entre otros el kaiser Guillermo II), pero le digo con toda franqueza que no he conocido jamás a un caballero alemán.»²⁰

En cualquier caso, los Nimitz disfrutaron al menos con las cervecerías locales y los jardines públicos, que tenían ocasión de recorrer durante las visitas que el teniente realizaba a varias empresas de ingeniería (entre ellas la famosa planta de Rudolf Diésel instalada en Augsburgo). Tras visitar Brujas, Kiel, Copenhague y el sur de Suecia, el matrimonio regresó a Nueva York, donde a Nimitz le encomendaron que supervisara la construcción de dos potentes motores diésel que iban a instalarse en el petrolero Maumee, de 14.500 toneladas de peso.²¹ A diferencia de la de Ernie King, la vida conyugal de Nimitz demostró ser una unión duradera basada en el amor verdadero. El primero de sus cuatro hijos nació prematuramente. Aproximadamente por esas mismas fechas, a Nimitz le ofrecieron un empleo en una de las fábricas de motores diésel más importantes del país, con un sueldo de 40.000 dólares anuales, pero aunque en aquel momento su sueldo era de 2.800, rechazó la propuesta sin vacilar.

Un día, mientras mostraba el nuevo sistema de escape de gases de un proyecto suyo a unos ingenieros que se encontraban realizando una visita, el guante blanco de lona que llevaba puesto se enredó en el engranaje giratorio y perdió un dedo. Tras vendarse la mano, prosiguió con la visita guiada. Una vez botado el barco, a Nimitz lo nombraron segundo comandante e ingeniero jefe del Maumee, y zarpó con él en un primer viaje de prueba. Fue durante esa travesía cuando el comandante Henry Dinger y él esbozaron los primeros planes para lograr el repostaje en marcha. En abril de 1917, lograron que dos destructores repostaran simultáneamente, lo que sería de vital importancia para el mantenimiento de la lejana flota estadounidense en el Pacífico en la siguiente guerra.

Ascendido a capitán de corbeta en agosto de 1917, a Nimitz se le pidió que asumiera el cargo de ayudante de ingeniería del capitán Samuel Robinson, comandante de la fuerza submarina de la Flota Atlántica, y posteriormente, en 1918, fue nombrado su subordinado directo, mientras

realizaba un periplo por bases navales y astilleros británicos. La ruta siguió por la Francia en guerra y por el Mediterráneo, tras lo que se incorporó al escuadrón de batalla de Estados Unidos, que se encontraba en Scapa Flow, al norte de Escocia. Allí, Nimitz conoció al almirante sir David Beatty. A diferencia de King, él se llevó bien al momento con el británico, como le pasaba con casi todo el mundo, exceptuando a los alemanes.

Tras la firma del armisticio en noviembre, Nimitz se incorporó a la oficina del jefe del Estado Mayor de la Armada para servir en la Junta de Diseño de Submarinos, tras lo que realizó una misión a bordo del acorazado South Carolina.

Ascendido a comandante en 1920, Chester Nimitz fue trasladado al Pacífico con la misión de construir la base submarina de Pearl Harbor. En diciembre asumió el mando de dicha base, así como el de la 14ª División Submarina. A causa de los estragos sufridos por la flota británica durante la Primera Guerra Mundial, los submarinos habían empezado a adquirir gran importancia para la Marina estadounidense. Siempre que podía, Chester Nimitz se hacía acompañar por Catherine y su hijo, y para los tres aquel destino en Honolulu resultó especialmente agradable.

Dos años después lo destinaron a la Escuela Naval de Guerra en Newport, Rhode Island, y el matrimonio alquiló una casa espaciosa en la que instalarse con sus tres hijos y su perro (Nimitz siempre tuvo perro). Durante los numerosos ejercicios bélicos realizados en la Escuela, Japón era siempre el enemigo, «y los cursos eran tan completos —recordaría él mismo más tarde— que, tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial, nada de lo que ocurrió en el Pacífico nos resultó extraño ni inesperado». El contraalmirante William Sims, presidente de la Escuela Superior, fue quien introdujo los primeros portaaviones en las simulaciones de guerra, algo que no gustó nada a los militares más veteranos. Aunque no era aviador, Nimitz sentía curiosidad, era objetivo y amplio de miras, por lo que se benefició de la experiencia.

Nombrado asistente y oficial táctico del almirante Robinson (que ya era comandante general de la Flota de Combate), Nimitz, siempre innovador, introdujo la nueva formación «circular» de la flota, en la que el buque insignia estaba siempre rodeado y protegido por los demás barcos. De ese modo, la flota podía volver con facilidad a las formaciones tradicionales de batalla cuando fuera necesario. Ésa y otras ideas novedosas de Nimitz toparon con fuerte resistencia, pero debe tenerse en cuenta que hasta 1924 los pilotos seguían comunicándose con sus portaaviones mediante palomas mensajeras. El comandante también presionó para que el nuevo portaaviones Langley participara en las maniobras con la flota principal, algo en lo que también fue precursor en la historia naval de Estados Unidos. A pesar de no llegar nunca a convertirse en piloto, veía con claridad la importancia de los portaaviones en las futuras guerras navales. Cuando el almirante Robinson fue nombrado comandante general de la Flota, se llevó a Chester Nimitz consigo en calidad de asistente.

En ese nuevo puesto, hizo hincapié en la necesidad de crear un cuerpo de oficiales de reserva por todo el país. Tal vez la Marina siguiera siendo limitada como consecuencia de las restricciones presupuestarias, pero al menos podía hacer planes de futuro si creaba un cuerpo de reservistas. Ese programa lo introdujo en seis universidades, y en 1926, se trasladó a Berkeley, California, con su familia, para poner en marcha el primero de aquellos Cuerpos de Entrenamiento de Oficiales Navales Reservistas. Fue allí donde obtuvo el título de profesor de ciencia naval y

táctica.

Se llevaba bien con sus alumnos y le gustaba la enseñanza. Amante de dar largos paseos, caminaba varios kilómetros todos los días, bastón en mano, para vergüenza de sus hijas, que ocasionalmente le acompañaban, pues a veces, al pasar junto a un manzano o a un peral, levantaba el bastón y cogía una fruta. Sólo en una ocasión le sorprendió una señora mayor. Nimitz cruzó la valla de su jardín y alabó la buena calidad de su cosecha. Chester Nimitz era un seductor nato.

«He disfrutado en todas y cada una de las misiones que me han encomendado, y creo que ha sido así porque siempre me he empeñado en involucrarme e interesarme lo más posible en todas las actividades [...] —rememoraría más tarde—. Mi vida en la Alarina ha sido muy feliz, y no conozco otra profesión por la que cambiaría la que tengo [...]. Mi esposa, mis hijos, mi empleo de oficial de la Marina, mi buena salud se han aliado para hacer de mí un hombre dichoso.»

A lo largo de su larga carrera, Nimitz también alcanzó notoriedad por sus «chistes de texanos», que llegaron a ser legendarios. Uno de ellos era el del marinero de reemplazo que está a punto de realizar su primer salto en paracaídas. El sargento le dice que esté tranquilo y le abre la puerta del avión. «Tú sólo tienes que tirar de esta cuerda», le dice, señalándosela. «¿Y si no funciona?», le pregunta el joven. «Entonces tiras de esta otra, que es la del paracaídas de emergencia, y cuando tomes tierra, una camioneta estará esperándote para llevarte al campamento.» El marinero no parece convencido, y murmura: «Como si lo viera, la primera cuerda no funcionará, y la segunda tampoco, y seguro que la camioneta tampoco me estará esperando». Aquel era el sentido del humor de Nimitz en estado puro. Cada semana se le ocurría un chiste nuevo.

En 1927, Nimitz fue ascendido a rango de capitán y asumió el mando de 35 destructores. Dos años después pasó a comandar el nuevo crucero pesado Augusta, buque insignia de la Flota asiática, en Shanghai, bajo el mando general del almirante Frank Upham. En su nuevo cargo, el capitán se mostró tan profesional como siempre. Insistía mucho en la necesidad de realizar constantes prácticas de artillería, nocturnas y diurnas. También pronunció una serie de conferencias en China, destinadas a la mejor preparación y la formación de los oficiales para las misiones futuras. La llegada del Augusta a Japón coincidió con la muerte y el funeral del almirante Tôgô, al que Nimitz quiso asistir. La travesía les llevó por el Pacífico Sur y el Extremo Oriente, y en ella pasaron por las Indias Orientales Holandesas y Filipinas —las mismas zonas que aparecían en los ejercicios bélicos de la Escuela Naval de Guerra—. En ese destino, como en otros, el capitán fue admirado no sólo por sus hombres, sino por sus superiores, que redactaban unos impecables informes de idoneidad.

En la primavera de 1935, fue propuesto para un nuevo cargo en Washington como asistente del jefe de la Junta de Navegación (oficina de personal naval). Aunque había solicitado realizar un curso de aviación, en aquel momento no había plazas libres en Pensacola. Tres años más tarde, al ya contraalmirante Nimitz lo nombraron comandante de la 2ª División de Cruceros de San Diego; tras una operación inesperada de hernia, perdió sus cruceros y le concedieron el mando de la 1ª División Acorazada.

En septiembre de 1938, Nimitz, que a la sazón contaba con cincuenta y tres años, embarcó en su buque insignia, el Arizona, mientras su esposa y sus hijos se trasladaban a otra casa alquilada

en San Diego. Al mando de la Fuerza Operativa 7, Nimitz llevó a cabo operaciones difíciles diseñadas para preparar a sus hombres y sus barcos ante la creciente amenaza que suponía Japón. Entre ellas figuraban complejas maniobras de repostaje en alta mar con todas las clases de naves y en todas las condiciones meteorológicas posibles, así como la ejecución de desembarcos anfibios con los marines. Los resultados no eran satisfactorios, y Nimitz sabía que en el futuro deberían trabajar muy duro para mejorarlos. También se hacía evidente que se necesitaban con urgencia nuevos modelos para el aterrizaje de aviones, pero las partidas presupuestarias del Congreso seguían siendo mínimas, y se realizaba muy poca investigación y desarrollo.

Cuando el contraalmirante regresó a Washington una vez más en la primavera de 1939, lo hizo como jefe de la Junta de Navegación. Su familia tuvo que trasladarse de nuevo a otra casa. El nuevo empleo de Nimitz conllevaba la misión urgente de encontrar más oficiales y marineros que se hicieran cargo de los nuevos buques de guerra cuya construcción se había aprobado con el proyecto de ley de dotación naval de 1938 (la segunda Acta Vinson), que otorgaba 1.000 millones de dólares anuales. Roosevelt llevaba tiempo presionando al Congreso y al fin obtenía resultados, ayudado por el mayor aliado de la Marina en la cámara, Carl Vinson, presidente del Comité para Asuntos Navales. Nimitz, por su parte, amplió los centros de entrenamiento naval en todo el país y llevó a veintisiete universidades sus Cuerpos de Entrenamiento de Oficiales Navales Reservistas, lo que permitió transferir a los oficiales recién nombrados a la Marina ordinaria. Asimismo, se aumentaron los efectivos en la Escuela Naval.

Y de ese modo, mientras se encontraba destinado a la Junta de Navegación, en diciembre de 1941, Frank Knox decidió junto con Roosevelt el relevo de Kimmel tras el desastre de Pearl Harbor. «Dígale a Nimitz que se largue a Pearl y que se quede allí hasta que termine la guerra», ordenó el presidente al secretario de la Marina. Aquella misma mañana, el 16 de diciembre de 1941, Knox telefoneó a Nimitz a su despacho de Capitanía General y le transmitió las órdenes, según las cuales quedaba encargado de acabar con todo aquel desorden. Y aquello quería decir rehacer la flota y asumir el mando de toda la fuerza naval del Pacífico. En esta ocasión, y durante los siguientes cuatro años, su esposa no lo acompañaría.

Con los principales barcos hundidos o dañados, el 31 de diciembre, Chester Nimitz relevó a su compañero de clase de la promoción de 1905, Husband Kimmel, en el transcurso de una breve ceremonia celebrada en la cubierta del submarino Grayling. Con sus merecidos galones (unos delfines, distintivos de los submarinistas), al almirante le pareció que en ese momento lo único apropiado era izar su nueva bandera de cuatro estrellas en el mástil, entre las aguas de Pearl Harbor, impregnadas de petróleo, frente al cementerio naval de Ford Island, donde descansaban los restos de muchos de sus amigos. «Hemos vivido un golpe tremendo —dijo a los congregados— [y] vamos a pasar mucho tiempo aquí.» Debían empezar a trabajar muy duro si querían ganar la guerra, y sería mejor que «se acostumbren cuanto antes», declaró antes de dirigirse a su nueva oficina, situada en lo alto de Makalapa Hill, con vistas al puerto y a los restos medio sumergidos del que había sido su buque insignia, el Arizona.²² A miles de kilómetros de allí, en Filipinas, el comandante del Ejército estadounidense de la división del Pacífico Sur se enfrentaba a un escenario todavía más dantesco.

Capítulo 9

... y un general

La historia de las derrotas en las guerras se resume en dos palabras: «Demasiado tarde». Demasiado tarde para comprender los propósitos hostiles de un enemigo potencial; demasiado tarde para darse cuenta del peligro mortal; demasiado tarde para prepararse; demasiado tarde para unir todas las posibles fuerzas de resistencia; demasiado tarde para alinearse con los amigos.

General DOUGLAS MACARTHUR, 1964¹

En noviembre de 1903, un alférez guiaba a un grupo de soldados de ingeniería a través de las selvas de la isla de Guimaras, en Filipinas, frente a la bahía de Iloilo, cuando al chasquido de un rifle siguió el sonido de una bala que le perforó el sombrero de campaña y no le atravesó la cabeza por cuestión de milímetros. Al momento, desenfundó su pistola del calibre 38 y disparó sin dilación a los dos asaltantes que habían aparecido ante él, abatiéndolos en el acto. Se había desplazado hasta allí a fin de cortar madera para construir un muelle en Iloilo.² Sorteando los cadáveres, el teniente Douglas MacArthur y sus hombres se pusieron manos a la obra.

MacArthur se había enamorado de aquellas islas en el instante mismo en que su barco se había internado en la bahía de Manila un mes antes. Tenía la sensación de estar cumpliendo con su destino, y se encontraba en paz consigo mismo, a pesar de haber recibido un disparo por primera vez en su vida. Lo más importante para él, sin embargo, era que estaba cumpliendo un plan personal: vengar la humillación sufrida por su padre, relevado de su puesto de gobernador militar general de Filipinas en 1901.

Aquel ataque de que acababa de ser víctima era uno de los muchos protagonizados por rebeldes filipinos contra las tropas estadounidenses desde su llegada en 1898, tras la marcha de los españoles derrotados. Washington había ordenado la «liberación» del país, pero, en realidad, los libertadores americanos se habían visto sitiados por grandes grupos de rebeldes que, al parecer, no habían sabido apreciar su gesto de generosidad. La mayoría de patriotas nacionalistas se habían rendido al Ejército de Estados Unidos y colaboraban con él, entre los que se encontraba un oficial de diecinueve años que respondía al nombre de Manuel L. Quezón, que en 1900 se había rendido al general de brigada Arthur MacArthur, al mando de la expedición.³

Ahora era su hijo, Douglas, quien seguía sus pasos y quien, algún día, decenios después, volvería al mismo lugar como comandante de todas las fuerzas estadounidenses y filipinas.

El teniente MacArthur había nacido el 26 de enero de 1880, en el destacamento militar que en la actualidad es Little Rock, Arkansas. Su padre, oficial de carrera y distinguido veterano de la

Guerra de Secesión (fue condecorado con la Medalla de Honor del Congreso), servía allí con la 13ª División de Infantería. Tenía un hermano tres años y medio mayor que él. Y una hermana, que murió siendo niña.

Los MacArthur habían emigrado desde Glasgow en 1825 y se habían instalado en Milwaukee, Wisconsin, donde el abuelo de Douglas se convirtió en respetado juez, gobernador del estado y, finalmente, en presidente del Tribunal Supremo de Estados Unidos. Su hijo conoció a su futura esposa —Mary Pinkney Hardy, conocida como «Pinky»— en un baile en Nueva Orleans a finales de 1874. Como la familia de Mary pertenecía a la «aristocracia» terrateniente de Virginia —cuatro de sus hermanos habían luchado por la Confederación—, que eligiera como esposo a un soldado yanqui no sentó demasiado bien. Sin embargo, se casaron en mayo de 1875, sin la presencia ni las bendiciones de los hermanos de Pinky.⁴

La carrera del capitán MacArthur había sido la habitual en los Estados Unidos de la posguerra. Fue trasladado de destacamento en destacamento, siempre en el «Oeste», a medida que los levantamientos de los indios iban sofocándose y sus tierras se iban ganando. Entre los fuertes en los que sirvió se encontraban Fort Bridger, Fort Sanders, Fort Kearney, Fort Leavenworth, Fort Wingate, Fort Sam Houston y Fort Selden. Las condiciones de vida en la mayoría de aquellos destacamentos solían ser primitivas, y en ellos no había prácticamente vida cultural, más allá de la que los propios oficiales y sus esposas aportaran. A un niño impresionable, como era Douglas MacArthur, nada podía resultarle más maravilloso. Soldados de verdad luchaban contra indios de verdad, y el joven aprendió a montar a caballo y a disparar a una edad muy temprana. Sin embargo, la infancia dura poco, y aquel niño no tardó en tener que prepararse para su ingreso en West Point. Completó sus estudios preparatorios en la Academia Militar de West Texas en 1897, el mismo año en que su hermano Arthur recibía su primer destino en la Escuela Naval. Pasarían los años y éste progresaría en su carrera, se casaría y fundaría una familia, pero su hermano menor no dejaría nunca de sentir celos de él.

Douglas regresó a Milwaukee para completar sus estudios antes de presentarse a los exámenes de ingreso en la Academia Militar. Simultáneamente, recibió un tratamiento médico intensivo durante año y medio para corregir una desviación de columna.

El 13 de junio de 1899, a los diecinueve años, ingresó en West Point para vivir los que más tarde definiría como algunos de los años más felices de su vida. Pero no estaba solo, pues su madre se había trasladado con él. Dispuesta a no perder de vista a su hijo (y al parecer abandonando a su esposo para lograrlo), se instaló durante los siguientes cuatro años en el Hotel Creney, contiguo a la Academia.⁵

El cadete MacArthur medía un metro ochenta, pero era delgado y caminaba muy erguido, lo que le hacía parecer más alto. Aquel atractivo joven no pasaba inadvertido entre sus compañeros, pues llevaba el pelo siempre bien peinado, el uniforme impecable, y se mostraba serio y seguro de sí mismo. Pero sobre todo destacaba por su brillante expediente académico; desde el principio fue siempre el primero de su clase. A pesar de todo ello, su madre le controlaba la vida siempre que tenía ocasión. Esperaba que Douglas fuera a tomar el té con ella todas las tardes, y no le permitía aceptar ninguna invitación sin su expreso consentimiento. Casi nunca lo dejaba solo, excepto durante las misiones militares que más tarde habrían de llevarlo al extranjero. Hasta la muerte de

Mary Pinkney, treinta y cinco años después, madre e hijo vivirían, literalmente, bajo el mismo techo.

Como había pasado toda su vida en destacamentos militares, a MacArthur le parecía que la vida militar, en todos sus aspectos —la instrucción, la disciplina—, era lo más natural del mundo, y los oficiales lo comparaban incluso con sus gloriosos predecesores como Robert E. Lee y John Pershing. El único ámbito en el que no estaba a la altura era el de los deportes en equipo. A pesar de ser un gran aficionado al béisbol y al fútbol americano durante toda su vida, nunca destacó en ningún deporte excepto en el polo. A pesar de todo, poseía una vena rebelde muy desarrollada, y en las raras ocasiones en las que se le permitía desplazarse a Nueva York para asistir a algún acto especial, se vanagloriaba de escaparse a alguna sala de fiestas o a algún espectáculo de *striptease*. También, supuestamente, se vio implicado en la desaparición del arma con que se tocaba diana, que apareció una mañana, misteriosamente colgada en un tejado del Edificio Oeste de la Academia. MacArthur se licenció con las más altas calificaciones, siendo el primero de su promoción, el 11 de junio de 1903.⁶

La misión del alférez Douglas MacArthur en Filipinas, a finales de aquel mismo año, concluyó prematuramente como consecuencia de un brote grave de malaria, que hizo que lo enviaran a Estados Unidos en octubre de 1904. En otoño del año siguiente, tras haber pasado varios meses con el mando de ingenieros de San Francisco, lo destinaron a Tokio a servir de ayudante de campo de su padre, lo que dio al joven la oportunidad única de visitar el Extremo Oriente con mayor detenimiento en los meses siguientes. Su periplo le llevó a Japón, Singapur, Hong Kong, Malasia, Java, Birmania, bastantes áreas de India, la Indochina Francesa y gran parte de China, incluidas Shanghai y Pekín. En todos los países que visitaban, los MacArthur inspeccionaban las instalaciones públicas y militares, y se reunían con los dirigentes de sus Gobiernos. Tras completar la misión, en julio de 1906, la familia al completo zarpó de Yokohama rumbo a California. Como consecuencia de su fascinante viaje, el joven teniente llegó a la conclusión de que «sin duda el futuro y la existencia misma de Estados Unidos estaban inextricablemente vinculados a Asia y sus territorios insulares», como lo estaría su propia vida.⁷

Aunque no estaba especialmente interesado en la ingeniería, el teniente MacArthur fue uno de los once alumnos que se matricularon en la Escuela de Ingeniería del Ejército de Washington en el curso 1906-1907, mientras el edificio de la nueva Escuela Superior del Ejército se construía justo al lado. Su falta de interés en los estudios le valió el primer informe negativo de su expediente, en el que el oficial al mando le criticaba por demostrar «poco celo profesional», a pesar de que en aquel momento MacArthur trabajaba en la Casa Blanca como ayudante de los altos mandos de Theodore Roosevelt. El presidente llegó incluso a pedirle su opinión sobre el Extremo Oriente, y el joven teniente le respondió sin inmutarse, como si aconsejar al gobernante del país fuera lo más natural del mundo.⁸ Su siguiente destino, un trabajo monótono en la oficina de ingenieros de Milwaukee, Wisconsin, al que se incorporó en agosto de 1907, le valió más reprimendas de su superior a causa de su absentismo —en ocasiones pasaba semanas enteras sin presentarse a cumplir con el proyecto que tenía asignado.

En 1908, el teniente recibió con alivio la notificación de su siguiente destino, en el 3^{er} Batallón de ingenieros de Fort Leavenworth, Kansas, donde por primera vez tuvo soldados a sus órdenes.

Sin embargo, una vez más, el informe de idoneidad no fue precisamente brillante, y en él se indicaba que no había cumplido con sus obligaciones «de modo satisfactorio», a pesar de que se reconocía su gran potencial. MacArthur no soportaba las críticas, y aquella «mancha indeleble» en su expediente lo mortificaría mucho tiempo después.⁹ Con todo, aquellos comentarios negativos no impidieron su ascenso a ayudante de batallón, y en el informe anual del año siguiente recibió unos elogios que lo definían como «oficial excepcional y excelente en todos los aspectos».

En febrero de 1911 fue ascendido a capitán, y acto seguido se le nombró jefe del departamento de ingeniería militar de la Escuela de Ingeniería de Campo de Fort Leavenworth. No cabía duda de que estaba empezando a hacer algo bien, aunque todavía no había encontrado el espacio que andaba buscando. Las maniobras anuales que se celebraron en San Antonio en el verano de 1911 resultaron un fracaso total, y el responsable de organizarlas, el general de brigada Leonard Wood, admitió que el Ejército del país no estaba preparado para «enfrentarse a un enemigo bien entrenado» en el caso de que estallaran hostilidades imprevistas en el extranjero.

Alejado temporalmente de Fort Leavenworth, el capitán MacArthur conoció la gran obra de ingeniería del siglo, el canal de Panamá, que debía entrar en servicio en 1914. Su padre, a quien siempre había admirado, falleció en septiembre de 1912. A finales de ese año, volvieron a destinarlo al Departamento de Guerra de Washington para ejercer de asistente del general Wood.¹⁰ Transcurrido menos de un año, en septiembre de 1913, él mismo fue quien reveló a su superior en el cargo, tras declinar el ofrecimiento del presidente Wilson de servir como agregado militar. (Wilson era demócrata; MacArthur, republicano.) Seguía viviendo con su madre.

Los acontecimientos de México llevaron pronto a MacArthur lejos de Washington. Después de que el nuevo dictador mexicano hubiera protagonizado algunos incidentes con el Gobierno de Estados Unidos —insultando la bandera, haciendo arrestar a varios oficiales estadounidenses, aceptando armas de Alemania—, Wilson ordenó que la Marina ocupara Veracruz. El general Leonard Wood debía preparar una fuerza expedicionaria para tomar Ciudad de México, y en mayo de 1914 envió al capitán MacArthur a evaluar la situación. Una vez allí, éste se vio envuelto en más de una escaramuza con mexicanos armados que le dispararon, y acabó matando al menos a dos de ellos. Cuando se presentó en Washington aquel mes de agosto, recibió grandes elogios del general Wood, que recomendó que le concedieran la Medalla al Honor —consejo que el Ejército rechazó—. Decepcionado, MacArthur tachó la decisión de la junta de «rígida cerrazón y falta de imaginación».¹¹ A Henry Breckinridge, asistente del secretario de Guerra, no le gustó mucho aquella observación. Sin embargo, los hechos que se produjeron en Europa en agosto de 1914 no tardaron en desplazar aquellos asuntos.

Si en un principio Washington evitó la participación militar en la Primera Guerra Mundial, no podía ignorar la incursión que el bandolero Pancho Villa realizó en Columbus, Nuevo México, en 1915. El presidente Wilson ordenó de inmediato al general de brigada John Pershing que se internara en México con 5.000 hombres. Ese mismo mes, a Douglas MacArthur lo ascendieron a comandante, y en la primavera de 1916, tanto a él como al comandante Palmer Pierce, en tanto que miembros del Comité del Estado Mayor del Ejército, les fue encomendado el estudio del transporte motorizado. La presencia de las tropas de Pershing en México hacía que ese tema fuera cada vez de mayor importancia. Fue en el transcurso de la estrecha colaboración en el desarrollo

de un proyecto naval similar, en ese caso destinado a coordinar medios (camiones, coches y motores), cuando MacArthur tuvo su primer encuentro con el secretario adjunto de la Marina, Franklin Delano Roosevelt.¹²

Posteriormente, el nuevo secretario de la Guerra, Newton Baker, destinó a MacArthur a su Junta de Información, donde se enfrentó con éxito a ruedas de prensa y se encargó de la transmisión de información a los periódicos de ámbito nacional. Al parecer, gracias a su empeño se logró que el Congreso aprobara, el 18 de mayo de 1917, el Ley del Servicio Selectivo, por la que se permitía la futura ampliación de las Fuerzas Armadas estadounidenses. (El presidente ya había solicitado a la Cámara que proclamara una declaración de guerra el 2 de abril de aquel año.) La labor de MacArthur en esa Junta también le llevó a establecer contacto con muchos periodistas influyentes, entre ellos con Stephen Early, el que llegaría a ser secretario de prensa de Roosevelt.

Declarada la guerra a Alemania, el Ejército debía formular su plan de guerra, y el recién ascendido a general de brigada «Black Jack» Pershing trabajaba contrarreloj para crear una Fuerza Expedicionaria. Baker, el secretario de la Guerra, en presencia de su asistente, el comandante MacArthur, se reunió con Woodrow Wilson para estudiar la mejor manera de ampliar los efectivos del Ejército lo antes posible. Fue en el transcurso de esas charlas cuando MacArthur sugirió la creación de una división con los excedentes de las guardias nacionales de varios estados, que se «extenderían por todo el país como un arco iris» —de ahí la creación de la 42ª División, también llamada División Rainbow [Arco Iris, en inglés]. En esa época se produjo el ascenso directo del comandante a coronel.¹³

Creada en agosto de 1917, la División Rainbow debía incluir a soldados de veintiséis estados y dividirlos en tres brigadas. Se trataba de alistar a 27.114 hombres, entrenarlos y equiparlos totalmente, y al coronel MacArthur se le asignó la jefatura de la nueva división. Aunque en condiciones normales se tardaba un año en preparar a una división para la guerra, en Congreso se había demorado en exceso, y la 42ª División contó apenas con unas pocas semanas para la instrucción antes de que las primeras unidades embarcaran rumbo a Europa en octubre de 1917. MacArthur zarpó con sus hombres desde Hoboken, Nueva Jersey, en el Covington, un transatlántico confiscado que cubría la ruta Hamburgo-Estados Unidos. Escoltados por un crucero y dos destructores, llegaron sanos y salvos a Saint Nazare, Francia, el 1 de noviembre. (El Covington sería hundido por un submarino alemán en su viaje de regreso a América, uniendo sus 8 millones de toneladas a las de los numerosos barcos aliados destruidos.)¹⁴

En diciembre de 1917, Estados Unidos sólo contaba con cuatro divisiones en Francia, y sólo una de ellas había recibido la instrucción adecuada. Aquel año, la muy cacareada ofensiva del general Robert Nivelle se vio aplastada por la Línea Hindenburg, y culminó en una gran matanza. El general de brigada Charles Menoher, nuevo comandante de la División Rainbow, ordenó a MacArthur que cooperara estrechamente con el personal de Pershing en Chaumont, localidad del nordeste de Francia, pero el joven coronel no siempre se llevaba bien con sus nuevos colegas —entre los que se encontraban el coronel George Marshall y el propio Pershing (que, en su juventud, había servido a las órdenes del padre de MacArthur en Filipinas)—. Otros oficiales que, en uno u otro momento de la contienda tuvieron relación con la 42ª División fueron el general de brigada Charles Summerall, el coronel Robert Wood, «Wild Bill» Donovan (que más tarde asumiría el

mando de la Oficina de Servicios Estratégicos), el a la sazón capitán Harry Traman, Eddie Rickenbacker y George Kenney. El Ejército de Estados Unidos era todavía un mundo muy pequeño en aquellos tiempos.

Fue allí, en Francia, entre 1917 y 1918, donde MacArthur comenzó a destacar sobre los demás oficiales. No era sólo por su poco ortodoxo «uniforme», ni por sus maneras pausadas incluso bajo las circunstancias más agotadoras, sino porque conducía a sus hombres a misiones que siempre culminaban con éxito, hasta que prácticamente toda la Fuerza Expedicionaria estadounidense, así como las comandancias británica y francesa, no tuvieron más remedio que constatar su presencia. Cuando se le reprochaba que no acatara órdenes (se negaba casi siempre a llevar máscara antigás, a pesar de los numerosos ataques con gas mostaza, a ponerse el casco de acero, e incluso a llevar pistola, y prefería su fusta, sus pantalones de polo y su suéter de cuello alto), él respondía: «Son las órdenes que desobedecemos las que nos hacen famosos», y era precisamente la fama lo que buscaba y perseguía en la vida.¹⁵

Antes de entrar en batalla, Pershing envió a la 42ª División a un área comprendida entre Lunéville y Baccarat, en la Lorena, al sudoeste de Nancy. Sus hombres debían someterse a instrucción intensiva a pocos kilómetros de la frontera alemana de 1871, que había incorporado gran parte de la Alsacia y la Lorena. El cuartel general de Pershing en Chaumont estaba situado en el Marne, bastante más al sudoeste.

Desde el principio, sus superiores se encontraron con un nuevo y hasta entonces desconocido MacArthur, a pesar de que su capacidad de mando era limitada. Realizaba incursiones a través de defensas fuertemente alambradas y bajo intenso fuego alemán, en ocasiones sin autorización de Menoher; y a su regreso traía prisioneros alemanes y documentos. Las fuerzas alemanas, todavía poderosas, estaban decididas no sólo a mantener la principal Línea Hindenburg, sino a hacer retroceder las fuerzas aliadas —británicas, francesas y estadounidenses— y tomar París, cosa que estuvieron a punto de lograr. La División Rainbow pasó ochenta y dos días sometida a fuego constante y a las amenazas que provenían del otro lado de la tierra de nadie, incluidos ataques con gases, a los que las tropas estadounidenses respondieron con la misma moneda entre febrero y junio de 1918. Los campesinos locales que se quedaron en sus tierras vivían con temor a los bombardeos de ambos bandos.¹⁶

Tras casi tres meses en el frente, la 42ª División recibió la orden de retirarse a otro sector. Integrado en el nuevo mando de la 4ª División del general Gouraud, MacArthur se trasladó a la localidad de Charmes para supervisar el traslado de sus cansadas tropas (habían sufrido unas 2.000 bajas) en tren hasta la región de la Champaña, al este de Rheims. Entonces, sin previo aviso, el general Pershing llegó para inspeccionar a los hombres de MacArthur, desharrapados y cubiertos de lodo. Y, al verlos, le reprendió: «Esta división es una vergüenza. Carecen de la formación adecuada. Su aspecto general es el peor que he visto en mi vida. MacArthur —rugió ante oficiales y soldados—, tiene usted la responsabilidad de velar por la disciplina y el orden de la división [...] y esto no pienso consentirlo. Es una vergüenza». En aquella ocasión, el agotado coronel, que cuando se produjo aquella reprimenda pública llevaba tiempo imbuido en su trabajo, se puso rojo como un tomate y gritó «¡Sí, señor!». Entonces, Black Jack Pershing se esfumó tan deprisa como había llegado. Había humillado a MacArthur y lo había herido en lo más hondo, y a partir de

entonces desarrollaría la teoría de que Pershing y la «facción de Chaumont» estaban empeñados en destruir su carrera.¹⁷

A pesar de todo, el general sólo contaba con cuatro divisiones lo bastante preparadas como para integrarse en primera línea de combate, y carecía de suficientes altos mandos; así, al margen de las opiniones de «Black Jack», Washington ascendió a MacArthur a general de brigada el 26 de junio de 1918. (Su madre no había dejado de insistir a Pershing y al secretario de la Guerra para que aprobaran el ascenso.)

La operación aliada para detener el avance alemán hacia París la encabezaba el extraordinario general francés Henri Gouraud, que debía repeler la ofensiva que el jefe del Estado Mayor alemán, Erich von Ludendorff, había iniciado en la Champaña y el Marne. De todos los comandantes de campo a los que llegó a conocer (entre los que se encontrarían Foch y Pétain), quien más le impresionó fue el brillante y valeroso Gouraud, que había perdido un brazo y parte de una pierna en anteriores campañas. «Era el más grande de todos ellos», afirmó el general de brigada, que no se prodigaba en alabanzas. Gouraud, por su parte, declaró que MacArthur era «uno de los mejores y más valerosos oficiales con los que he servido jamás»,¹⁸ halago nada desdeñable viniendo de un francés y dirigido a un estadounidense.

El general Gouraud tendió una trampa muy estudiada a los alemanes, y durante la noche del 14 de julio de 1918, parte de las 5.500 piezas de la artillería pesada francesa y alemana entró en acción produciendo otra gran masacre. «El cielo entero pareció rasgarse con el estruendo», recordaría el padre Duffy, capellán de la división.¹⁹ La principal embestida enemiga se encontró directamente con la División Rainbow entre Saint Hilaire-le-Grand y Perthes-les-Hurlus. «Una nube cada vez mayor de humo sucio oculta la flor de la Guardia Prusiana», dijo un soldado. O, en palabras de MacArthur, la barrera de la artillería aliada «descendió como una avalancha».

«La espada del alemán se ha partido —anunció Gouraud, victorioso—. Haga lo que haga a partir de ahora, no pasará.» Y no lo hizo. «El último gran ataque alemán de la guerra había culminado en su derrota, y París podía volver a respirar», escribió luego el general de brigada.²⁰ Aquel había sido el primer combate a gran escala en la carrera de MacArthur; y no sólo se había dedicado a la preparación meticulosa de los planes bélicos (planes que resultaron un éxito), sino que había abandonado el cuartel general durante la batalla y había acudido al frente para animar a sus soldados en el fragor de la batalla. El general Menoher lo describió como «el luchador más aguerrido de este Ejército [...]. No hay soldado que, ante cualquier misión arriesgada que le sea encomendada, no tenga la seguridad, al levantar la vista, de encontrarse con MacArthur al lado». El, sin embargo, no se mostraba tan entusiasta con aquella gran victoria obtenida tras largos meses de lucha, a pesar de que su actuación le valió la Estrella de Plata. Como explicaría más tarde, «echaba de menos algo. Tal vez fuera por la visión de aquellos cuerpos desgarrados por las alambradas [...]. Tal vez era sólo que me estaba poniendo [...]».²¹ Era la primera vez que no podía acabar una frase. Mientras permaneció en Francia, no se tomó un solo día de permiso; siempre estaba con sus hombres o en el hospital de campaña.

El mariscal Foch, que ostentaba el mando supremo, ordenó entonces a sus fuerzas, incluidas las tropas de Pershing, que se trasladaran a una posición situada precisamente al nordeste de Château-Thierry, desde donde se inició la ofensiva del Aisne-Marne (entre el 18 de julio y el 6 de

agosto de 1918), que formaba parte del gran avance hacia el río Vesle. En medio de los intensos combates, el 31 de julio, el general Menoher ordenó que MacArthur sustituyera al comandante de la 84ª Brigada, cuya actuación no resultaba satisfactoria. Se trataba de la primera vez que se encontraba al mando en una batalla,²² y, una tras otra, fue ganando todas las posiciones alemanas, aunque para ello los estadounidenses sufrieron muchas bajas. De los muchos mensajes de campaña que envió a Menoher, el del 2 de agosto resulta paradigmático:

He asumido personalmente el mando de la línea. He roto la resistencia enemiga por el flanco derecho. De inmediato he avanzado hacia la izquierda y he roto su frente. Avanzo con toda mi línea a gran velocidad. El enemigo aparece delante al momento, pero maniobro con mis batallones para que no pueda posicionarse [...]. Mi intención es acorralarlo contra el Vesle. Recorro a pequeñas patrullas que se mueven muy deprisa y lo flanquean continuamente, para que no pueda formar una línea de resistencia. Yo mismo controlo las columnas [...].²³

El coste de nueve días de duros combates en el sector de Ourcq fue elevadísimo. La brigada de MacArthur, que había acudido a la batalla con 5.155 hombres, sufrió 2.689 bajas, pérdida que superaba la mitad²⁴ del contingente. Los alemanes estaban bien atrincherados y no habían perdido en ningún momento el control aéreo; sus aviones, por tanto, diezmaron a los soldados estadounidenses desde las alturas. La falta de una fuerza aérea superior causó una honda impresión en MacArthur. Por sus acciones fue condecorado con su segunda Croix de Guerre, y lo nombraron comandante de la Legión de Honor Francesa. El 18 de agosto, Menoher lo nombró comandante permanente de la 84ª Brigada. Se había ganado el puesto.

Después, a la División Rainbow le fue encomendada la toma del promontorio de Saint Mihiel, estratégicamente colgado sobre un importante nudo de la red ferroviaria y en poder de los alemanes en los últimos cuatro años. Se trataba de la primera misión en la que Estados Unidos participaba sin la colaboración del resto de fuerzas aliadas y en la que asumía el control central directo, a pesar de que Foch seguía al mando estratégico. El promontorio cubría unos 320 kilómetros cuadrados en uno de los peores terrenos del país; lodo y grandes lagunas cubrían el paisaje muchos meses al año. Por detrás se alzaba la gran fortaleza medieval de Metz, plaza fuerte alemana desde 1871. Para asombro de Foch, los americanos derrotaron a los bien atrincherados alemanes en apenas cuatro días, entre el 12 y el 16 de septiembre.

En realidad, la 84ª Brigada de MacArthur avanzó con tanta celeridad que, sin proponérselo, provocó una de las mayores controversias de la guerra. Mientras, una vez más, realizaba una incursión exploratoria tras las líneas alemanas, MacArthur descubrió que en Metz reinaba el caos. Gran parte de sus soldados habían sido transferidos o abatidos en combate, y la fortaleza de la ciudad se encontraba tan debilitada que MacArthur creía que los suyos podrían tomarla si avanzaban con rapidez y determinación. Así, volvió al cuartel general y solicitó permiso para lanzar el ataque. Foch y Pershing rechazaron su propuesta —eran muchos los que creían que era porque los franceses querían ser los primeros en entrar en la ciudad— y, como consecuencia de ello, cuando éstos estuvieron por fin preparados, los alemanes ya habían recuperado fuerzas, y

Metz pudo tomarse sólo tras un sangriento asedio y con la pérdida de muchas vidas.²⁵

La ofensiva del Meuse-Argonne contra los alemanes se inició la noche del 25 al 26 de septiembre, con el general de brigada MacArthur al mando. El resultado fue otra victoria y otra Estrella de Plata en sus galones. Con todo, había 200.000 soldados estadounidenses que todavía no habían logrado abrir una brecha en la Línea Hindenburg. Todos los intentos de MacArthur por tomar la colina de Châtillon, por ejemplo, culminaron en fracaso, y entonces el general Summerall personalmente le dio la orden: «¡Entrégame Châtillon, o una lista con 5.000 bajas!».²⁶ Estaba cansado de excusas. MacArthur volvió a intentarlo y volvió a fracasar, y Summerall empezó a sustituir a algunos jefes de brigada. Entonces, el 16 de octubre, MacArthur tomó al fin la plaza, a pesar del alto precio en vidas humanas que, una vez más, debió pagar. Como de costumbre, había estado en primera línea de combate encabezando el asalto, por lo que se le propuso para recibir otra medalla honorífica del Congreso, así como para el ascenso a general de división, que el general Pershing desestimó. Lo que sí le concedieron fue una segunda Cruz por Servicios Destacados (un ramillete de hojas de roble), por haber «dirigido personalmente a sus hombres [y] haber demostrado indómita resolución y gran coraje [...] haciendo posible la victoria. En un campo donde el valor era la regla, el suyo fue un factor determinante», puede leerse en la exposición oficial de motivos.²⁷ Pero Douglas MacArthur nunca olvidó las acciones que Pershing emprendió contra él, que en su opinión constituían otro ejemplo del interés del general por destruir su carrera. Años después, cuando era jefe del Estado Mayor del Ejército buscaría vengarse de grupo de Chaumont.

En la batalla, MacArthur había demostrado ser un líder valeroso y muy respetado por sus hombres, así como un comandante de primera categoría. Sin embargo, también era un egoísta redomado, y le encantaba exhibirse ante los demás para llamar la atención. Por ejemplo, seguía negándose a vestir el uniforme reglamentario, y prefería su viejo suéter de la Escuela Militar con su gran letra «A» negra; también solía fumar con una larga boquilla, y se cubría con una bufanda de más de un metro que le había tejido su madre. Si sus hombres no hubieran llevado el uniforme, el pesado casco de acero o las máscaras antigás, los habría castigado. Pero Douglas MacArthur, «Dude», como lo llamaban en West Point, era el más indisciplinado de todos.

Tras las batallas que tuvieron lugar entre el 12 y el 16 de septiembre, añadió un elemento más a su mando, elemento que no dejaría de repetirse a lo largo de su carrera. Por primera vez, exageró sus logros en el informe oficial que redactó, mintiendo descaradamente:

Hicimos 10.000 prisioneros y, aunque mi brigada se adelantó más que ninguna otra unidad y fue la punta de lanza del avance estadounidense, sufrimos menos bajas que los demás.²⁸

Aquel estilo recordaba en gran medida al de los «Boletines» de la Grande Armée que Napoleón inventaba a medias, y que redactaba en los campos de batalla. MacArthur admiraba enormemente a Napoleón, y había estudiado su vida, sus campañas y sus boletines. La distorsión de sus logros y de los de la 84ª Brigada —«mi brigada»— incluían el atribuirse la captura de 10.000 prisioneros, cuando la cifra se aproximaba más a los quinientos. La brigada de MacArthur

tampoco había sido la punta de lanza del avance, pues esos laureles correspondían en realidad a la 26ª División. En cuanto a las bajas, la 83ª había sufrido bastantes menos —concretamente 317— que la 84ª, en la que 518 hombres habían perdido la vida. Durante la Segunda Guerra Mundial, MacArthur volvería a exagerar el «escaso número de bajas» sufridas por los soldados del Ejército a su mando en relación con los marines. La relación de aquellas primeras batallas de septiembre era sólo el principio de una serie de informes autocomplacientes y distorsionados que habría de seguir redactando a partir de entonces.

La guerra en Francia prosiguió, pero la última gran ofensiva de Ludendorff se había venido abajo. A pesar de la orden dictada por el príncipe Guillermo el 19 de octubre, con la que exigía a sus Ejércitos que resistieran con firmeza, la moral en las filas alemanas estaba por los suelos, pues el número de fallecidos era altísimo y las deserciones y los motines aumentaban por momentos. Por el contrario, los ánimos de la División Rainbow se mantenían altos a pesar de las elevadas cifras de bajas —que llegaban a cuatro mil, entre muertos y heridos—, y ello se debía en gran parte al extraordinario liderazgo del general Menoher. A diferencia de MacArthur, Menoher era hombre de una gran modestia, que atribuía a los oficiales al mando de sus brigadas todo el mérito de sus éxitos. No cabe duda, tampoco, de que el liderazgo de MacArthur sobre la 84ª Brigada también contribuía a mantener alta la moral de los soldados. Sin embargo, a finales de octubre, la 42ª División se encontraba en apuros, pues se había quedado sin 100 oficiales y unos 7.000 soldados de reemplazo. Aunque había ido ganando todas las batallas, había pagado un precio muy alto por sus victorias, y ahora incluso Pershing reconocía que le faltaban hombres para continuar. El 31 de octubre, fue relevada de su posición en primera línea de combate.²⁹

Al retomar la ofensiva del Meuse-Argonne el 1 de noviembre, que produjo la desbandada del Ejército alemán, ningún hombre sobraba. E incluso la maltrecha División Rainbow tuvo que ser llamada a combate el 5 de noviembre. Un nuevo objetivo era la captura de la cabeza de puente de Sedán, a fin de impedir que los alemanes se reagruparan. Aunque las tropas germanas lograron volar los puentes sobre el Meuse, la fatigada 42ª División siguió avanzando en aquella dirección. Las fuerzas francesas y estadounidenses pugnaban de nuevo por ser las primeras en retomar otra famosa ciudad francesa, Sedán, que había estado en manos prusianas desde que Napoleón III se rindiera en ella en 1870. Pero con las prisas, Pershing dio órdenes contradictorias, e instó a la 1ª División a tomar la ciudad, mientras Menoher, ignorante de aquellas instrucciones, urgía a la 42ª División a hacer exactamente lo mismo. Como consecuencia de ello, la 1ª División pasó por delante de la 42ª División, y sólo la expedición de reconocimiento en la que MacArthur intervino personalmente impidió, por muy poco, que las dos divisiones americanas se atacaran entre sí.

De hecho, a MacArthur lo hizo prisionero la 16ª infantería de la 1ª División durante esa expedición de reconocimiento al confundirlo con un «cabeza cuadrada», pues llevaba una gorra no reglamentaria, su suéter y su bufanda. No tardaron en soltarlo, pero las dos divisiones llegaron a mezclarse en un «intolerable» estado de confusión, según Menoher. Es más, los franceses estaban contrariados por aquella confusión americana, que impedía el avance de su propia 40ª División, decidida también en aquella ocasión a alcanzar primero la ciudad de Sedán. Y no sólo eso; los soldados americanos acabaron atrapados bajo fuego de artillería francés. El general Hunter Liggett ordenó al fin la retirada del sector de la 1ª División, y Jack Pershing accedió a dejar que los

franceses adelantaron la 42ª División de Menoher y tomaron la ciudad.³⁰ Los libros de historia franceses, más tarde, olvidaron mencionar ese generoso gesto de los estadounidenses. Sea como fuere, tan pronto como las patrullas de la División Rainbow alcanzaron, en la noche del 9 al 10 de octubre, la orilla del Meuse que quedaba frente a Sedán, fue relevada por la 77ª División, que llegaba fresca, y enviada a la reserva del 5º Cuerpo.

Después, cuando se hizo efectivo el armisticio el 11 de noviembre de 1918, Menoher pasó a ocupar la jefatura de un cuerpo, mientras que Douglas MacArthur, a sus treinta y ocho años, lo sustituyó como general de brigada al mando de la 42ª División. Pero con la firma del armisticio, todos los ascensos quedaron congelados. MacArthur sirvió al mando de la división sólo hasta el 22 de noviembre, fecha en que fue reemplazado por un general de brigada. Tras esa fecha, volvió al mando de la 84ª Brigada.

Las tropas del general de brigada entraron en Alemania el 1 de diciembre. MacArthur maldijo una vez más la traición de Pershing. El 16 de marzo de 1919, el propio Pershing pasó revista a la División Rainbow cerca de Bonn, e impuso a MacArthur la Medalla a los Servicios Destacados, condecoración que se sumaba a las siete Medallas de Plata, los dos Corazones Púrpura y las nueve distinciones extranjeras que le concedieron distintos Gobiernos.³¹

Después, la 42ª División embarcó rumbo a Estados Unidos, y atracó en el puerto de Nueva York el 25 de abril. A su llegada, los muelles estaban vacíos, y nadie esperaba al general de brigada, que llevaba un elegante abrigo de piel de mapache con el que esperaba impresionar a unos fotógrafos que no se presentaron. «En medio de un silencio que dolía, sin siquiera unos niños esperándonos, marchamos por el muelle y nos dispersamos cada uno por su lado. Fue un final triste y melancólico para la División Rainbow —recordaría más tarde—. Nadie vino a dar la bienvenida a los soldados.»

Aquella tarde, en honor de MacArthur se celebró un espléndido baile en el Waldorf Astoria. El apareció con uniforme de gala, llevando del brazo a una hermosa joven. Mientras se encontraba bailando con su acompañante, el *maitre* le interrumpió y le informó de que debía quitarse las espuelas. «¿Sabe usted quién soy?», le preguntó. «Sí, general.» «Entonces tomé del brazo a la joven y salí del salón de baile, y nunca más he vuelto a poner los pies en ese lugar.»³² Fue, sin duda, un final amargo.

Pero su dicha fue grande cuando, en mayo de 1919, le ordenaron que asumiera la dirección de la Academia Militar de West Point, con claras instrucciones de ponerla al día, modernizando el plan de estudios y algunas de las costumbres que en ella imperaban. Como no podía ser de otro modo, su madre se trasladó con él y se instaló en la residencia del director.

El día de San Valentín de 1922, su vida dio un gran vuelco, pues se casó con Louise Henriette Cromwell Brooks, contrariando en grado sumo a su horrorizada madre, que se fue de casa de su hijo cuando ella llegó. La novia era una atractiva divorciada de treinta y tantos años, con dos hijos de su anterior matrimonio. Hija de dos distinguidas familias, era el producto típico de las escuelas de señoritas de la Costa Este. Nacida en plena época del jazz, era una mujer moderna que vivía para el placer y la vida social. Por desgracia para MacArthur, cuando se conocieron era la amante de Black Jack Pershing, y ahora éste era jefe del Estado Mayor del Ejército. El 22 de junio de aquel año llegó el airado regalo de bodas de éste: la orden de que MacArthur interrumpiera su

estancia en West Point y se trasladara de inmediato a Filipinas, donde debía asumir el mando del Distrito Militar de Manila y de la Brigada expedicionaria filipina. Quería a MacArthur fuera del país.

Alojados en la calle Victoria n° 1, en la que se conocía como «la casa de la muralla», a MacArthur y a Louise fue a recibirlos Manuel Quezón. Después de que el padre de aquél lo hubiera capturado en 1900, había estudiado derecho y ahora era presidente del Senado filipino. Los Quezón y los MacArthur hicieron buenas migas, y el nuevo general de la ciudad fue presentado a las principales familias manileñas. No contento con alejar a MacArthur de un puesto en el que se sentía muy a gusto, Pershing volvió a intervenir y ordenó al general de brigada que realizara una inspección detallada de toda la provincia de Bataan, tarea que normalmente se encomendaba a un oficial subalterno. Pero él obedeció sin decir nada. Culminó aquella misión con el trazado de los mapas de unos sesenta kilómetros cuadrados de selva, sin dejar de supervisar la instrucción de los soldados.

A pesar de lo remoto del lugar y de lo tedioso de la tarea, MacArthur pasó allí algunos momentos felices, que se completaron con la llegada de Billy Mitchell, su viejo amigo de Milwaukee, y de su esposa, con la que se había casado hacía poco. El general también disfrutaba mucho de la compañía de sus dos hijastros. A Louise, por su parte, Manila y la vida militar le aburrían cada día más.

En 1923, Pinky, la madre de MacArthur, le pidió que regresara de inmediato, pues estaba gravemente enferma. Su hijo lo hizo acompañado de su esposa y los niños, pero cuando llegaron al Hotel Wardman Park de Washington, lugar de residencia de Pinky, constataron que había experimentado una recuperación milagrosa. (Aquella no era la primera vez que hacía algo así, ni sería la última.) El matrimonio pasó dos meses en la capital de Estados Unidos, mientras Louise y Pinky movían los hilos que podían para lograr un ascenso y un mejor puesto para MacArthur, que en realidad se sentía bastante a gusto en Manila.

Hasta el 17 de enero de 1925 no lo ascendieron a general de división, en uno de los últimos actos de Pershing antes de dejar el cargo de jefe del Estado Mayor del Ejército y pasar a la reserva.³³ A MacArthur lo destinaron de nuevo a Estados Unidos a hacerse cargo del 3^{er} Cuerpo, en Baltimore. Su esposa poseía una gran finca cerca del cuartel general, y su nueva vida empezó a llenarse de partidas de caza, incesantes reuniones de sociedad y bailes de moda, cosas que Douglas MacArthur detestaba. Louise intentaba convencerlo para que renunciara a su carrera e iniciara otra en Wall Street, pero él se resistía; su matrimonio con el Ejército era más fuerte que el que había contraído con su esposa.

Durante los tres años que pasó en Baltimore, el general recibió la orden menos grata de toda su vida militar: formar parte de la junta de oficiales en el consejo de guerra contra el general Billy Mitchell. Al aviador del Ejército lo acusaron y condenaron por «conducta contraria al buen orden y la disciplina militar» que provocaba «el descrédito de la institución». Aquella sentencia supuso el fin de su carrera. Anteriormente, Mitchell había ridiculizado las defensas aéreas de Hawai, que le parecían muy deficientes, y luego echó la culpa al Ejército por el accidente de sus dirigibles, sin pasar por alto a un jefe del Estado Mayor, al que culpaba de negligencia por no aprobar las partidas presupuestarias adecuadas para el brazo aéreo del Ejército de Tierra. Además, Mitchell se

había puesto a casi todo el mundo en contra al exigir la creación de una Fuerza Aérea de peso, que comprendiera todos los servicios —navales y de tierra— en una única unidad, similar a la RAF británica. Aquel asunto supuso un profundo disgusto a Douglas MacArthur, y se cree que el único voto en contra de la condena fue el suyo, a pesar de que él no lo admitió jamás.³⁴

A los dos días del juicio, Louise abandonó a su esposo y se trasladó a un apartamento en Nueva York, donde siguió viviendo su vida alocada, para regocijo de los editores de las publicaciones que vivían del escándalo. Más o menos en la misma época, en septiembre de 1927, a MacArthur se le propuso para ocupar la presidencia del Comité Olímpico Estadounidense, cargo que aceptó y desempeñó con sorprendente entusiasmo, contribuyendo a la preparación de los Juegos Olímpicos de 1928 que iban a celebrarse en Amsterdam. Tras aquella experiencia, volvió a Filipinas y se instaló de nuevo en la calle Victoria n° 1, aunque en esta ocasión como comandante de todas las fuerzas destinadas al archipiélago. Tras su llegada, le informaron de que su esposa había solicitado el divorcio. El fin de su matrimonio fue un alivio para él, aunque echaba de menos a los niños.

En su tercer período de servicio en Filipinas, MacArthur era responsable de la instrucción de las tropas y de la defensa del país ante lo que se percibía como la creciente amenaza de Japón. Lo cierto es que constató con sorpresa y preocupación que el número de inmigrantes nipones en las islas era cada vez mayor, y comentó con los líderes políticos filipinos las implicaciones de aquel hecho. Quezón, por su parte, no veía peligro alguno en aquella situación, e incluso llegó a alentar la llegada de más japoneses, que debían aportar los conocimientos y el capital que el país necesitaba con urgencia. MacArthur y él mantuvieron alguna fuerte discusión sobre el tema. Aunque Quezón se negaba a admitir la idea de un movimiento subversivo japonés en las islas, dos de sus sirvientes resultaron ser espías nipones de rango bastante elevado que trabajaban para el Ejército de su país. A MacArthur le preocupaba sobre todo la situación en la isla de Mindanao, donde cuarenta y una empresas japonesas controlaban unas 148.000 hectáreas de tierras cultivables, sin contar el resto de importantes intereses en negocios de capital japonés regentados por filipinos, que daban una idea de que los planes de Tokio a largo plazo pasaban por una ocupación de aquel territorio.³⁵ El gobernador de Filipinas, el coronel Henry Stimson, influyente abogado de Wall Street, sí compartía la inquietud de MacArthur.

Antes de que éste dejara Baltimore, un Comité conjunto del Ejército y la Marina había acordado abordar el Plan de Guerra Naranja y la defensa de Filipinas. Según el Tratado Naval de las Cinco Potencias, el Comité no tenía permiso para construir nuevas fortificaciones y bases navales en territorio filipino. Sin embargo, ahora recomendaba la fortificación de las defensas de Bataan, el fortalecimiento de la fortaleza del islote de Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, así como el despliegue de más tropas y aviones. Tal como se presentaba la situación, con apenas 18 aviones de guerra para defender las 17.000 islas que componían el archipiélago, los japoneses podían hacer desembarcar hasta 100.000 hombres sin problemas y conquistar el país. El gobernador anterior, Cameron Forbes, opinaba que las islas Filipinas eran «indefendibles y, desde el punto de vista militar, no merece la pena defenderlas».³⁶ Tanto MacArthur como Stimson estaban en abierto desacuerdo con aquel punto de vista, pero se encontraban en minoría. Al año siguiente, 1929, el presidente Hoover llamó a Stimson para que asumiera el cargo de secretario de

Estado. Se esperaba que, desde su nuevo puesto, pudiera ejercer mayor influencia en los demás para que adoptaran su visión del problema.

En 1930, el general Charles Summerall, uno de los anteriores comandantes de MacArthur en Francia, y a la sazón jefe del Estado Mayor del Ejército de Hoover, deseaba nombrarlo jefe del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Tierra. Sin embargo, MacArthur rechazó el nombramiento, pues lo consideraba un punto final en su carrera.

Como la resistencia de Quezón a promover la autodefensa del país le frustraba cada vez más, solicitó al jefe del Estado Mayor que lo trasladara de nuevo a Estados Unidos. El 6 de agosto de 1930, para su asombro, no sólo fue reclamado desde Washington, sino que fue nombrado jefe del Estado Mayor en sustitución de Summerall. En algunos aspectos, MacArthur lamentaría más tarde ese nombramiento, a causa de la creciente crisis económica que empezaba a azotar el país, y de las restricciones presupuestarias que a causa de ella iban a imponerse en el Ejército.

El 24 de noviembre de 1930, MacArthur juró el cargo y se trasladó a su nuevo despacho en el edificio de Intendencia. Se había traído consigo a una amante, Isabel Rosario Cooper, mujer de origen euroasiático que no tardaría en darle más de un dolor de cabeza. Su exigencia de disponer de un coche con chófer y de 1.000 dólares para ropa (por no mencionar su cada vez más abultada colección de joyas... y de amantes, que le hacían compañía durante las frecuentes ausencias del nuevo jefe del Estado Mayor), llegó a la prensa de cotilleos, y en septiembre de 1934 MacArthur le compró un billete de ida a Manila, con la intención de poner punto final a su relación. Pero ella se negó a volver, y alquiló un apartamento en Constitution Avenue, más cerca de su despacho.³⁷ MacArthur había vuelto a vivir con su madre. Pero el asunto de la amante resucitó en 1944, causando un escándalo considerable aunque innecesario.

En la década de 1930 comenzó a manifestarse un MacArthur más directo, más descaradamente vanidoso. Hablaba de sí mismo en tercera persona («MacArthur hará esto; MacArthur cree que...»), llevaba un kimono ceremonial en su despacho, insistía en usar su coche de ferrocarril privado. Como jefe del Estado Mayor, asistió en calidad de observador a unas maniobras del Ejército francés, y el ministro galo de la Guerra, el general André Maginot, le impuso la Gran Cruz de la Legión de Honor tras guiarle personalmente a través de kilómetros de intrincados búnkeres de cemento y por líneas férreas subterráneas que estaba mandando construir en el norte de Francia. A Douglas MacArthur, la llamada Línea Maginot le resultó deprimente en grado sumo, pues representaba la actitud defensiva de los franceses, que sin embargo no habían condenado con suficiente energía varias violaciones alemanas del Tratado de Versalles. Francia seguía pensando en términos de guerra de trincheras, según la cual la toma de un centenar de metros se consideraba un gran triunfo. Y lo peor era que gastaba gran parte de su magro presupuesto militar en desarrollar aquel concepto. Pero MacArthur, como Churchill en Inglaterra, no dejaba de advertir con razón a Washington que «la siguiente guerra será de maniobra y movimiento» y no la contienda de trincheras del pasado. Para empezar, esa futura guerra precisaría un mando aéreo. Él recordaba muy bien los muchos meses que con su brigada habían resistido sin apenas protección aérea o sin cobertura de ninguna clase. Su estrategia se basaba en la máxima de que quien carece de defensa en el aire, pierde la guerra. Y, por tanto, creía que el presupuesto de un Ejército debía gastarse en armamento, aviones y hombres, y no en cemento.

MacArthur seguía viajando por Europa en 1931 cuando recibió la noticia de la invasión japonesa de Manchuria. Regresó de urgencia a Washington, y, junto con el secretario de Estado Stimson, propuso sanciones económicas contra el Imperio del Sol Naciente, a las que Hoover se opuso. Cuando, al año siguiente, el presidente pidió al jefe del Estado Mayor que se desplazara a Ginebra para participar en la Conferencia sobre Desarme auspiciada por la Sociedad de Naciones, éste le pagó con la misma moneda y declinó el ofrecimiento. No se pone fin a las guerras con el desarme, dejando indefenso a un país, insistía —o, como decía Duff Cooper, las guerras no se evitan soltando los rifles.

Cuando MacArthur regresó a Europa, no se dirigió a Suiza, sino que realizó un recorrido por instalaciones militares de Polonia y Austria. A diferencia de Charles Lindbergh, declinó la invitación a presenciar unas maniobras del Ejército nazi alemán. Con apenas 284 millones de dólares de presupuesto anual, siendo sólo el decimosexto Ejército del mundo —formado por 132.069 hombres, menos que los que integraban las milicias portuguesas—, el jefe del Estado Mayor MacArthur no se mostraba precisamente optimista con su trabajo ni con el futuro de su país,³⁸ y el Congreso seguía recortando las partidas destinadas al Ejército.

Aunque en círculos republicanos se comentaba que MacArthur iba a presentarse como candidato del partido a la presidencia del país, los hechos ocurridos en verano de 1932 cortaron de raíz aquella posibilidad. En primer lugar, denunció a 19.372 religiosos protestantes que defendían posturas pacifistas y se negaban a defender a su país. En su crítica, el jefe del Estado Mayor declaró que «una humanidad viril y con sangre en las venas que ama la paz con devoción pero está dispuesta a morir en defensa de ese derecho es cristiana de la cabeza a los pies».³⁹

En ese mismo año, miles de veteranos sin empleo ni dinero se congregaron con sus familias en la capital del país para protestar por su situación ante Herbert Hoover. Desharrapados, acampados en tiendas y barracas durante meses, su número no dejó de crecer hasta alcanzar los 25.000. Exigían que el Gobierno les facilitara cupones canjeables por dinero con los que sobrevivir mientras duraba el período de desempleo que se había generalizado con el cierre de gran parte de las industrias del país. El presidente les desdeñó y se negó en banda a reunirse con ellos y a ayudarles económicamente o de algún otro modo. Desoyendo sus peticiones, tanto Hoover como MacArthur se referían a ellos en los periódicos y la radio llamándolos «matones comunistas», «maleantes» y «escoria del país». En realidad, como demostró una encuesta de la Administración de Veteranos, el 94 % de los que protestaban eran auténticos veteranos que en su inmensa mayoría habían servido en el extranjero, en algunos casos incluso en la propia División Rainbow.

Casi todos se comportaban de manera pacífica, e incluso se desplazaban en formación militar, pero a medida que iban pasando las semanas y el asfixiante calor se apoderaba de Washington, la paciencia de los veteranos y sus familias, entre las que había recién nacidos y niños pequeños, fue agotándose. Cuando la policía de Washington intentó desalojarlos de los edificios abandonados que algunos de ellos habían ocupado, empezaron a lanzar ladrillos, y dos de los manifestantes fueron abatidos a tiros por la policía. Hoover ordenó a MacArthur que sacara el Ejército a la calle para reducir y desalojar definitivamente a la «Fuerza Expedicionaria del Cupón», que era como se autodenominaban. Sin embargo, el secretario de la Guerra estipuló unas condiciones muy estrictas para la operación:

Envíe de inmediato tropas al lugar de los disturbios. Coopere sin reservas con la policía del distrito de Columbia, que hasta el momento está al mando del dispositivo. Rodeen el área afectada y desalójnla sin demora.

Envíen a todos los prisioneros a las autoridades civiles.

Al transmitir las órdenes, insista en que a las mujeres y a los niños que puedan encontrarse en el área afectada debe dispensárseles un trato considerado. Cumpla estas instrucciones sin renunciar al trato humano.⁴⁰

A finales de julio, cuando varios miles de manifestantes abandonaban la ciudad y cruzaban el río Anacostia, Hoover envió un mensaje a MacArthur en el que le ordenaba «no cruzar el puente ni seguirlos». Pero el jefe del Estado Mayor se negó a recibir a los emisarios de la Casa Blanca que por dos veces intentaron entregarle las disposiciones adicionales del presidente. En presencia de su propio personal, desobedeció de forma deliberada las órdenes de la máxima autoridad de Estados Unidos.

MacArthur convocó al 2º Escuadrón del 3º Cuerpo de Caballería —en aquel tiempo, literalmente, oficiales a caballo que empuñaban sables—, así como al 3º Batallón de la 12ª División de Infantería, la Compañía del Cuartel General de Washington, cinco tanques del 1º Regimiento Mecanizado y de la 29ª Compañía Autotransportada. Los soldados no tardaron en llegar desde Forts Myer, Meade, Washington y Howard. Sumados, formaban una fuerza de 800 hombres bien armados con ametralladoras y artillería.

«Yo acompañé personalmente a los efectivos —informó más tarde al secretario de la Guerra Patrick Hurley—, en previsión de que la situación se complicara [...].»⁴¹ Así fue; el jefe del Estado Mayor apareció ataviado con su uniforme, del que colgaban todas las medallas y las condecoraciones que había ganado a lo largo de toda su carrera. Su ayudante, el comandante Dwight Eisenhower, le suplicó que no fuera, pero MacArthur era MacArthur, e hizo caso omiso de aquel buen consejo. Llegó con el Ejército y amenazó con arrestar a un hombre, mientras su familia y él eran desalojados a punta de bayoneta. El veterano, indignado, le gritó: «Después de esto, la bandera americana no significa nada para mí».

«Aquella muchedumbre no pintaba nada bien —diría MacArthur a los reporteros—. Estaba animada por la esencia de la revolución [...]. Estaban a punto de hacerse con el control directo del Gobierno por métodos arbitrarios, o a lograrlo por métodos indirectos [...]. Me sorprendería que en ese grupo uno solo de cada diez fuera veterano de guerra.» Insistió que «el Departamento de la Guerra no ha emitido orden alguna [...] en relación con ningún disturbio», a pesar de haber recibido personalmente tales instrucciones del secretario Hurley. «Por las informaciones que obran en mi poder, no ha habido heridos en ninguno de los dos bandos.»⁴²

En realidad, los soldados de MacArthur habían cargado con bayonetas y brillantes sables de caballería, y algunos de ellos habían lanzado varios cientos de botes de gas defectuosos que explotaron y ardieron, quemando a hombres y mujeres. Entonces MacArthur ordenó a sus hombres cruzar el puente de la calle 11 y pasar a la otra orilla del río Anacostia —desafiando la orden presidencial—, donde prendieron fuego a centenares de tiendas de campaña y barracas instaladas frente a los Apartamentos Anacostia. Además de los dos hombres abatidos a tiros con

anterioridad, a un joven de diecisiete años le clavaron una bayoneta en la pierna porque intentaba salvar a su mascota —un conejo— de las llamas que destruían la tienda de su familia. A un veterano, un sable le seccionó una oreja y casi le parte en dos la cabeza. Dos bebés inhalaban los gases lacrimógenos y murieron. Varios cientos de personas sufrieron quemaduras causadas por los botes de humo. Más de 20.000 personas sin hogar pusieron punto final a los «disturbios» llevándose menos de lo que habían traído a su llegada.

Una vez más, la versión de los hechos que dio MacArthur lo pintaba bajo una luz muy favorable. Trubee Davison, el secretario adjunto de la Guerra, se alegró al saber que «aquella turba políglota de vagos y maleantes» había sido desalojada.⁴³ Herbert Hoover, por su parte, felicitó a MacArthur por un trabajo bien hecho.

Por increíble que parezca, en 1933, cuando Franklin Delano Roosevelt sustituyó a Hoover en la Casa Blanca (había denunciado el trato brutal recibido por los veteranos de guerra), le pidió a MacArthur que permaneciera en su cargo de jefe del Estado Mayor. El más sorprendido con aquella decisión fue el propio MacArthur, a lo que el presidente replicó: «Douglas, creo que eres nuestro mejor general, pero me parece que serías nuestro peor político».⁴⁴ Lo cierto es que MacArthur resultaría ser una carga para Roosevelt; pero en lugar de mostrarse agradecido al presidente, el jefe del Estado Mayor se dedicó a hacer comentarios despectivos sobre él a sus espaldas. El secretario de Interior, Harold Ickes, fue uno de los que se dio cuenta de que el general era un hombre peligroso: «MacArthur es de los que cree que cuando vaya al cielo Dios le hará una reverencia y le cederá su sillón».⁴⁵ MacArthur, el cristiano fariseo que citaba frases de la Biblia, era muy criticado en la prensa nacional, y en los ácidos artículos de Drew Pearson y Robert S. Allen, por ejemplo, se le consideraba un embaucador.

La relación del militar con el presidente fue, cuando menos, curiosa. Nunca se sintió cómodo en presencia de Roosevelt, el único hombre que no sólo no se sentía intimidado por él, sino que por lo general lograba sacar lo mejor del jefe del Estado Mayor. En una ocasión, MacArthur le preguntó por qué insistía en pedirle su opinión sobre las reformas sociales «pero presta tan poca atención a mis puntos de vista sobre cuestiones militares». Al presidente se le iluminaron los ojos, dejó sobre la mesa su larga boquilla y le respondió: «Douglas, no te comento estas cosas para que me aconsejes, sino para ver tus reacciones. Para mí, simbolizas la conciencia del pueblo americano».⁴⁶ MacArthur salió de la sala casi dando un portazo.

A pesar de todo, las críticas de MacArthur al estado de deterioro de las Fuerzas Armadas estadounidenses no estaban exentas de cierta validez, y cuando Roosevelt anunció que pensaba recortar el presupuesto de la reserva y de las unidades de la Guardia Nacional, MacArthur estalló: «Cuando perdamos la siguiente guerra y un niño americano con una bayoneta atravesada en el pecho [...] escupa su última maldición, que el nombre que pronuncie no sea el de MacArthur, sino el de Roosevelt». Nadie se había dirigido nunca al presidente en esos términos, y más tarde el jefe del Estado Mayor le pidió disculpas.⁴⁷

Para MacArthur resultaba doloroso ver el Ejército cada vez más mermado, primero con Hoover y después con Roosevelt.⁴⁸ Al menos, éste usaba los fondos que quedaban para combatir la galopante depresión que todo lo devoraba, para refloatar la economía y para crear ambiciosos programas de empleo para los millones de desempleados. Uno de esos proyectos, el Cuerpo Civil

de Conservación, lo organizó en realidad el propio MacArthur, que se dio cuenta que aquellos hombres podrían convertirse en buenos soldados cuando volviera a instituirse el sistema de reclutamiento.

Desde los días de Chaumont, en Francia, Douglas MacArthur creía que había militares y políticos celosos de él, que intentaban destruir su carrera. «Mi peor enemigo siempre ha estado detrás de mí», decía. Pero cuando el general Pershing, que llevaba años en la reserva y en una ocasión se había negado a concederle un ascenso y la medalla de honor del Congreso, le escribió pidiéndole un favor personal —que ascendiera a su subordinado directo de los días de Chaumont, el coronel George Marshall, a general de brigada—, al fin le llegó el momento de la venganza. Rechazó de plano la solicitud, ordenó el traslado de Marshall a las praderas del Medio Oeste, donde le destinó al Arsenal de la Guardia Nacional de Chicago.⁴⁹

A su vez, Roosevelt se vengó de él cuando tuvo conocimiento de algunos de los comentarios difamatorios que el jefe del Estado Mayor había ido esparciendo. En 1935, en lugar de destinarlo a Filipinas en calidad de alto comisionado, con un sueldo muy atractivo, posibilidad que contempló hasta septiembre, lo propuso para un cargo de menor importancia, el de «asesor militar» del presidente Quezón.⁵⁰ Para MacArthur, todo formaba parte de la trama de Chaumont.

Sus primeros años con el presidente filipino resultaron todo un éxito. Los dos hombres colaboraban estrechamente, y Quezón le prometió un incremento anual del gasto militar de hasta ocho millones de dólares durante un período de diez años. (En 1941, la cifra se vio reducida a un millón de dólares anuales.) Con los fondos prometidos, a MacArthur lo autorizaron a alistar y formar a un nuevo y numeroso Ejército, mientras preparaba las defensas terrestres, aéreas y marítimas del país. Pero desde marzo de 1934, la situación general de las relaciones entre Estados Unidos y Filipinas se había vuelto confusa y compleja. La aprobación del Acta Tydings-McDuffie de independencia firmada en 1934 había conferido al archipiélago el estatus de Estado asociado y en ella Estados Unidos se comprometía a conceder la independencia al país en 1946. A partir de entonces, las inversiones de Washington en la defensa de las islas quedaron en una especie de limbo, y en el Congreso se murmuraba que aquello era «tirar el dinero» sin una finalidad clara.

Por su parte, Douglas MacArthur, cuya reputación se había resentido notablemente desde la represión de los veteranos en 1932, tenía problemas tanto con el Congreso como con el Ejército, y el Gobierno le obligó a renunciar a su cargo el 31 de diciembre de 1937. Aunque dejó de ser «asesor militar» oficial del Gobierno filipino, Quezón lo nombró comandante general del Ejército de su país, y le concedió el título de mariscal de campo, así como un atractivo aumento de sueldo.⁵¹

Sin embargo, con el paso del tiempo, el presidente Quezón empezó a vacilar de nuevo, pues por una parte temía el ataque de Japón, pero por otra creía que, precisamente, un incremento de las defensas filipinas podía alentar a los japoneses a consumir la invasión, a pesar de que MacArthur le aseguraba que Toldo no se atrevería jamás a atacar Manila. Al fin, Quezón dio marcha atrás, defendió la neutralidad filipina y exigió la independencia inmediata, lo que, en su opinión, disiparía los recelos nipones y evitaría su intervención militar en el país. Según él, Chamberlain actuaba de un modo similar con los alemanes, así que no veía por qué la estrategia no había de funcionar allí. Washington, que ya tenía dudas sobre su compromiso militar con el archipiélago,

sentía descontento con los frecuentes e impredecibles cambios de orientación de la política de Quezón, lo mismo que MacArthur cuando el presidente filipino se retractó de lo prometido y recortó el presupuesto militar.

La consecuencia fue que MacArthur, recién casado con Jean Marie Faircloth, de Tennessee, vio frustrado su intento de preparar un sistema defensivo para el país. Pasaba mucho más tiempo en su lujoso ático del Hotel Manila, en sus terrazas con vistas a la amplia bahía, la isla de Corregidor y las selvas de Bataan, a unos 40 kilómetros de distancia, envueltas en la neblina tropical. La moral estaba por los suelos y el alistamiento anual, que había llegado a ser de 155.100 hombres en 1936, había caído hasta los 90.700 en 1940. Y lo que era peor, sólo 36.600 de los oficialmente inscritos llegaron a completar el período de instrucción básica de cinco meses y medio de duración. En efecto, el nuevo Ejército filipino de soldados de carrera, cuyas excelencias tanto había cantado hacía apenas un par de años su «mariscal de campo», se componía de tan sólo 468 oficiales y 3.697 soldados. La importante 1ª División de Infantería contaba sólo con un regimiento de más de 300 hombres. Sobre el papel, Douglas MacArthur informó al Gobierno filipino que su gran Ejército contaba con 6.000 oficiales y 135.000 soldados de reemplazo, contando a los reservistas, organizado en diez divisiones de infantería. En la práctica, el mariscal no contaba ni con una décima parte de aquella cifra.⁵²

En cuanto a la Fuerza Aérea filipina, su primer escuadrón poseía veintiún aviones de ataque y exploración cuando al fin se creó en 1939. El 31 de diciembre de 1941 su dotación sólo había aumentado en diecinueve nuevos aparatos, y el número total de pilotos disponibles para todas las clases de aviones no superaba los cien.⁵³

MacArthur vivía en un mundo de fantasía. Cuando intentó convocar a sus reservistas, decenas de miles de hombres no se presentaron a cumplir con su deber, y las maniobras de aquel año fueron un desastre. Muchos de los que sí acudieron carecían del más elemental sentido de la disciplina, y ni siquiera conocían el manejo de las armas. Provenían de regiones diferentes y hablaban distintas lenguas, de modo que casi nunca entendían las órdenes que recibían. A MacArthur tampoco le ayudaba demasiado el derrotista presidente Quezón que, en una alocución pública ante miles de filipinos en el estadio Rizal, declaró que «las islas no podrían defenderse ni aunque todos los filipinos recibieran las armas más modernas»,⁵⁴ a pesar de que anteriormente MacArthur hubiera asegurado a los lectores de la revista *Christian Science Monitor* que la isla de Luzón tenía «sólo dos regiones costeras en las que un Ejército hostil de dimensiones considerables podría desembarcar. Y ambas se encuentran defendidas por fuertes posiciones que, si se dotan y se preparan de manera conveniente, *presentarían, ante una fuerza de ataque, una barrera de penetración prácticamente imposible*».⁵⁵ — En aquellas declaraciones, añadía que «un bloqueo japonés no resultaría viable con el acuerdo tácito de las demás naciones del Pacífico»⁵⁶ e insistía en que el Gobierno filipino «alcanzará un nivel defensivo considerable y disfrutará de un grado razonable de seguridad si se preparara y se muestra decidido a repeler los ataques». Es más, según él no había «razones plausibles para un ataque» de los japoneses al archipiélago, y a modo de conclusión añadía que, por tanto, no había nada más que comentar.⁵⁷ Simultáneamente, el presidente Quezón comunicaba a sus compatriotas que, hicieran lo que hicieran, el país era indefendible.

Capítulo 10

Filipinas: «Límite de la resistencia humana»¹

Ha existido un empeño constante por parte de la prensa [estadounidense], alentado sin duda por los imperialistas, en menospreciar la capacidad potencial de los filipinos en todas las áreas, y muy especialmente en el arte de la guerra.

DOUGLAS MACARTHUR, febrero de 1941²

Las Unidades del Ejército de Filipinas y la Fuerza del Norte de Luzón estaban sentenciadas ya antes de que empezaran a combatir [...]. No tuvieron nunca posibilidades reales de vencer.

JONATHAN WAINWRIGHT, *Historia del General Wainwright* (1946)³

El 13 de diciembre de 1939, tres meses después de que los alemanes invadieran Polonia, el mariscal de campo Douglas MacArthur, acompañado de su joven esposa, Jean, se encontraba en el puerto de Manila, donde había acudido para despedirse de su anterior lugarteniente, Dwight David Eisenhower, y de su mujer, Mamie. Se trataba de todo un acontecimiento, y el muelle estaba lleno hasta la bandera de los pasajeros que iban a tomar el lujoso transatlántico, ocupado sobre todo de esposas de estadounidenses y militares. «Ike» había servido a las órdenes de MacArthur desde que éste era jefe del Estado Mayor en Washington, y en varias ocasiones le habían ofrecido puestos de mando en el Departamento de Guerra, que hasta ese momento MacArthur no le había permitido aceptar. A pesar de la Estrella al Servicio Destacado que recientemente le había impuesto el presidente Quezón, Eisenhower estaba impaciente por alejarse del imperioso MacArthur. Con todo, «la supuesta hostilidad entre nosotros se ha exagerado —comentaría Ike—; después de todo, debe de existir un fuerte vínculo entre dos hombres que llevan siete años trabajando juntos. [...] [En nuestra despedida] Hablamos sobre las negras perspectivas mundiales, pero nuestros presagios se orientaban a Europa, no a Asia».⁴ MacArthur era experto en esquivar la realidad, y Ike no deseaba que su estancia tuviera una despedida amarga. Jean y Mamie se abrazaron y se dijeron adiós con lágrimas en los ojos. Luego, los MacArthur vieron zarpar el transatlántico de la Líneas Grace y perderse entre las neblinas de la bahía de Manila rumbo a California, vía Honolulu, donde les aguardaba un mundo muy distinto.

Las armas «todavía no resonaban» en Filipinas, como escribiría más tarde Ike a MacArthur desde Washington, «pero [...] cuando empiecen a hacerlo, supongo que tú estarás de lleno en el fragor de la batalla». MacArthur no estaba de acuerdo con él. Eisenhower comentó más tarde que

Quezón le había dicho que «cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor, MacArthur seguía convencido, por algún extraño motivo, de que Filipinas mantendría su neutralidad y no sería atacada».⁵ Esa actitud de MacArthur de negar la evidencia no era nueva. Durante la Primera Guerra Mundial, en Francia, apenas se había puesto el casco, la máscara antigás ni había llevado la pistola al cinto, aunque estuviera al frente de sus hombres en el campo de batalla. Y a pesar de que, como consecuencia de su arrogancia, fue gaseado en un par de ocasiones, creía que los alemanes todavía tenían que inventar una bala o una bomba capaz de matarle. El dedo de Dios se había posado sobre él, como solía decir el duque de Wellington después de la batalla de Waterloo, y lo protegería. Y si él era intocable, Filipinas también lo sería. Creía que su prestigio era tal que los japoneses no osarían atacar. O al menos lo creía a ratos. Sus opiniones y su valoración de los acontecimientos cambiaban considerablemente, muchas veces en función de su estado de ánimo o del público al que se dirigiera. Además, estaba su «plan decenal» para construir las defensas filipinas que, según declaraba, desafiaba cualquier ataque enemigo.

Pero la realidad iba por derroteros bien distintos, como reconoció Joaquín «Mike» Elizalde, el americano-filipino que ejercía de comisionado residente de Washington, en abril de 1941, al afirmar que «no quisiera parecer pesimista, pero llegados a este punto, sinceramente no veo cómo vamos a evitar una guerra en el plazo de sesenta o noventa días».⁶ Y en sus memorias, Elizalde sabía que, en conjunto, la confrontación debería plantearse como una «guerra de desgaste contra el propio Japón». Filipinas estaba totalmente rodeada por los japoneses pero, según sus palabras, «sabíamos desde el principio que [...] nosotros [junto con Estados Unidos], podíamos superar a Japón y acabar derrotándolo por tierra, mar y aire». El presidente Quezón discrepaba tanto de MacArthur como de Elizalde, y recomendaba que el país diera muestras de amistad a Japón que sirvieran para mantener la neutralidad de Filipinas en caso de guerra, y más si Estados Unidos concedía la independencia al país antes de que estallaran las hostilidades. MacArthur se mostraba parcialmente de acuerdo con ese razonamiento, lo que provocó gran revuelo en Washington. La táctica de Quezón «podía ofrecer la mejor solución para lo que está a punto de convertirse en una debacle», comentó semanas después a instancias de Quezón, suscitando la ira de Roosevelt. «¡Eso no podemos hacerlo de ninguna manera!», le reprendió el presidente, para gran alivio de su jefe del Estado Mayor, George Marshall, que más tarde confesaría que «en aquel momento aparté de mi mente cualquier duda que pudiera haber albergado hacia él [Roosevelt] hasta entonces, y llegué a la conclusión de que se trataba de un hombre de gran talla». El mismo MacArthur acabó retractándose y aseguró que en ningún momento se había decantado por la neutralidad y que sin duda había sido «malinterpretado». Con todo, tal vez la explicación a su aquiescencia inicial con el plan de Quezón deba buscarse en otra parte, pues el mariscal de campo había coaccionado en secreto al presidente filipino para que obligara a las arcas del Estado a entregarle extraoficialmente medio millón de dólares, dinero del que nunca informó al Tesoro estadounidense pero que probablemente quería destinar a garantizar el futuro de su esposa y su hijo en caso de que muriera.⁷ En aquel tiempo, seguía percibiendo el salario completo del Gobierno filipino, además de su pensión de general en la reserva.

En otros momentos, Quezón apoyaba plenamente el empeño de MacArthur de construir una gran fuerza terrestre y aérea de reservistas bien entrenados. Pero sin razón aparente cambiaba de

parecer radicalmente, y recortaba el presupuesto militar que había prometido de manera solemne tras la renuncia de MacArthur al Ejército de Estados Unidos —renuncia forzosa, pues se negó a presentarse al cumplimiento de su deber en su país—, que le llevó al cargo de mariscal de campo del nuevo Ejército de Quezón.

Que los corresponsales extranjeros expresaran dudas considerables sobre la capacidad de los filipinos para velar por su propia defensa era algo que ofendía sobremanera a MacArthur, ofensa que hacía extensible a los arraigados temores del presidente Quezón. «Ha existido un empeño constante por parte de la prensa [estadounidense], alentado sin duda por los imperialistas, en menospreciar la capacidad potencial de los filipinos en todas las áreas, y muy especialmente en el arte de la guerra», replicó un airado MacArthur al comisionado Elizalde en febrero de 1941.⁸ El general insistía en que había un grupo que aseguraba que «la nación filipina no puede permitirse la construcción de un sistema defensivo [...]. La respuesta ante esa afirmación es que la autodefensa es la primera ley de las naciones, así como de los individuos, y que decir que una nueva nación no puede defenderse equivale a afirmar que Filipinas no puede convertirse en un país independiente. Los que se oponen al sistema de defensa ignoran, sencillamente, los factores y las lecciones de la Historia», concluía, en referencia al claro entusiasmo con el que filipinos de toda condición habían respondido ante todos los llamamientos gubernamentales en los que se solicitaba la financiación del Plan de Defensa Filipino.⁹

Leonard Gerow, responsable de la División de Planificación Bélica, con sede en Washington, disentía con vehemencia de las afirmaciones de MacArthur. El Ejército filipino, al que éste definía como «bien entrenado», es de «dudosa eficacia en el combate», advirtió oficialmente a George Marshall en junio de 1941.¹⁰ Gerow desaconsejaba la instalación de un mando del Ejército estadounidense en el Extremo Oriente, pues éste no estaba en posición de defender la zona. El Plan de Guerra Naranja ya había llegado a esa misma opción de manera concluyente y proponía el sacrificio de Filipinas. Con todo, George Marshall seguía bajo el influjo de la retórica, la mística y la confianza incomprensible de MacArthur, que entre otras cosas realizaba valoraciones erróneas tanto de la situación en el Extremo Oriente como de la calidad del Ejército filipino, de cuyo entrenamiento él había sido personalmente responsable desde su llegada a Manila a finales de 1935. Además, Roosevelt creía sin reservas a su jefe del Estado Mayor y a su viejo compañero de disputas, y exageró al afirmar que «fueran cuales fueran las diferencias que surgieran entre nosotros [MacArthur y Roosevelt], aquello nunca enfrió en lo más mínimo el afecto personal que sentía por él».¹¹

Por más que hubiera quien opinara lo contrario, MacArthur no veía razones para preocuparse por Filipinas ni por la amenaza japonesa. Como aseguró con vehemencia al periodista John Hersey a mediados de 1941, «la situación de Filipinas parece sólida: ya contamos con doce divisiones filipinas entrenadas». En realidad, descontando a la famosa División Filipina de Exploradores, que no formaba parte propiamente del Ejército filipino, sino que recibía instrucción del estadounidense y estaba bajo su mando directo, aquellas doce divisiones no existían. Sobre el papel había sólo diez, y ni una sola de ellas había sido entrenada, ni había recibido dotación ni equipo, y eso que habían pasado ya cinco años desde la llegada de MacArthur al archipiélago. Éste también aseguró a Hersey que «los alemanes han pedido a Japón que no active ningún problema

en el Pacífico», pues Alemania ya estaba reteniendo a una parte significativa de la Marina estadounidense en la zona —barcos que de otro modo se alinearían con las fuerzas británicas y holandesas en contra de la Armada alemana en el Atlántico y el Mediterráneo—. También eso era absurdo, y MacArthur nunca aportó pruebas que avalaran aquella afirmación. Las relaciones entre Tokio y Berlín eran, como máximo, formales, y obstaculizadas por suspicacias raciales. Berlín se había negado categóricamente a cooperar en gran parte de las campañas bélicas japonesas. Hirohito, por su parte, había asegurado en público que él personalmente no confiaba en las potencias del Eje.

Sin dejar de caminar de un lado a otro en el espacioso salón de su suite-ático del Hotel Manila, MacArthur le dijo a Hersey que en el hipotético caso de que Japón acabara entrando en la guerra, «estadounidenses, británicos y holandeses repelerían su ataque con la mitad de las fuerzas que en ese momento tenían desplegadas en el Extremo Oriente». He aquí otro ejemplo de su incapacidad para captar las cuestiones navales más elementales y, en ese caso, de la situación de las fuerzas operativas en el Pacífico en relación con las de la Armada Imperial japonesa. El número de barcos estadounidenses ya era escaso antes de Pearl Harbor, y disminuyó aún más cuando varios de los buques fueron trasladados al Atlántico, incluidos acorazados y un carguero, en ayuda de Gran Bretaña. Así, la Flota del Pacífico quedó con algunos acorazados, unos pocos cruceros y sólo tres portaaviones, prácticamente nada si se compara con los siete portaaviones japoneses grandes y los cuatro más pequeños. Además, la fuerza aérea combinada del Ejército y la Marina sumaba varios miles de bombarderos y cazas modernos operativos, manejados por pilotos que tenían años de experiencia real obtenida en la guerra de China. Por otra parte, la producción estadounidense de bombarderos y cazas era aún muy incipiente. Y su fuerza aérea no contaba con los suficientes aparatos ni pilotos para defender siquiera Hawai, el canal de Panamá y Filipinas, sin contar con el territorio continental.

Con todo, MacArthur cerraba los ojos a esa dura realidad, y prefería pensar que las fuerzas japonesas eran vulnerables, informando a John Hersey que el Ejército japonés «había reducido su eficacia [en China] y había pasado de ser una Fuerza Armada de primera clase a serlo de tercera». Lo cierto era que Japón contaba con dos millones de soldados sólo en China. Es más, MacArthur llegó incluso a asegurarle a Hersey que Japón no se atrevería a avanzar más hacia el sudeste del Pacífico porque temía el «frente unido» que formarían británicos, holandeses y americanos, cuando la realidad era muy distinta: Tokio lo tenía todo preparado desde hacía tiempo, y Japón estaba a punto de invadir el sur de Indochina, Malasia, Tailandia, Borneo, Java, Sumatra, Hong Kong, Singapur y Filipinas, y de emprender la expansión hacia el este atacando Wake, Guam, Midway y Pearl Harbor.

«El general es enfático [...] y parece seguro de lo que dice [...]. Salgo un poco más tranquilo ante la situación», aseguraría Hersey a sus lectores.¹² Parece evidente que la versión de la realidad de MacArthur, su capacidad de juicio, su habilidad para ofrecer a Washington una valoración precisa de la situación en el Extremo Oriente —de la que, con su modestia habitual, se consideraba un experto— era cuando menos sesgada. El caso es que todas las previsiones y análisis que le hizo a John Hersey no tardaron en revelarse totalmente erróneas. Una vez más, los «hechos» de MacArthur se parecían demasiado a los creativos «Boletines de la Grand Armée».

(No debe sorprender que MacArthur dictara literalmente muchos de sus nuevos comunicados a través de la Oficina de Relaciones Públicas, para disgusto de los oficiales al mando.)

Hasta ese momento, El Plan de Guerra Naranja (WPO-3) —o Rainbow 5 revisado, como pasó a llamarse— había defendido el abandono del Extremo Oriente, incluida Filipinas, en caso de un ataque japonés, al menos hasta que pasados unos meses llegaran refuerzos. Ello implicaba que las fuerzas filipinas debían retirarse a la península de Bataan, a la Base Naval de Cavite y al recientemente concluido laberinto que se erigía en la isla de Corregidor —la gran fortaleza rocosa que se divisaba desde la capital del país y custodiaba la entrada a la Bahía de Manila—. Si es cierto que muchos periodistas acreditados en el archipiélago no lograron captar la complejidad de la alarmante situación regional, la Marina estadounidense contaba con expertos que sí estaban al corriente de la realidad del Extremo Oriente. Entre ellos estaba Kelly Turner, que se reunía a diario con Leonard Gerow y le informaba de la evolución naval de los acontecimientos. Gerow, a su vez, seguía confirmando ciertas realidades desagradables a George Marshall, el jefe del Estado Mayor del Ejército.

«Tanto el secretario de la Guerra [Henry Stimson] como yo nos sentimos sumamente preocupados por la situación en el Extremo Oriente», confesaba Marshall a MacArthur en un mensaje secreto enviado el 20 de junio de 1941.¹³ A estas alturas, el mariscal de campo seguía en la lista de reservistas, y ahora el jefe del Estado Mayor le informaba de que, a causa del rápido deterioro de la situación, pronto sería llamado a reincorporarse al servicio activo en calidad de «comandante general del Ejército para el Extremo Oriente».

La rendición del sur de Indochina a los japoneses en julio de 1941 fue el catalizador que le hacía falta a Roosevelt para pasar a la acción. El 26 de julio, el presidente unió de manera oficial el Ejército del Estado Asociado de Filipinas al de Estados Unidos, mientras Marshall, por radio, comunicaba a MacArthur que «ese día entra en vigor su nombramiento [...] como comandante general de las Fuerzas del Ejército de Estados Unidos en el Extremo Oriente». El general, de sesenta y un años, respondió: «Lo haré lo mejor que pueda».¹⁴

Echando un vistazo a la hoja de servicio de MacArthur correspondiente a la Primera Guerra Mundial se llegaba a la rápida conclusión de que se trataba del general más dinámico, brillante, original y agresivo en todo el Ejército estadounidense, realidad que incluso los franceses reconocían. Pero desde entonces habían pasado años, y lo que Washington no tenía en cuenta era que el MacArthur de 1918 ya no era el mismo. El joven general que se pasaba todos los días en primera línea de fuego con sus hombres, encarnación del ímpetu, líder extraordinario con una gran capacidad de juicio que desplegaba en una fracción de segundo, y basándose siempre en la planificación detallada de los efectivos, ya no parecía capaz de demostrar ninguna de aquellas aptitudes.

Desde 1935 se había relajado mucho en el cumplimiento de sus obligaciones, que pasaban por preparar el nuevo Ejército filipino, tal como, tristemente, se pondría de manifiesto una vez se dictaran las órdenes de movilización en noviembre de 1941. Tachado de «extremadamente reservado», apenas se reunía ya con muchos de sus oficiales, ni siquiera con los que ocupaban

puestos clave. Lo que hacía era encerrarse en su despacho, y ya no bajaba a las trincheras ni a los cuarteles de campaña. Todo pasaba por el filtro de su nuevo subordinado, Richard Sutherland, un responsable con frecuencia insensato y poco comunicativo imbuido también de un fuerte sentimiento de superioridad. Es más, MacArthur se relacionaba socialmente con más filipinos que estadounidenses, a los que parecía rehuir deliberadamente. Fue a Manuel Quezón, y no a algún oficial americano, a quien pidió que fuera el padrino de su malcriado hijo Arthur MacArthur IV.

La invasión japonesa del sur de Indochina alteró de pronto el clima político de Washington, donde se estaba produciendo un profundo cambio en las normalmente tranquilas aguas del Potomac. «A causa de la situación en el Extremo Oriente —escribió Stimson, el secretario de la Guerra, a Roosevelt, el 25 de julio— deben darse todos los pasos necesarios para *incrementar la capacidad defensiva de las islas Filipinas*.» Un cambio radical, incluso para Stimson, que siempre se había mostrado cauto en extremo. Leonard Gerow, responsable de Planificación Bélica del Ejército, estaba muy impresionado. Lleva años preparar a un Ejército para la guerra, reclutar a los hombres, formarlos, suministrarles material, armamento, munición, organizar la logística, antes de trasladarlos al teatro de operaciones. Asimismo, también se tarda mucho tiempo para la construcción de fortalezas, instalaciones defensivas modernas, depósitos y puertos, y para desarrollar nuevos equipos. Cuando incluso el práctico Sutherland admitía que aquella llamada súbita a la defensa de las islas equivalía a una «tarea casi imposible», MacArthur lo ignoró, igual que había hecho Stimson. «Debemos defender el archipiélago», insistió MacArthur, como de costumbre lleno de unas contradicciones que confundían y desconcertaban a todos.¹⁵

Sin embargo, el pesimismo de Gerow y Sutherland no logró aplacar en lo más mínimo el nuevo ardor guerrero de George Marshall, y el 18 de octubre de 1941 informó a la Junta de jefes del Estado Mayor que estaban a punto de abandonar el Plan de Guerra Naranja, o Rainbow 5, y de abrazar los nuevos, geniales y «agresivos» planes de MacArthur para la protección de las islas ante un ataque japonés.¹⁶ Marshall prometió al comandante general el envío inmediato de docenas de fortalezas volantes B-17 y cazas P-40. Lo antes posible también había de llegar artillería y municiones, así como más soldados.

Pero antes había que hacer los pedidos a las industrias, y había que encontrar barcos que transportaran los P-40, la artillería, el material y los hombres. Marshall se dio cuenta de pronto de que las quejas de Kelly Turner sobre la falta de buques de carga eran tristemente ciertas. E incluso cuando se conseguía o se confiscaba algún barco (incluidos los transatlánticos de lujo), el trayecto entre la Costa Este de Estados Unidos y el Extremo Oriente duraba semanas. Pero es que incluso en esos casos no había tiempo para prepararlos y acondicionarlos como «transportes con carga de combate».* Marshall se dio cuenta de que hacerlo supondría un retraso adicional de dos semanas. Así, todos los cargueros deberían ser descargados y la carga debería reorganizarse de nuevo, íntegramente, en Nueva Zelanda y Australia, para ser cargada de nuevo en barcos que la trasladarían a la zona de combate. Además del problema del transporte estaba la escasez de efectivos a la que se enfrentaban tanto el Ejército como la Marina. Millones de hombres deberían presentarse voluntarios o ser llamados a filas en los siguientes doce meses, y deberían iniciarse con urgencia programas de instrucción tanto para oficiales como para pilotos y soldados.

A pesar de congelar las cuentas japonesas en Estados Unidos y de cerrar el canal de Panamá al

transporte marítimo nipón, el propio MacArthur no estaba convencido aún de que Tokio llegara a atacar Filipinas, y sólo con el tiempo modificaría su apreciación. Estaba seguro, eso sí, de que en cualquier caso el ataque no se produciría antes del 1 de abril de 1942, como comentó, entre otros, a Sutherland, Wainwright y a Marshall. Los japoneses eran muy conscientes de lo precario de su posición, y deberían actuar de inmediato para conseguir nuevos suministros de níquel, caucho, aviones, combustible, petróleo y aluminio. Filipinas disponía del níquel que tanta falta le hacía. Borneo y Java podían proporcionarle toda la gasolina y el crudo necesarios. Malasia, el caucho, e Indochina, el arroz. Esta, además, contaba con unos campamentos militares, puertos y campos de aviación estratégicamente situados que podían serles muy útiles en futuras operaciones.

Mientras, el testarudo Gerow persistía en su intento de presentar esas realidades a un George Marshall empeñado en ignorarlas. MacArthur aseguró a Washington que pronto dispondría de 200.000 hombres bien entrenados dispuestos a luchar. Pero Gerow no le creyó y, más realista, calculó que, como máximo, lograría movilizar a tan sólo 76.000 reservistas filipinos. La realidad era que no sólo no habían sido llamados a filas, sino que ni siquiera habían recibido la instrucción básica, que duraba cinco meses y medio y a la que en teoría debían someterse todos los grupos incorporados a la reserva activa. Así, según se vio, muchos de los alistados no habían disparado un arma en su vida. Gerow le comunicó a Marshall que, incluidas las fuerzas estadounidenses, MacArthur sólo podía contar el 1 de agosto de 1941 con 101.550 hombres, la mitad de los que éste aseguraba.¹⁷

Aunque más tarde MacArthur acabó admitiendo, con reticencias, el «amplio alcance de las operaciones enemigas» en el Extremo Oriente, «particularmente en aviación», siguió asegurándole a Marshall que «creemos que la fuerza y la composición de las fuerzas defensivas bastan» para garantizar la defensa de todo el archipiélago. Incluso llegó a rechazar el ofrecimiento de éste de enviar divisiones de EE.UU. en aquel momento, y en sus informes aseguraba que los planes defensivos filipinos «progresaban a pasos agigantados», y que sin duda se habrían completado el 1 de abril de 1942.¹⁸

Lo que sí necesitaba de Washington, según se encargaba de recalcar, eran armas, munición, baterías antiaéreas modernas, radares, equipos de comunicación y, sobre todo, aviones de guerra con los que poder atacar a los japoneses en caso de un posible desembarco, así como sus bases aéreas más importantes, situadas principalmente en Formosa (la actual Taiwán).

En realidad, el general Lewis Brereton, que había llegado a Manila el 3 de noviembre para hacerse cargo de la Fuerza Aérea de Estados Unidos en Filipinas a petición expresa de MacArthur, ya contaba con 74 bombarderos pesados y medios, y con 175 cazas (contando los 107 Curtis P-40), que deberían haber bastado para disuadir cualquier desembarco japonés. Sin embargo, el día en que éste se produjo, MacArthur le dijo al presidente Quezón que nunca había estado muy convencido del sistema de defensa marítima en su conjunto, a pesar de haber sido él quien había diseñado y promulgado un plan aceptado por Washington.¹⁹

Como de costumbre, Douglas MacArthur ofreció tantas explicaciones contradictorias sobre sus acciones y planes que logró cubrirse las espaldas ante cualquier eventualidad. En ese sentido, más tarde comentaría que «mis órdenes de no iniciar hostilidades contra los japoneses fueron explícitas [...]. Yo, personalmente, no tenía la más mínima duda de que seríamos atacados, pero en

el ámbito local existía una gran esperanza de que eso no llegara a producirse [...]. En realidad, yo había ordenado, por razones de seguridad, que los bombarderos se retiraran de Luzón». Lo cierto fue que Brereton solicitó a MacArthur autorización para realizar un ataque aéreo sobre Formosa en caso de guerra, pero éste negó incluso que tal solicitud le hubiera sido formulada. «De haberme llegado tal propuesta, sin duda la habría rechazado», declaró tras la guerra.²⁰

Cuando llegó la sangrante derrota, MacArthur alabó a Brereton pero atacó agriamente a la Marina de Estados Unidos. Según él, el desastre se debía íntegramente a Harty a King, el jefe de Operaciones Navales. «El almirante Thomas C. Hart [...] estaba seguro de que las islas estaban perdidas de antemano y no hizo esfuerzo alguno por abrir las líneas de suministros» y más tarde «retiró el grueso de sus fuerzas a las Indias Holandesas Occidentales».²¹

En realidad, el 27 de octubre, el almirante Tom Hart había solicitado que Washington le permitiera enviar su minúscula Flota Asiática a la Bahía de Manila para proteger el país y las fuerzas de MacArthur, petición que Frank Knox denegó el 20 de noviembre, fecha en que dio a Hart orden de partir.²² El «grueso de sus fuerzas» se componía sólo de un crucero pesado (el Houston), y de dos cruceros ligeros escoltados por trece viejos destructores y veintisiete submarinos de todas las clases. La «Flota Asiática» de Hart se consideraba, sencillamente, demasiado vulnerable. Era incapaz de impedir, sin duda, que una fuerza japonesa naval y aérea se acercara a las costas filipinas, e incluso de protegerse, pues carecía de portaaviones desde los que establecer una base de protección del espacio aéreo. Por otra parte, se esperaba que un gran número de submarinos operativos, distribuidos en un espacio muy amplio, resultaran de utilidad. En sus memorias, MacArthur se lamentaba de que, según las especificaciones del Plan Raibow 5, que seguía en vigor, la Marina debía tener asegurado «que nuestras líneas de suministros —las rutas marítimas— permanecieran abiertas [...]. La Flota Pacífica podría entonces penetrar con una fuerza masiva, escoltando a los soldados de tierra de reemplazo. La Marina, al ser incapaz de mantener nuestras líneas de suministro, nos privó del mantenimiento, la munición, las bombas, el combustible y otros elementos imprescindibles para el funcionamiento de nuestra fuerza aérea». Pero las críticas de MacArthur no terminaban ahí. «Aunque el almirante King creyera que la flota no contaba con suficientes recursos para proseguir hasta Manila, mi impresión era que nuestra Marina subestimó sus propias fuerzas y podría haber penetrado para dar un respiro a nuestro Ejército, que se encontraba muy presionado. El bloqueo japonés a Filipinas existía, hasta cierto punto, sobre el papel [...]. Había una gran reserva de potencial naval en el océano Atlántico y en el Mediterráneo —insistía—. *Un esfuerzo naval serio podría haber salvado Filipinas y haber detenido el avance japonés hacia el sur y hacia el este.*»²³ Y eso no era todo. Según MacArthur, «las Marinas americana y británica podrían unirse sin grandes riesgos para realizar dicha incursión, pues el peligro de confrontación con la flota italoalemana es mínimo». Por decirlo con sus palabras, «desde tiempo inmemorial, las líneas más débiles han sido vías de comunicación», y como la línea naval japonesa «no está defendida por bombarderos enemigos» y, es más, estaba custodiada apenas por «elementos navales dispersos», un ataque naval a gran escala iniciado por Estados Unidos «aliviaría de inmediato la presión en el sur y es la única manera de aliviarla». Sin embargo, a la larga, MacArthur reconoció que su país no podía vencer en el Extremo Oriente sin «alcanzar la supremacía aérea», factor que superaba en importancia al elemento naval.²⁴

Primero fue culpa de la Marina y de su falta de presencia; luego, en sus conclusiones, la victoria ya no dependía de ésta, sino de la «supremacía aérea». Lo que llama más la atención de esos polémicos comentarios de Douglas MacArthur es que estaba en desacuerdo con los jefes del Estado Mayor británicos y americanos, y con las prioridades de la guerra estipuladas ya en agosto de 1941 entre Roosevelt y Churchill. Dichas prioridades se ratificaron en la Arcadia o Primera Conferencia de Washington, que se inició a finales de diciembre de 1941 y establecieron la derrota de Alemania como primer objetivo de la guerra, dejando la campaña del Pacífico, en el mejor de los casos, como secundario. En ese momento, sencillamente, no había ni hombres ni material de guerra para iniciar dos grandes campañas militares simultáneas en Europa y el Pacífico.

George Marshall llegó a disculpar, ante el mariscal de campo sir John Dill, el error de apreciación de MacArthur. «Las medidas que el general MacArthur defiende serían muy válidas si sólo estuviéramos en guerra con Japón. En nuestra opinión, el Pacífico no debe convertirse en nuestro principal teatro de operaciones.»²⁵ En realidad, aquel comentario anterior suyo en el que definía como mínimo el peligro de confrontación entre británicos y americanos con la flota italoalemana en el Atlántico y el Mediterráneo, revelaba una alarmante falta de sensatez e incapacidad increíble para captar cuáles eran las cuestiones básicas que estaban en juego a gran escala. Por ejemplo, sólo en el Mediterráneo, la Royal Navy luchaba a diario por su supervivencia, en su intento de escoltar convoyes con suministros hasta Malta, Alejandría y el 8º Ejército.²⁶ El daño que los submarinos alemanes infligieron en la flota mercante británica fue enorme: 568 barcos fueron hundidos, lo que supuso un total de 3.116.703 de toneladas perdidas sólo en los primeros seis meses de 1942.²⁷ En esa cifra no están incluidos los buques de guerra hundidos por los alemanes. (Desde el ataque japonés a Filipinas hasta mayo, sus submarinos hundieron 206 barcos sólo frente a la Costa Este de Estados Unidos.)²⁸ La versión de MacArthur revelaba una distorsión de los hechos grave y muy preocupante, y más viniendo de un comandante de su rango, competente y por lo general bien informado. Incluso alguien que solía defenderlo, George Marshall —que, a pesar de ello, nunca había sentido especial devoción por el arrogante MacArthur—, se sintió afectado y avergonzado por sus lamentables errores, afirmaciones e invenciones. Y su decepción sería aún mayor cuando descubriera que su pretensión de estar preparado «para cualquier eventualidad» no era más que un fraude, fraude que habría de costar muchas vidas de estadounidenses y filipinos. Cuando, más tarde, el archipiélago cayó y los aliados luchaban en Nueva Guinea, MacArthur volvería a hacerlo, a alardear en la prensa que él estaba personalmente al mando de los soldados en Buna y Gona, cuando la realidad era que se había negado a abandonar la cómoda residencia del gobernador situada en Port Moresby, ni en una ocasión siquiera, para presenciar el desastre que estuvo a punto de tener lugar y que no se consumó gracias a la intervención *in extremis* del general de brigada Bob Eichelberger. Y por si todo eso fuera poco, MacArthur ordenó que les sacaran una foto a Eichelberger y a él «en el frente» de Nueva Guinea, foto que en realidad fue tomada en el campo de entrenamiento del general de brigada, en Australia. Todas esas invenciones resultaban más penosas si cabe teniendo en cuenta que Douglas MacArthur había sido un extraordinario comandante que no le había temido a nada y que había conducido personalmente a sus hombres a la batalla una y otra vez en

Francia, durante la Primera Guerra Mundial. A una magnífica hoja de servicios, envidia de todo veterano, se había dedicado a añadir mentira tras mentira, manchando así su propio bien nombre.

El personal del que por aquel entonces MacArthur se rodeaba tampoco resultaba demasiado tranquilizador. Dick Sutherland, que había sustituido a Dwight D. Eisenhower como ayudante en jefe del general en 1939, contaba con unas credenciales intachables. De familia distinguida, se había graduado en la Universidad de Yale, obtenido destino en el Ejército y servido en Francia con las Fuerzas Expedicionarias Estadounidenses. Posteriormente estudió en la Academia de Guerra del Ejército y en la Escuela de Altos Mandos y Estado Mayor, pero no conoció a MacArthur sino en un curso que siguió en la Academia de Guerra del Ejército entre los años 1932 y 1933. En 1938, éste lo escogió como ayudante de Eisenhower.

En un principio, MacArthur se mostraba satisfecho con su elección, y lo describía como «todo un hallazgo. Conciso, enérgico y capaz, su ayuda me ha resultado inestimable a la hora de clarificar y cristalizar la situación». Sin embargo, al final, fue el único en darse cuenta de lo difícil y arrogante que era quien fuera su asistente. Al llegar al grado de general de brigada, Sutherland ya había dado muestras de ser un manipulador sediento de poder que se jactaba de hacer esperar largo tiempo a los oficiales de tierra, mar y aire antes de recibirlos. El futuro jefe de la fuerza aérea de MacArthur, George Kenney —que fue quien, más que cualquier otra persona a su mando, exceptuando al general Eichelberger, ganó realmente la guerra del Ejército en el Extremo Oriente—, recordaría pasado el tiempo una velada en Port Moresby con Sutherland y MacArthur en la que aquél conversaba de «las limitaciones de la democracia en tiempos de guerra». Dijo que «en el Congreso se debatía demasiado», y opinó que era el propio presidente quien debía decidir sobre las cuestiones principales. Según Kenney, «creía que en tiempos de guerra era incluso recomendable dejar de celebrar elecciones», a lo que MacArthur se limitó a responder: «Me temo que tu problema es que eres un autócrata nato».²⁹ (Lo que no era poco, viniendo del mayor autócrata nato de todos.) El deseo de Sutherland de suspender la labor del Congreso y establecer un gobierno de un solo hombre no pareció perturbar a MacArthur. Cualquier otro alto mando del Ejército habría demostrado preocupación ante una mentalidad como aquélla. El general Robert Eichelberger, el mejor oficial de MacArthur, a quien sólo se le asignaban las misiones más difíciles, había conocido a Sutherland en Fort Leavenworth, y cuando ejercía en Washington. Obligado ahora a colaborar estrechamente con él, bajo el mando de MacArthur, Eichelberger, en privado, comentó a su esposa «Miss Em» (en cuyo honor titularía sus memorias) que había llegado a la conclusión de que Sutherland «es una persona [...] en la que no confiaré hasta el día en que muera». También le comentó que le trataba «más como a un teniente que como a un general», y que haría todo lo posible por hacerle la vida lo más desagradable que pudiera. «Es de los que nos cortaría el cuello a todos sin vacilar si con ello hubiera de lograr algo —concluía Eichelberger—. Tal vez una mosca no se entere de cuándo le cortan las alas, pero yo sí.»³⁰

Mientras duró la guerra, Sutherland siguió proyectando su alargada sombra en el cuartel general de MacArthur. Fue el responsable de intimidar a Brereton durante los importantes días posteriores a la destrucción de los aeródromos de Clark e Iba. Pero cuando intentó hacer lo mismo

con George Kenney, el sucesor de Brereton, mucho más duro que éste, saltaron chispas. Kenney observaría más tarde que Sutherland «siempre caía mal a la gente [...]. Su poco de arrogancia combinada con su egocentrismo hacía que casi todo el mundo sintiera aversión por él».³¹

Salvo una o dos excepciones, entre ellas la del coronel Jim Collier, su afable y diligente (aunque en ocasiones algo servil) oficial de suministros, MacArthur se rodeaba de personal muy difícil. El general Charles Willoughby, abogado local a cargo de los servicios secretos del G-2 del Ejército, era descrito como «hombre apuesto de perfil romano». Estrecho colaborador de MacArthur y trabajador infatigable, tenía sin embargo una limitación, que no era otra que su carácter «difícil... y su personalidad... frágil»; por decirlo con otras palabras, que se trataba de un hombre «duro» y «reservado». De su combinación con Sutherland, también impredecible, surgieron las semillas de la discordia entre los ayudantes de MacArthur. Todo ello condujo a un ambiente no precisamente propicio para la victoria. Como dijo Bob Eichelberger, «la pugna de personalidades y la falta de una visión de conjunto resultaban muy evidentes», lo que suponía un serio obstáculo atribuible en gran medida a Sutherland.³²

Teniendo en cuenta ese contexto, no debe sorprender que en el cuartel general de MacArthur existieran sentimientos encontrados sobre cómo actuar en el Extremo Oriente. En un principio, las fuerzas del general deberían haber seguido el Plan de guerra WPO-3 (o Rainbow 5) y retirarse a la península de Bataan, bien fortificada y preparada, y más tarde a Corregidor. Pero a mediados de noviembre de 1941, MacArthur ya había abandonado el viejo Plan Naranja a favor de un ataque «ofensivo» a las playas y bases aéreas enemigas —idea a la que Sutherland se oponía con vehemencia—. Cualquier cambio de plan afectaba de manera inevitable a la logística, y más específicamente a los suministros, y el G-3 de MacArthur, Jim Collier, sufriría lo indecible como consecuencia de ello, pues estaba decidido a cumplir eficazmente con los nuevos objetivos pero se vio inmerso en la disputa. Sin embargo, con el beneplácito de George Marshall, MacArthur llegaría a poner en práctica su plan: detener una invasión enemiga en las playas. Cuando un prudente Collier apuntó que tal vez fuera buena idea mantener una reserva significativa de provisiones en Bataan, por lo que pudiera suceder, MacArthur le respondió con un conciso «¡Oh, no!». Y se acabó la discusión, pues Collier, como casi todos los demás, tenía miedo a quien Bob Eichelberger definía como «el gran jefe». Así, Bataan se quedó sin reservas importantes de comida y munición, y sin ningún tipo de fortificación.³³

Lo irónico fue que, más adelante, el 23 de diciembre de 1941, MacArthur volvería a dar marcha atrás y dejaría sin efecto el WPO-3. Pero para entonces ya sería demasiado tarde.

Durante las últimas semanas de paz en Filipinas, había señales inequívocas de las tensiones entre los altos mandos. El enfermo presidente Quezón, que sufría una tuberculosis avanzada, vacilaba una vez más, y ahora advertía a los alumnos de la Universidad de Filipinas que «es posible que pronto caigan sobre este campus bombas japonesas».³⁴ La mayor parte de aquellos estudiantes no se tomaron en serio aquellas palabras, una actitud que reflejaba el espíritu de la época. Francis B. Sayre, alto comisionado de Estados Unidos en Manila, encontró «incertidumbre y bastante confusión en la gente» cuando propuso que se tomaran medidas defensivas civiles —algo

elemental— y recibió escasa colaboración, incluso entre los filipinos con mayor nivel de formación.³⁵ Es curioso que gran parte de esa gente, en especial los estadounidenses —ya fuera civiles o militares—, no estuviera preocupada por la guerra que se avecinaba; para muchos, el acontecimiento más importante parecía ser la última película estrenada o la próxima fiesta. MacArthur y su mujer, sin ir más lejos, eran grandes aficionados al séptimo arte.

Por otra parte, los pilotos estadounidenses y británicos en un área bastante extensa informaron de un incremento en la actividad aérea y naval en el mar meridional de China, actividad que se concentraba al sur y al oeste, y el 2 de diciembre de 1941, llegó a avistarse un descarado avión de reconocimiento japonés sobre el campo de Clark, en Luzón. El capitán de brigada Brereton se inquietó hasta el punto de ordenar la salida de patrullas nocturnas de cazas en el norte de Luzón, instrucción que debía hacerse efectiva a partir del 4 de diciembre. Aquella misma noche, los pilotos desplazados también informaron de la detección de más aparatos aéreos japoneses en la costa, que escaparon cuando los aviones de guerra estadounidenses iniciaron su persecución, sin que no se hiciera nada más al respecto. Por lo visto, su presencia no pareció importante.

El 27 de noviembre, MacArthur había recibido el «aviso de guerra» que le envió George Marshall, y tuvo acceso, claro está, a los mensajes Púrpura interceptados en los que se ponía en evidencia el deterioro de las relaciones diplomáticas entre Tokio y Washington. Sin embargo, no haría nada hasta el 6 de diciembre, fecha en que ordenó el refuerzo de todas las guardias en los aeródromos. En palabras de Charles Willoughby, jefe de los servicios de inteligencia de MacArthur, «en los preparativos para el ataque aéreo japonés no había sensación de inminencia». Según él, los bombarderos japoneses no tenían capacidad para alcanzar Luzón desde sus grandes bases aéreas de Formosa, a menos de 1.000 kilómetros de allí. Sin embargo, ¿de dónde habían salido los recientes avistamientos frente a las costas filipinas? Es más, se sabía que Tokio llevaba tiempo usando con devastadora eficacia su bimotor Mitsubishi G3M (tipo 96 «Nell»), un bombardero de base terrestre capaz de llevar 800 kilos de bombas y protegido por tres ametralladoras. El diseño de ese aparato le permitía una autonomía de vuelo de más de 3.600 kilómetros, lo que implicaba que podía realizar dos incursiones sobre Manila sin repostar, o al menos eso había asegurado la empresa fabricante a los altos mandos. El modelo G4M, (del tipo 1, «Betty»), también de Mitsubishi, resultaba casi tan eficaz en bombardeos de largo alcance iniciados desde bases terrestres. Además, ya en 1938 la Marina japonesa había puesto en servicio el bombardero cuatrimotor de base terrestre Kawanishi H6K (tipo 92, «Mavis»), con una autonomía de 3.500 kilómetros. «En vísperas de la guerra del Pacífico —por decirlo en palabras de Clayton James—, este conjunto de aviones constituían una de las fuerzas aéreas tecnológicamente más avanzadas del mundo.»³⁶ Pero Charles Willoughby, jefe del servicio de inteligencia, no parecía estar al corriente de su existencia, por lo que proporcionó a MacArthur información inexacta sobre la verdadera amenaza aérea. Y eso que la despiadada eficacia de los varios tipos de bombarderos japoneses de base terrestre en China estaba documentada desde hacía algunos años. ¿Cómo es posible que el bien informado MacArthur y su segundo de a bordo ignoraran esos factores básicos, que solían aparecer en la prensa internacional?

MacArthur se había jactado ante John Hersey de la fortaleza militar filipina, y había asegurado que no había motivos para preocuparse en exceso, afirmando que las fuerzas estadounidenses,

británicas y holandesas estaban preparadas para derrotar a los japoneses en el Pacífico. (Aquellas declaraciones las había hecho, claro está, antes del ataque a Pearl Harbor.) Es más, le había asegurado a Quezón que «no somos una amenaza para ellos», e incluso Franklin Delano Roosevelt, político curtido y persona realista en cuestiones militares, creía firmemente que Tokio no cometería la locura de atacar Estados Unidos o Gran Bretaña. Japón ya tenía bastante con lidiar en sus dos frentes principales: en Manchuria, enfrentándose a los impredecibles rusos, y en China. El país del sol naciente no contaba con la gasolina estadounidense, ni con sus materias primas ni, sobre todo, con la industria técnica a gran escala imprescindible para embarcarse con visos de éxito en una guerra larga. Por todo ello, Roosevelt se inclinaba a creer que no atacaría Filipinas. Pero, por otra parte, se daba cuenta de que a causa de la gran escalada bélica iniciada por Japón en el sur de Indochina, Tokio tendría en las Indias Orientales Holandesas su trampolín ideal desde el que atacar, y desde el que conseguir recursos básicos como gasolina y el crudo de Borneo, Java y Sumatra, en cantidades suficientes como para suplir la pérdida de suministros americanos. Como Estados Unidos y Gran Bretaña eran aliados de los holandeses, se verían arrastrados al conflicto de manera inevitable, y para ellos la guerra empezaría en el Extremo Oriente. Roosevelt siempre pensó en términos de marino profesional, y sabía que sin una fuente asegurada de combustible, la Marina japonesa quedaría desarmada. La lógica parecía dictar que Tokio iniciaría la guerra en el Extremo Oriente pues, al menos en ese aspecto, el japonés era un pueblo muy práctico. Sin embargo, igual que el soviético, no siempre resultaba predecible. Eso era algo en lo que la práctica totalidad de expertos estadounidenses y británicos estaban de acuerdo.

En noviembre de 1941, incluso el vacilante MacArthur había aceptado la posibilidad de que se produjeran ataques japoneses en el Pacífico occidental que podían incluir Filipinas. Japón seguía construyendo nuevos aeródromos en la cercana Formosa y en otras islas, lo que suponía una amenaza cada vez mayor sobre Manila. Sin embargo, MacArthur seguía insistiendo en que, de tener lugar un ataque, y teniendo en cuenta las lluvias y la variabilidad del clima, éste no se produciría antes de abril. A pesar de no contar con los efectivos mínimos para retener siquiera Luzón y Mindanao, MacArthur seguía haciendo hincapié en la obligación que Estados Unidos tenía de proteger todo el archipiélago, formado por miles de islas. Para ello haría falta una fuerza naval compuesta por gran cantidad de portaaviones, acorazados y cruceros, artillería y tropas preparadas. Pero él carecía de todo ello, por más que alardeara de lo contrario tanto en público como en comunicaciones privadas con Washington. Con las Filipinas aseguradas, los japoneses podrían obtener fácilmente el control del sur del mar de China, así como de Malasia, del Borneo británico y holandés, de las Célebes, Singapur, Birmania y Hong Kong. La lista parecía interminable, y en verdad lo era.³⁷ MacArthur esperó hasta finales de noviembre antes de decidirse al fin a dividir el archipiélago en «una serie de comandancias militares». A Jonathan Wainwright le correspondería la misión más dura, al mando de la Fuerza del Norte de Luzón, que incluía el golfo de Lingayen, donde se temía que desembarcaran las principales unidades invasoras; el general de brigada Albert Jones encabezaría la Fuerza del Sur de Luzón, desde Batangas a Legazpi; el general Bradford Chynoweth sería el responsable de la Fuerza de Visayan,

que incorporaba el grupo central de islas; a William Sharpe se le encomendó el mando de la importante isla de Mindanao. George Moore quedó a cargo de Corregidor; el general de brigada Ed King sería el responsable de artillería, mientras que Lewis Brereton comandaría la fuerza aérea. «Mi equipo —se jactó MacArthur— es de un nivel de competencia insuperable.» El «sobresaliente» Sutherland fue nombrado lugarteniente, Charles Willoughby quedó al mando de los servicios de inteligencia; Dick Marshall, al de intendencia; Spencer Aikin al de comunicaciones, y Fred Marquat pasó a supervisar el resto de la unidad de artillería. «No ha habido nunca un mando mejor repartido», declaró más tarde MacArthur.³⁸

Antes de asumir su nuevo puesto al frente de la Fuerza del Norte de Luzón en Fort Stotsenburg el 3 de diciembre de 1941, Jonathan «Skinny» Wainwright había dado instrucciones al general Ed King para que le escogiera un equipo y lo dispusiera todo de manera que las operaciones pudieran empezar de inmediato. «A mi llegada a Fort Stotsenburg aquella tarde, descubrí que [...] el cuartel general de la Fuerza del Norte de Luzón era [en realidad] inexistente. Sólo disponía del asistente de King [...], de un hombre de intendencia y de un cirujano.» No sólo era que King no hubiera cumplido las órdenes y no hubiera escogido el equipo, era que «prácticamente no disponíamos de medios de transporte para nada, apenas un camión, apenas un coche», recordaría más tarde.³⁹ Tampoco había mucho donde escoger en cuanto a «artillería», particularmente en armamento antiaéreo. Los 108 tanques que había en Filipinas y que servían en Luzón no estaban en poder de Wainwright y se encontraban bajo el mando directo del propio MacArthur. Como sucedía con la fuerza aérea, aquéllos tampoco podían desplegarse sin su consentimiento expreso. Más tarde, cuando Wainwright empezó a necesitar los tanques con desesperación, MacArthur aceptó enviarle cinco. Pero el comandante de la Fuerza del Norte de Luzón dependía sobre todo de sus oficiales y sus soldados del Ejército filipino, y lo que descubrió entonces le sorprendió más que cualquier otra cosa.

En teoría, el batallón de ingenieros de la 31ª División había sido movilizado el 1 de octubre, su 2º Regimiento el 1 de noviembre y su 3º Regimiento de infantería apenas el 25 de noviembre. «La movilización de la mayor parte de las tropas de infantería se produjo después del 8 de diciembre», informó Wainwright. Las armas disponibles se reducían, literalmente, a unos obuses británicos de montaña de 75 milímetros, obsoletos desde hacía décadas, lo mismo que la munición, que para entonces ya se encontraba en mal estado.

La posición de las divisiones 71 y 91 era apenas mejor; ambas sufrían de una alarmante falta de efectivos, y estaban compuestas en gran parte por reservistas que habían sido llamados a filas pero que no se habían presentado. Es más, según Wainwright, «los oficiales americanos del Ejército se sentían totalmente frustrados al intentar, a contrarreloj, convertir en tropas de combate a aquellos filipinos recientemente llamados a filas [...]». Ni una sola de las divisiones de Wainwright contaba con algún batallón antitanque, ni de transporte, ni siquiera del equipo más elemental de comunicación por señales como podía ser la radio. Los hombres, en el campo, no podían comunicarse ni coordinar esfuerzos. En consecuencia, «el único canal de comunicación con las diversas divisiones se hacía a través de líneas de teléfono público». Además, había escasez

de munición, pocos cartuchos de mortero, balas de ametralladora del calibre 50 e incluso de granadas de mano.⁴⁰ Pocos hombres habían completado la instrucción básica de cinco meses y medio (reducido posteriormente a tres), y la mayor parte estaba a las órdenes de «filipinos con muy poca experiencia. Lo que digo es —recapitulaba Wainwright—: Las unidades del Ejército filipino y las Fuerzas del Norte de Luzón estaban condenadas al fracaso antes del inicio de los combates. Que resistieran tanto como lo hicieron dice mucho a favor de su arrojo y su resistencia. Jamás tuvieron la más mínima oportunidad de ganar». El 9 de diciembre de 1941, «mis cinco divisiones seguían en fase de movilización».⁴¹

El 21 de noviembre, «a instancias del general Brereton —según MacArthur—, el grupo de bombarderos B-17 debía ser trasladado del campo de aviación de Clark, más vulnerable, instalado a sólo cien kilómetros de Manila, al campo Delmonte, en la isla meridional de Mindanao, que se encontraba prácticamente terminado. «Nunca supe por qué esas órdenes no se ejecutaron con diligencia», comentaría más tarde MacArthur. Su afirmación de que «las órdenes que recibí de Washington fueron no iniciar hostilidades contra los japoneses bajo ninguna circunstancia» era en realidad una distorsión deliberada de las instrucciones que le habían transmitido. «Al parecer, existía cierta esperanza de que la indefinición de la postura del Estado libre asociado [de Filipinas] le evitara un ataque», insistiría MacArthur, agarrándose a un clavo ardiendo. George Marshall, por otra parte, no pretendía que el archipiélago no figurara en los primeros puestos de la lista de Tokio, dadas las pasadas y recientes intervenciones militares japonesas en la región.

La noche del 4 de diciembre, patrullas aéreas nocturnas empezaron a encontrarse con numerosos aviones japoneses de reconocimiento «entre 35 y 150 kilómetros» de la costa filipina. «Fuera lo que fuera lo que se avecinaba, estábamos lo más preparados que podíamos estar, teniendo en cuenta lo inapropiado de nuestras defensas» la noche del 7 de diciembre, afirmaría MacArthur muchos años después. «Se habían tomado todas las medidas, y todos los hombres, los aviones y las armas se encontraban en estado de alerta»; sin embargo, como testificaron luego los comandantes del propio general, aquella afirmación era totalmente falsa.⁴²

La chispa saltó en Manila la primavera de 1941. «La guerra se avecinaba y lo sabíamos», recordó Wainwright.⁴³ El 6 de diciembre de 1941 (en Manila), ese general seguía intentando imponer algún indicio de orden a las fuerzas que acababa de heredar de Stotsenburg. Aquel día, lo llamaron del cuartel general de MacArthur y le ordenaron que trasladara rápidamente a sus tropas a las defensas de las playas. Wainwright respondió que lo haría al momento. «No, no hace falta que se dé tanta prisa», le dijo MacArthur.⁴⁴

Tras reunirse con los dos comandantes de los dos escuadrones aéreos que habían llegado hacía poco con una partida de 35 B-17, Wainwright realizó una inspección de las tropas que MacArthur le había asignado en Stotsenburg, y cuya misión consistía en proteger el cercano aeródromo de Clark. En ellas figuraba el 26° de Caballería (formado por 838 oficiales y hombres a caballo) y una batería del 23° de Artillería de campo. Esas eran todas las unidades disponibles, a pesar de las órdenes de mantener la alerta incluso contra posibles sabotajes. Con ellas, se esperaba que

Wainwright protegiera el campo de aviación más importante de Filipinas. En realidad, más adelante sólo llegarían a darle cuatro divisiones más integradas por filipinos, 28.000 hombres en total (cifra demasiado baja para resultar efectiva), para cubrir todo el norte de Luzón, desde su punta más septentrional y su base aérea hasta sus playas; cientos de kilómetros cuadrados.

Aun así, MacArthur se había negado a enviarle una división estadounidense adicional, ofrecida por Washington. Las imaginarias once o doce divisiones y los «200.000 soldados» eran tan sólo un número en un papel. «Creemos que la fuerza y la composición de las defensas filipinas bastan para completar la misión», había asegurado MacArthur a Marshall. A la luz de aquella certeza, el 18 de octubre el jefe del Estado Mayor había aceptado renunciar al WPO-3 para que se adoptara la estrategia ofensiva prometida por MacArthur. Pero aquella poderosa fuerza no apareció por ninguna parte el 9 de diciembre.

La primera semana de diciembre, MacArthur también ordenó transferir de Shanghai a Manila la 91ª División americana, llamada también División de Defensa Portuaria de los EE.UU. (parte de la reserva que constituía su estrategia privada), formada por varios cientos de marines. Con ellos, el contingente estadounidense en Filipinas alcanzaba los 16.634 militares, incluidos los 4.940 miembros de la fuerza aérea y los 3.452 miembros de los departamentos de servicio (unidades médicas, de intendencia y contabilidad); además, contaba con 11.957 exploradores filipinos entrenados por Estados Unidos.⁴⁵

Aquel domingo, 7 de diciembre, el general Wainwright se acostó a las 23.00, justo cuando empezaba a animarse la fiesta celebrada en el Hotel Manila en honor del recién nombrado jefe de la fuerza aérea, Lew Brereton. Si los gritos y el estruendo de la orquesta molestaron al imperturbable MacArthur y a su familia, no dijo nada. A 100 kilómetros de allí, en Fort Stotsenburg, todo estaba en calma; como diría Wainwright, «aquella fue la última noche en tres años y medio que dormí bien».⁴⁶ A la 1.40 del lunes, 8 de diciembre (hora de Manila; en Pearl Harbor seguía siendo día 7), las fuerzas navales y aéreas japonesas atacaron Kota Bharu, en la Malasia Británica; a las 3.05, alcanzaron Singo, en la cercana Singora, Tailandia; a las 6.00 lanzaron su ataque aéreo contra Hong Kong; diez minutos después hicieron lo mismo en Singapur, en el extremo meridional de Malasia, y a las 9.00 volvieron a atacar Hong Kong, en una oleada de ataques que también llegó a la isla de Wake y a Filipinas.⁴⁷

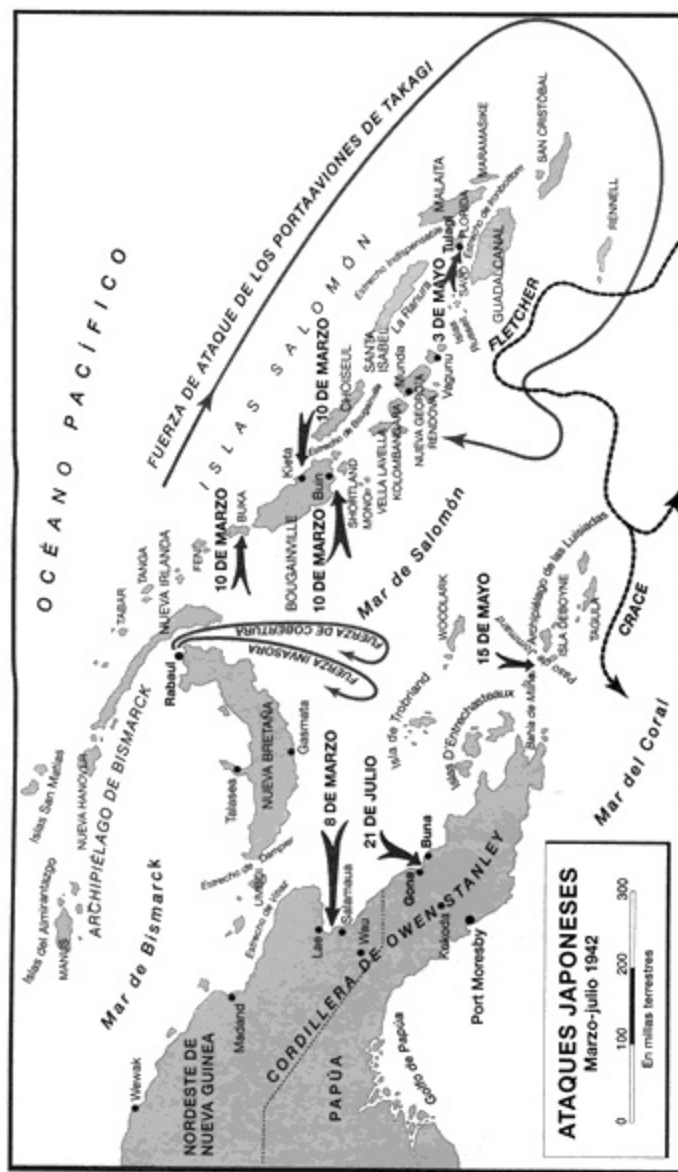
El teniente coronel William Clement, oficial estadounidense de guardia en el cuartel general de la Flota Asiática, instalado en el edificio Marsman de Manila, recibió un mensaje por radio a las 2.30 en el que se informaba del ataque a Pearl Harbor. Tras confirmarlo, Clement llamó al almirante Tom Hart a las 3.00: «Almirante, lávese un poco la cara con agua bien fría. Acabo de recibir un mensaje que dice: "Operación aérea contra Pearl Harbor. No son maniobras"». Al momento, Hart se comunicó por radio con la flota: «Japón inicia hostilidades. Actúen en consecuencia». Simultáneamente, envió al capitán Bill Purnell a informar a Dick Sutherland.⁴⁸

A las 4.35 del 8 de diciembre (7.35 del domingo 7 en Pearl Harbor), el coronel Peter Irwin, lugarteniente de MacArthur, transmitió a éste que el almirante Hart le había informado de que Japón había iniciado las hostilidades en Hawai.⁴⁹ A las 5.00, el general Brereton llegó a toda prisa al cuartel general de MacArthur en Manila, pero Sutherland no le permitió el paso.* Asimismo, Sutherland también negó a Brereton la autorización para lanzar un ataque de represalia a las bases

aéreas japonesas de Formosa a primera hora de la mañana del día siguiente. A las 5.40, Washington informó oficialmente a MacArthur del inicio de las hostilidades y le ordenó que pusiera en marcha el Rainbow 5.⁵⁰ A las 7.14, Brereton, ya muy alterado, regresó al cuartel de MacArthur, pero Sutherland volvió a deshacerse de él de malas maneras. MacArthur estaba demasiado ocupado para recibirle, le dijo: «Yo no sé nada de ninguna entrevista con Sutherland, y Brereton no me aconsejó jamás ni me recomendó que ordenara ningún ataque», diría MacArthur después de la guerra, lo que constituiría otra falsedad.⁵¹ En realidad, era responsabilidad del comandante general Douglas MacArthur —que tanto énfasis había hecho en el papel clave de las defensa aérea— convocar lo antes posible una reunión con Brereton para darle las órdenes correspondientes en caso de ataque. Pero él no hizo ni el intento. Es más, sabía que Brereton no podía atacar Formosa, y ni siquiera a los japoneses en Filipinas, sin su autorización expresa. Ya se había encargado de dejar claro en otras ocasiones que allí nadie actuaba sin su aprobación.

A las 7.30, el general Hap Arnold telefoneó a Brereton desde California e intentó —según diría más tarde el propio Arnold— «ponerle al corriente de lo sucedido en Pearl Harbor, para que a él no le cogiera por sorpresa y evitara la destrucción de toda la fuerza aérea. Él me explicó lo que pretendía hacer [...]».⁵² Los B-17 de Brereton, con el depósito lleno de combustible, despegaron a las 8.00 (sin bombas) para evitar que se repitiera el desastre de Hawai. En realidad, Tokio había programado el bombardeo de Filipinas para que se iniciara unas horas antes, pero la espesa niebla había impedido el despegue de sus bombarderos y cazas desde Formosa.⁵³

A las 8.55, desde el cuartel de MacArthur en Manila, Wainwright recibió información sobre un posible ataque en Baguio, a poco más de 150 kilómetros de Stotsenburg, y lo alertaron de la posibilidad de que paracaidistas enemigos hubieran tomado tierra en un intento de tomar el campo de aviación de Clark. Por desgracia, como Wainwright se encargó de recordar al cuartel general, «no disponía de infantería», pues MacArthur no la había puesto a su disposición. Lo que hizo fue convocar a la única fuerza disponible, el 26° de Caballería del coronel Clinton Pierce, con sus hombres montados y con sable al cinto, a los que ordenó que custodiaran el perímetro del aeródromo adyacente. Las cosas parecían no haber cambiado demasiado desde la Guerra de Secesión.⁵⁴ Los paracaidistas japoneses, con sus ametralladoras, podrían haber liquidado a los hombres y los caballos de Pierce antes incluso de tocar tierra. Cinco minutos después de la llamada de Manila, aviones de guerra japoneses avistados sobre el golfo de Lingayen modificaron su rumbo, girando bruscamente hacia el este para bombardear y destruir Tuguegarao y Baguio, cosa que hicieron a las 9.30, sin encontrar ninguna resistencia aérea estadounidense. Simultáneamente, mar adentro, otro escuadrón de bombarderos japoneses atacaba la isla de Wake.⁵⁵



Mientras los bombarderos sin bombas* de Brereton sobrevolaban en círculos el espacio aéreo de Clark, Brereton, que seguía sin recibir respuesta de MacArthur, intentó por tercera vez ponerse en contacto con él. A las 10.00, «telefoneé personalmente a Sutherland y le informé de que [...] si el campo de Clark era atacado con éxito, desaparecería nuestra capacidad ofensiva». La necesidad de actuar se imponía de modo imperativo. Pero le informaron de que MacArthur no podía atenderlo, y de que le denegaba el permiso para atacar los campos de aviación japoneses de Formosa. Diez minutos después, el coronel Burbank llamó desde la oficina de Sutherland para informarle de que sí autorizaban que los bombarderos realizaran una misión de reconocimiento fotográfico en el sur de la actual Taiwán.⁵⁶ Los aviones japoneses estaban bombardeando Pearl Harbor, Hong Kong, Singapur, Malasia, Filipinas y la isla de Wake, y el lugarteniente de MacArthur autorizaba a un desesperado Brereton que fuera a sacar fotos del enemigo en lugar de atacarle. Aun así, ya habían transcurrido ocho horas desde que había tenido noticia del ataque sobre Hawai, y Brereton todavía no había oído ni una palabra de labios de MacArthur.

Hacia las 10.15, la niebla empezaba a disiparse lo bastante en Formosa como para permitir que los primeros escuadrones japoneses importantes —108 bombarderos bimotores escoltados por 84 Zeros— despegaran rumbo a sus objetivos en Filipinas. Los aviones fueron vistos sobre el campo de Nielson a las 11.30, momento en que la mayoría de aparatos de Brereton aterrizaron en Clark para repostar, dejando el espacio aéreo sin protección alguna. A las 10.45, Sutherland había

telefoneado a Brereton y había autorizado al fin el bombardeo de Formosa con dos escuadrones de bombarderos pesados, «a la hora más avanzada del día que la visibilidad permita». Hacía varias horas, Brereton había solicitado precisamente aquella misma maniobra, pero había pedido que se realizara poco antes del amanecer del día 8 de diciembre. Sutherland, militar del Ejército de Tierra, daba instrucciones al jefe de la fuerza aérea sobre la manera de ejecutar la operación. Para complicarlo todo un poco más, MacArthur envió un mensaje por radio a Washington, a George Marshall, en el que le decía: «Inicio un bombardeo intensivo [para] contraatacar mañana por la mañana los aeródromos enemigos del sur de Formosa».⁵⁷ Sin duda, Brereton empezaba a pensar que vivía en un país de locos. (Al día siguiente, MacArthur volvió a establecer una comunicación por radio con Washington e informó a George Marshall de que había cambiado de opinión y cancelaba el ataque aéreo sobre Formosa.)⁵⁸ ¿Qué estaba sucediendo en el cuartel general de MacArthur, y por qué se había negado a recibir y a consultar al jefe de su fuerza aérea? ¿Por qué se había negado a permitir que los aviones se armaran y defendieran Filipinas?

En cualquier caso, ya era demasiado tarde... demasiadas horas tarde. A las 11.45, el coronel Alexander Campbell, oficial de operaciones aéreas, envió un teletipo al campo de aviación de Clark advirtiéndolo a Brereton de la inminencia del ataque, mensaje que no se recibió jamás. Campbell volvió a intentarlo, sin éxito. Al parecer, el operador de radio había dejado su puesto desatendido y se había ido a almorzar antes de tiempo. Campbell no intentó usar el teléfono, a pesar de la gravedad de la situación.

Entretanto, Brereton había tomado las medidas necesarias para proporcionar la protección aérea que estuviera a su alcance. El coronel Harold George, en el campo de Nielson, había ordenado enviar el despegue del 17º Escuadrón para proteger la península de Bataan, y del 3º, destinado a Manila. A la altura de Iba, este 3º Escuadrón fue desviado al sur de China para enfrentarse a una formación enemiga de cuya presencia se había dado aviso; la medida fue inútil, pues el informe resultó ser falso, como muchos otros en aquella contienda.⁵⁹ En Clark, el Escuadrón de B-17 nuevos y el Escuadrón Pursuit se encontraban repostando, ajenos al peligro que se avecinaba. Hacia las 11.45, los pilotos recibieron la orden de despegar una vez hubieran llenado los depósitos. La operación se completó a las 12.15, coincidiendo con el sonido de las primeras sirenas de alarma aérea y con la aparición de los primeros bombarderos japoneses sobre el aeródromo, que descargaron sus bombas letales sobre los B-17 y los P-40 aparcados, así como sobre los edificios. Aunque los pilotos corrieron a sus aparatos, sólo tres cazas P-40 lograron despegar. No está claro por qué Brereton no escalonó el repostaje —lo que le habría permitido mantener en todo momento la cobertura aérea de al menos un escuadrón— y optó por llevar todos los aparatos a tierra a la vez. El escuadrón de P-35 del aeródromo de Del Carmen, en tierra hasta el momento a causa de una fuerte tormenta de polvo, consiguió despegar por fin; pero también llegó demasiado tarde.

También todos los cazas del campo de aviación de Iba, menos tres del 3º Escuadrón, fueron sorprendidos y destruidos estando en tierra. Iba, como Clark, carecía de las baterías antiaéreas más simples, y además, la 200ª División de Infantería del general King se revelaba prácticamente inútil ante las oleadas incesantes de aviones enemigos. De cada seis bombas disparadas por sus viejos cañones de 75 milímetros, cinco no llegaban a explotar porque las mechas estaban podridas.

Los bombarderos y los cazas irrumpieron sin encontrar resistencia y destruyeron surtidores de combustible, torres de comunicaciones, hangares, talleres de reparación, y más aviones.⁶⁰



El príncipe heredero Hirohito hace una reverencia ante el Cenotafio Conmemorativo de la Guerra, Londres 1921. (Reproducida con permiso de la Biblioteca Británica, de *Illustrated London News*, 14 de mayo de 1921.)



Franklin Delano Roosevelt
(fotografía del Centro de Historia Naval de Estados Unidos).

El primer ministro Winston Churchill, el primer almirante sir Dudley Pound y el capitán John C. Leach (orden del mérito al servicio, oficial más destacado, al mando del Prince of Wales, que llevó al primer británico hasta Terranova para reunirse en secreto con el presidente Roosevelt en agosto de 1941. Posteriormente, Churchill ordenó a Leach que destinara el acorazado Prince of Wales y el crucero Repulse, sin ningún apoyo aéreo, al Extremo Oriente. Los dos buques fueron hundidos por bombarderos japoneses frente a las costas de Malasia. El capitán Leach y la mayoría de la tripulación murieron. (Reproducida con permiso del almirante Leach. Fotografía anónimo.)



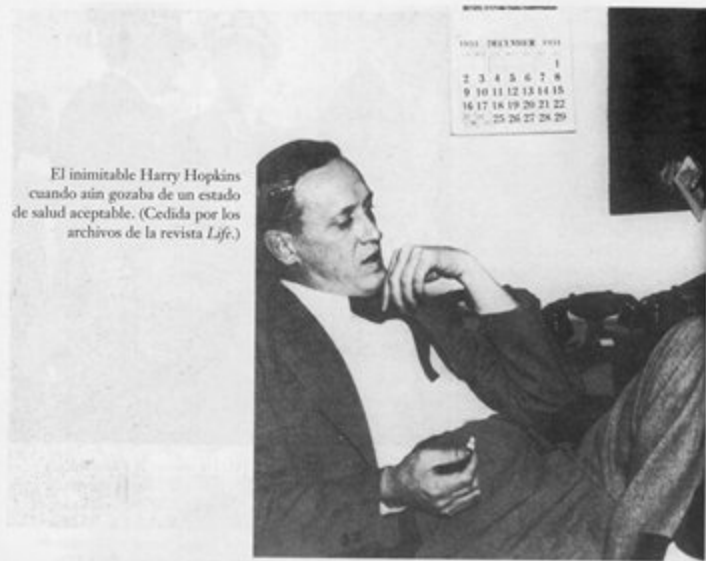
Roosevelt convoca a su nuevo Gabinete de Guerra. De izquierda a derecha, empezando por el hombre que aparece en primer plano con un traje gris: Harry Hopkins, administrador del programa de Préstamos y Arrendamientos; Frances Perkins, secretario de Empleo; Coronel P. B. Flemming, administrador federal de Obras; vicepresidente Harry A. Wallace; alcalde Fiorello H. La Guardia, jefe de Defensa Civil; Paul V. McNutt, administrador de la Seguridad Federal; Jesse Jones, secretario de Comercio y administrador federal de Préstamos; Harold Ickes, secretario de Interior; Frank C. Walter, secretario general de Correos; Harry L. Stimson, secretario de la Guerra; Cordell Hull, secretario de Estado; presidente Roosevelt; Henry Morgenthau, secretario del Tesoro; Francis Biddle, fiscal general; Frank Knox, secretario de la Marina, y Claude W. Wickard, secretario de Agricultura. (Biblioteca del Congreso.)



Segunda Guerra Mundial: Carta Atlántica, 10-12 de agosto de 1941. De izquierda a derecha (de pie): general George C. Marshall (inclinado y conversando con Franklin Delano Roosevelt), almirante Ernest J. King, almirante Harold R. Stark; (sentados): presidente Franklin Delano Roosevelt y primer ministro Winston Churchill. Fotografía tomada al término de los servicios religiosos celebrados a bordo del buque de guerra británico Prince of Wales, frente a las costas de Terranova, el 10 de agosto de 1941. (Fotografía del Centro de Historia Naval de EE.UU.)



Segunda Guerra Mundial: Carta Atlántica, 10-12 de agosto de 1941. De izquierda a derecha: alférez Franklin D. Roosevelt jr., primer ministro Winston Churchill, presidente Franklin Delano Roosevelt y capitán Elliot Roosevelt, a bordo del Augusta (CA 31), frente a las costas de Terranova, agosto de 1941. (Fotografía del Centro de Historia Naval de EE.UU.)



El inimitable Harry Hopkins cuando aún gozaba de un estado de salud aceptable. (Cedida por los archivos de la revista *LIFE*.)



El West Virginia (BB-48), orgullo de la Armada estadounidense, uno de los ocho acorazados bombarcados y torpedeados durante el ataque sorpresa japonés del 7 de diciembre de 1941. (Fotografía del Centro de Historia Naval de E.E.U.U.)

Almirante Nagumo Chuichi, que atacó con éxito Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941 y posteriormente fue derrotado en Midway en junio de 1942, tras lo que se suicidó. (Fotografía del Centro de Historia Naval de EE.UU.)



Yamamoto Isoroku, almirante de la Flota, comandante de la Flota Combinada. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)

Ernest J. King, almirante de la Flota, comandante en jefe y jefe de operaciones navales, al mando supremo de la Marina durante toda la guerra. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Sir Dudley Pound, primer almirante, y el almirante Harold Stark, tras la destitución de éste como jefe de operaciones navales e inmediatamente antes de la muerte de Pound, a quien sucedió en su cargo el almirante de la Flota sir Andrew Cunningham. (Fotografía del Centro de Historia Naval, cedida por la colección Stark.)



Acorazado Dauntless, buque insignia y cuartel general de Ernest J. King, almirante de la Flota y comandante en jefe. Atracado en el muelle naval de Washington, donde el 12 de agosto de 1942 recibió las noticias de la derrota en la batalla de la isla de Savo. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)

Ernest J. King, almirante de la Flota, y George Marshall, general del Ejército, solicitando en secreto a Franklin Delano Roosevelt que convirtiera el teatro de operaciones bélicas del Pacífico en prioridad (sobre Alemania). (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Almirante William Leahy, jefe del Estado Mayor de la Casa Blanca. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Frank Knox, secretario de la Marina (derecha) conversa con el almirante Thomas Hart sobre la grave situación en Filipinas, marzo de 1942. (Fotografía del Centro de Historia Naval, de la colección del almirante Thomas C. Hart.)



Tropas japonesas triunfantes y tanques avanzan por Corregidor, mayo de 1942.
(Fotografía del Centro de Historia Naval, por gentileza del doctor Diosdado M. Yap,
editor jefe de la revista *Bataan*, Washington.)



Los japoneses queman Luzón. (Fotografía del Centro de Historia Naval, por gentileza del doctor Diosdado M. Yap, editor jefe de la revista *Bataan*, Washington.)



Ruinas de Battery Crockett, Corregidor, mayo de 1942. (Fotografía del Centro de Historia Naval, por gentileza del doctor Diosdado M. Yap, editor jefe de la revista *Bataan*, Washington.)



Teniente general Jonathan Wainwright, a quien se asignó el mando de todas las fuerzas estadounidenses y filipinas cuando MacArthur fue destinado a Australia. El valeroso Wainwright luchó hasta el fin y posteriormente fue enviado a sucesivos campos de concentración japoneses, donde fue torturado sin descanso hasta su liberación en agosto de 1945. (Fotografía del Ejército de Estados Unidos, extraída de los Archivos Nacionales.)



Los japoneses arrian la bandera de Estados Unidos en Corregidor tras su captura, el 6 de mayo de 1942. (Fotografía del Centro de Historia Naval, por gentileza del doctor Diosdado M. Yap, editor jefe de la revista *Bataan*, Washington.)

Invasión filipina, 1941-1942:
prisioneros de guerra
estadounidenses, que se rindieron al
finalizar la campaña de Bataan, abril
de 1942. (Fotografía del Centro de
Historia Naval, por gentileza del
doctor Diosdado M. Yap, editor jefe
de la revista *Bataan*, Washington.)



Prisioneros de guerra estadounidenses inician la «Marcha de la muerte» en Bataan, abril de 1942. (Fotografía del Cuerpo de Marines, extraída de los Archivos Nacionales.)



Joseph John Rochefort, héroe en la sombra de la Marina de Estados Unidos, jefe del proyecto HYPO de Nimitz (que se encargaba de la recopilación y el análisis de documentos secretos), en la estación de Pearl Harbor, responsable, junto a su equipo, de descifrar el código naval japonés que se usó para advertir de la intención del enemigo de atacar Midway en junio de 1942. Ello permitió al almirante Chester Nimitz enviar la flota al completo a Midway, y derrotar a Yamamoto, tras el hundimiento de cuatro grandes portaviones japoneses. La «recompensa», para Rochefort, fue su expulsión de los servicios secretos de la Marina, mediante una trama en la que participaron, entre otros, los hermanos Redman, celosos de sus espectaculares logros; su destino, entonces, lo selló el propio almirante King. (Fotografía del Centro de Historia Naval, por gentileza del capitán R. Pincua.)



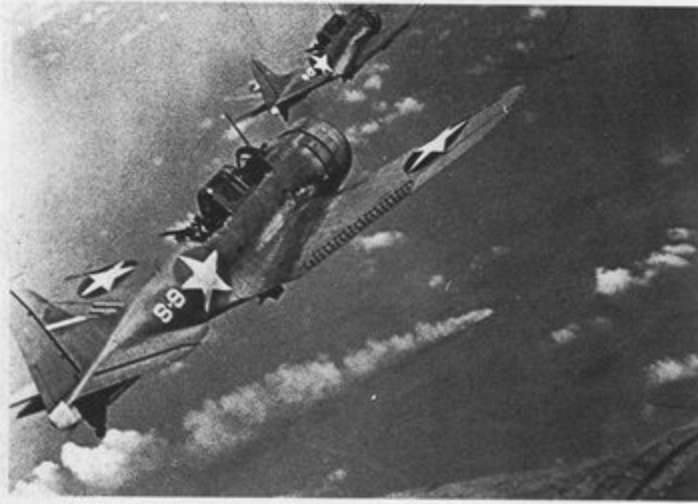
Retrato dedicado del general MacArthur al almirante Chester Nimitz, con la inscripción:
«Al almirante Nimitz con mis saludos y mi admiración, Douglas MacArthur», al que
Nimitz se refería llamándolo «Rayo de Júpiter». (Fotografía del Centro de Historia
Naval, por gentileza del almirante Nimitz.)



Almirante Raymond A. Spruance, comandante de la Marina de Estados Unidos en Midway en 1942. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



El crucero japonés Mogami tras sufrir el bombardeo de aviones estadounidenses, Midway, junio de 1942. (Biblioteca del Congreso.)



Aviones de guerra estadounidenses sobrevolando Midway, junio de 1942.
(Biblioteca del Congreso.)



Baterías antiaéreas estadounidenses abaten otro avión japonés en Midway.
(Biblioteca del Congreso.)



Vicealmirante Frank Jack Fletcher, de la Marina de Estados Unidos, que abandonó al contraalmirante Turner y sus buques de transporte y al general de brigada A. A. Vandegrift y a sus marines en Guadalcanal el 8 de agosto, lo que motivó su relevo del mando de su portaaviones. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



General de división Robert Eichelberger, probablemente el mejor comandante de campo de MacArthur, que contribuyó a salvar la reputación del general, al ser enviado en varias ocasiones a ponerse al frente de tropas que estaban a punto de ser derrotadas. Eichelberger convirtió aquellos episodios en victorias estadounidenses con la ayuda de las diligentes fuerzas australianas. (Fotografía del Ejército de Estados Unidos extraída de los Archivos Nacionales.)



General de división George C. Kenney, USAAF, extraordinario comandante de la fuerza aérea de MacArthur. (Fotografía de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, extraída de los Archivos Nacionales.)

Vicealmirante Robert L. Ghormley, comandante de la Marina estadounidense en el Pacífico Sur, con base en Nouméa, Nueva Caledonia, en 1942. Fue sustituido por el vicealmirante Bill Hasley al no apoyar los desembarcos anfibios del almirante Turner en Guadalcanal y Tulagi, y los del general A. A. Vandegrift y sus marines en las meridionales islas Salomon. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



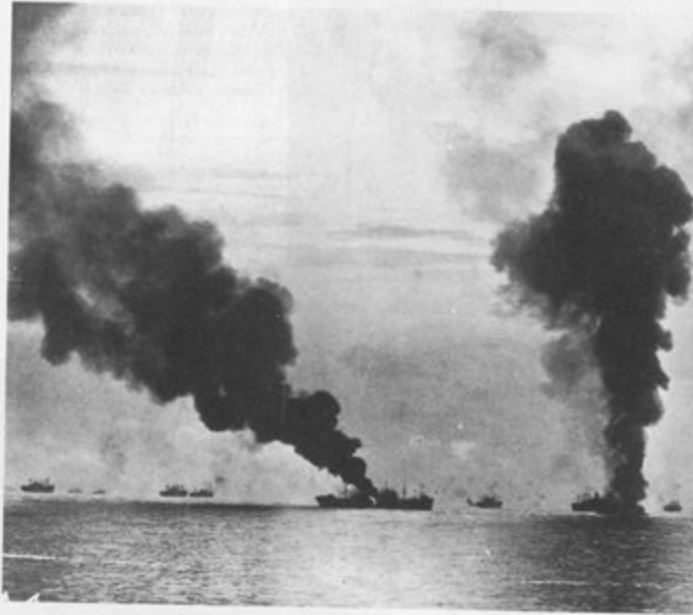
El difícil *generalísimo* Chiang Kai-Chek, cabeza visible del Gobierno proamericano, que luchaba tanto contra el Ejército japonés como contra el de los comunistas chinos. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Almirante Kelly Turner «el Terrible», artífice y comandante de las fuerzas anfibia estadounidenses durante la guerra en el Pacífico. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



General de división Alexander A. Vandegrift, del Cuerpo de Infantería de Marina (USMC), al mando de los marines en Guadalcanal, y que más tarde ascendió al mando supremo del Cuerpo de Infantería de Marina. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Batalla de la isla de Savo, 9 de agosto de 1942. Tras el ataque naval japonés, hundimiento de buques estadounidenses y aliados. (Fotografía del Centro de Historia Naval, por gentileza del doctor Diosdado M. Yap, editor jefe de la revista *Bataan*, Washington.)



Unidad del Ejército estadounidense en su avance hacia el frente de Guadalcanal, 20 de enero de 1943. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Los versátiles «amphtracs» desplegados en los desembarcos anfibios por todo el Pacífico.
(Biblioteca del Congreso.)



El hedor de la muerte en el río Tenaru, Guadalcanal, después de que los marines de Vandergrift aplastaran un ataque japonés el 21 de agosto de 1942. (Biblioteca del Congreso.)



El contraalmirante John S. McCain (izquierda) estrecha la mano al contraalmirante Aubrey Fitch en el momento de su relevo como comandante de la Fuerza Aérea del Pacífico, el 21 de septiembre de 1942, tras el que fue nombrado jefe de la Oficina de Aeronáutica de Washington. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



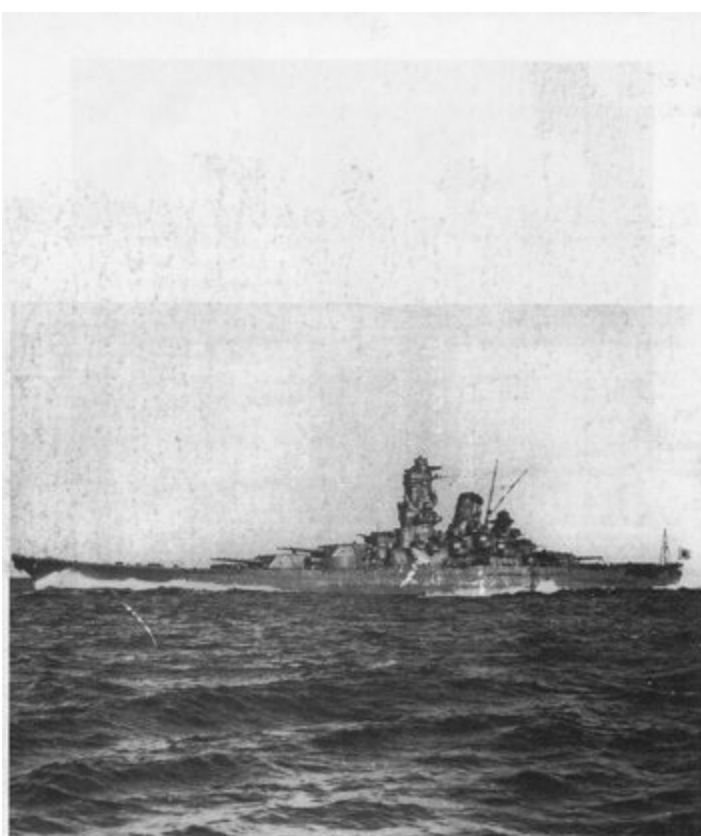
Marines exhaustos se toman un breve descanso antes de un nuevo ataque contra los japoneses en Guadalcanal, 1942. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Tanaka Raizo, el imparable
contraalmirante de la Marina
Imperial japonesa, brillante
comandante del «Expreso de
Tokio» a Guadalcanal.
(Fotografía del Centro de
Historia Naval, por gentileza del
doctor Diosdado M. Yap, editor
jefe de la revista *Bataan*,
Washington.)



Almirante estadounidense John
H. Towers, artífice de la fuerza
aérea naval y aerotransportada,
que más tarde sirvió como
segundo comandante del
almirante Nimitz. (Fotografía
del Centro de Historia Naval,
colección A. A. Burke.)



El acorazado Yamato, junto con su gemelo el Musashi, era el mayor del mundo, y estaba equipado con cañones de 460 milímetros, los mayores de la flota. (Fotografía de la Marina de Estados Unidos, Archivos Nacionales.)



El general A. M. Patch, que relevó en el mando de los marines a A. A. Vandegrift en Guadalcanal en enero de 1942, recibe la medalla al mérito militar del vicealmirante Aubrey Fitch, tras la aplastante victoria de Guadalcanal. Tras Patch se encuentran el general de brigada R. L. Spragins, jefe del cuerpo, y el general de brigada William R. Woodward, comandante de artillería. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



El emperador Hirohito, que dirigió personalmente, en secreto, la estrategia militar japonesa durante toda la Segunda Guerra Mundial, y que dio a Yamamoto autorización para atacar Estados Unidos en 1941 y para, posteriormente, usar armas biológicas y químicas. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)



Estadounidenses heridos en Buna, Nueva Guinea, ignorados por MacArthur, que se negó a recorrer el frente durante las batallas de Buna y Gona, que venció el general de división Robert Eichelberger. (Biblioteca del Congreso.)



Almirante Chester Nimitz, comandante en jefe de la Flota estadounidense del Pacífico [CINCPAC], cuya audacia condujo a la victoria naval en Midway, en 1942, y a la invasión de Guadalcanal en agosto del mismo año. Esos dos hechos detuvieron la ofensiva japonesa y supusieron un punto de inflexión en la guerra del Pacífico. (Fotografía del Centro de Historia Naval.)

Al concluir el primer día de la guerra en Filipinas, la ausencia de Douglas MacArthur —que a día de hoy todavía no ha sido explicada—, y su negativa a reunirse con su jefe de la fuerza aérea, llevó a la destrucción de 17 de los 30 B-17 de Brereton. Los que quedaron intactos fueron trasladados al sur, al nuevo aeródromo de Del Monte. 53 de sus P-40 y tres P-35 también quedaron destruidos —en su mayor parte, como los bombarderos, en tierra—, así como otros 25 aviones de distintos tipos y 250 aparatos ligeros. Los campos de Clark y de Iba quedaron arrasados, con los aviones destrozados, en llamas, o muy dañados, y las pistas de despegue llenas de cráteres. La mayor parte de las instalaciones habían quedado inservibles. Aquel día, los japoneses sólo perdieron a siete de sus pilotos.

La Flota Asiática del almirante Hart (o Fuerza Operativa 5) también habría sido destruida por falta de cobertura aérea y de capacidad de respuesta de no haber ordenado Washington que su buque insignia, el crucero pesado Houston, zarpara hacia Iloilo, que el crucero ligero Boise se trasladara a Cebú, y que otro crucero ligero, el Marblehead, junto con cinco destructores y una nave auxiliar, se dirigieran a Balikpapan.⁶¹ El único buque atacado, el Preston, que se encontraba en Davao, logró escapar intacto y aquella noche se hizo a la mar. El almirante Ernie King ordenó entonces que la «flota» de Hart se dirigiera al Borneo holandés a repostar combustible y a combinar sus fuerzas con holandeses y británicos, porque allí se encontraba el almirante Karel Doorman, preparándose para presentar batalla a la Marina japonesa.

De lo que quedaba de la flota estadounidense en Manila, tres destructores se encontraban patrullando y otros dos los habían llevado a reparar a Cavite, lo mismo que los 27 submarinos americanos. El ala de patrulla naval 10, compuesta por 28 bombarderos patrulleros bimotores y cinco aparatos de menor tamaño, estaban estacionados en Sangley Point, Cavite, Panay y Olongapo. A pesar de una larga sucesión de desagradables discusiones con MacArthur, Hart, a quien el historiador Samuel Eliot Morison describió como «pequeño, tenso, fibroso e irascible [...] partidario de la disciplina más férrea», se negó a abandonar a MacArthur y a dejar la capitanía general instalada en el edificio Marsman de Manila hasta el último minuto. A pesar de los constantes e injustos comentarios despectivos sobre la «inutilidad de la Marina», se mantuvo leal hasta el fin. Cuando, al final, se hizo a la mar, dejó al contraalmirante Frank Rockwell del Distrito Naval 16°, al mando de la media docena de lanchas torpederas restantes, tres buques cañoneros y algunos submarinos que se desplegaron en aquellas aguas [...] tras haber minado las bahías de Manila y Subic.⁶²

Los duros bombardeos aéreos japoneses del 8 de diciembre siguieron produciéndose con la misma intensidad al día siguiente. En esa jornada fue bombardeado el campo de aviación de Nichols, cercano a Manila, lo que obligó a MacArthur a informar a Marshall, jefe del Estado Mayor, de que a causa de la destrucción de los B-17 en la base de Clark y de la mayor parte de sus P-40 en otros campos de aviación, debía cancelar sus planes de atacar Formosa.

Las desconcertantes noticias que llegaban de Manila, dado el puntual aviso que MacArthur había recibido de Pearl Harbor, dejaron a George Marshall en un estado de consternación e incredulidad. A pesar de que en público seguía alabando a Douglas MacArthur, afirmando que «la resuelta y eficaz lucha de tus hombres por tierra y aire ha causado una excelente impresión en el pueblo americano y confirma la confianza que hemos depositado en tu liderazgo», en privado, el jefe del Estado Mayor confió al general John Pershing: «No entiendo cómo MacArthur permitió que destruyeran en tierra esos aviones».⁶³ El general Claire Chennault, de los Tigres Voladores, y el jefe de las Fuerzas Aéreas, Hap Arnold, se mostraron igualmente consternados y sorprendidos. Lo más increíble fue que, después, en sus memorias, MacArthur negaría toda esa cadena de acontecimientos, a pesar de que existían pruebas documentales irrefutables que demostraban que incluso se había negado a hablar con Brereton a lo largo de muchas horas y que había enviado comunicados a Marshall en los que le informaba de su intención de bombardear Formosa.

Para una personalidad como era Douglas MacArthur, reconocido por su capacidad de decisión y por la claridad de su prosa, la práctica totalidad de sus acciones del día 8 y los siguientes —incluidas sus órdenes confusas en relación con los B-17 de Brereton— siguen resultando misteriosas y contradictorias. Los ataques aéreos con origen en Formosa, Palau y otros lugares siguieron intensificándose, sin que las fuerzas estadounidenses hicieran prácticamente nada por impedirlos. Los aviones japoneses destruyeron todas las bases aéreas de Luzón, así como muchos bombarderos bimotores de patrulla (PBY) con base en Cavite, al otro lado de la bahía, pues éstos no tenían nada que hacer contra los Zeros y los cazabombarderos nipones, mucho más maniobrables, que volvieron a atacar de manera intensiva el 10 de diciembre.

Sin embargo, el ataque a Filipinas era sólo una pequeña parte de un conjunto de planes muy complejo. Entre el 8 y el 9 de diciembre, un contingente japonés de 150.000 hombres realizó una

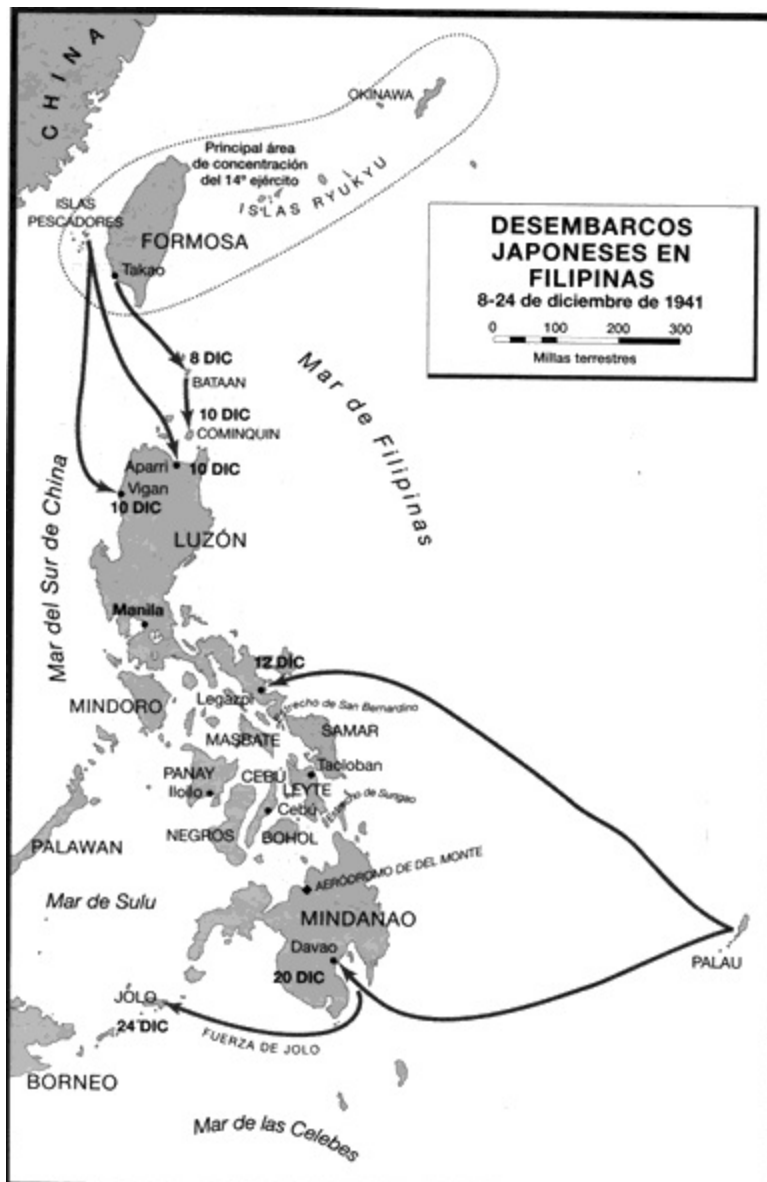
serie de desembarcos anfibios en la península de Malaca mientras, simultáneamente, otra fuerza ocupaba Bangkok, en Tailandia, y las islas de Arawa y Makin, en el archipiélago de las Gilbert. El día 10, las Fuerzas Armadas japonesas mantuvieron la ofensiva y hundieron dos importantes buques británicos, el Prince of Wales y el Repulse; murieron 840 hombres entre oficiales y marineros, entre ellos el almirante sir Tom Phillips y el capitán John Leach, que había navegado valerosamente rodeando África y había llegado al Extremo Oriente sin protección aérea⁶⁴ cumpliendo órdenes expresas de Winston Churchill (e ignorando las sonoras protestas del capitán general).⁶⁵ Otros escuadrones de bombarderos japoneses arrasaron los astilleros navales de Cavite, al sur de Manila, y el aeródromo adyacente, iniciando un devastador incendio que se prolongó varios días.

El día 10, al norte de Luzón, la Marina japonesa inició los desembarcos anfibios en Appari, seguidos al día siguiente por nuevas incursiones en la vecina Vigan. El día 12 se produjeron nuevas operaciones anfibias en Legazpi, al sur de Luzón. El 14, los desembarcos tuvieron como escenario Tuguegarao. Hacia el día 18, el Ejército japonés también avanzaba sobre Hong Kong, donde las fuerzas británicas y las de la Commonwealth se vieron superadas en número y desbordadas. El 20 de diciembre, otra fuerza anfibia japonesa atacó el puerto de Davao, en Mindanao, y poco después la cercana isla de Jolo. Con todo, la gran invasión japonesa a Filipinas se inició el 22 de diciembre en Lingayen, tras lo que una fuerza coordinada enemiga desembarcó en la bahía de Lamon el 24 del mismo mes, exactamente tal como Kelly Turner había vaticinado ya en 1929.

El día 23, la isla de Wake se había rendido tras valerosos combates, y el día de Nochebuena, mientras el arrogante MacArthur abandonaba Manila, los bombarderos japoneses atacaban Rangoon y otros puntos de Birmania. Hong Kong, por su parte, se rindió el día de Navidad. El 30 de diciembre de 1941, aviones japoneses bombardearon sin tregua la isla de Corregidor. El 10 de enero de 1942, las tropas enemigas ya se habían hecho con el control de varios campos petrolíferos y refinerías del Borneo holandés, y al día siguiente, al fin, Tokio declaró la guerra a los Países Bajos. El 15 de enero, el 14º de Infantería del general Homma Masaharu ya había obligado al asediado y hambriento Ejército del general Wainwright a retirarse a las tierras desprotegidas de la península de Bataan. Antes de que terminara el mes de enero, los japoneses ya habían iniciado el ataque al Rabaul australiano y desembarcaban en Bougainville (islas Salomón), en las Célebes holandesas, en Lae (Nueva Guinea), y en las islas Russell. En menos de dos meses, habían efectuado una espectacular *blitzkrieg* con la que habían logrado que la toma alemana de la Europa occidental pareciera, por comparación, una operación menor.

Con la invasión inicial a Filipinas, que se produjo en Appari y Legazpi, «la rata se había metido en casa —como gráficamente expresó Jonathan Wainwright—, y ya no hubo descanso. Regresé [desde Lingayen] a un Stotsenburg medio en ruinas aquella noche del 12 de diciembre, y descubrí que durante el día había sufrido nuevos bombardeos». El día 13, «los japos sí comenzaron a atacarnos de verdad [en Vigan] con una avanzadilla de acorazados, y descargaron ochenta y cuatro transportes llenos hasta la bandera. Aquel día me di cuenta de una vez por todas de lo inútil que

resultaba intentar combatir sin disponer de una Fuerza Aérea [...]. Las órdenes que había recibido de MacArthur eran claras y concretas: "En caso de desembarco, atacad y destruid la fuerza naval". Sí, pero ¿con qué?», se preguntaba Wainwright.⁶⁶ Hooma Masaharu no tardaría en tener no sólo a su 14ª Brigada de infantería en tierra firme (más de 43.000 hombres), sino un contingente formado por 250.000. (MacArthur había asegurado que los japoneses no podrían lograr siquiera el desembarco de 100.000.)



El 23 de diciembre, cuando la situación ya se había vuelto realmente desesperada, Wainwright recibió una llamada telefónica del cuartel general de MacArthur. «El que llamaba era Pete Irwin. "El WPO-3 está activado", dijo Peter. Aquello era muy duro de aceptar, pues el Plan de Guerra Naranja n° 3 era el último recurso, y suponía la retirada a Bataan.»⁶⁷ Le ordenaron que se defendiera de un Ejército japonés bien equipado y que no dejaba de avanzar.

Tras llegar a Bataan la primera semana de enero de 1942, el coronel Glen Townsend descubrió con horror que «no se había trabajado nada en aquellas posiciones», por lo que las tropas se encontraban «en plena selva». No era sólo que las fortificaciones, la artillería y los depósitos de munición no estuvieran donde debían, es que no existían ni instalaciones médicas ni almacenes de alimentos. Como Douglas MacArthur se había negado a aceptar la posibilidad de tener que poner en marcha el WPO-3, no se había hecho nada. Como consecuencia de ello, a principios de 1942, MacArthur se vio obligado a ordenar a Wainwright que pusiera a su Ejército de Bataan a «media

ración», lo que implicaba 100 gramos de arroz, 50 gramos de azúcar, 35 gramos de leche enlatada y 70 gramos de pescado enlatado al día para cada combatiente.⁶⁸ «Nuestra situación en relación con la alimentación empeora con rapidez —comentó el jefe de escuadrón Bill Dyess, un texano alto y discreto—. Comemos lagartijas, monos, y cualquier cosa que se ponga por delante de los rifles.» El médico de la Fuerza Aérea del Ejército para el Extremo Oriente (USAFFE) informó en febrero de que sólo el 55 % de las tropas de Bataan eran «aptas para el combate», a causa de «la malaria, la disentería y la desnutrición general», que ha hecho que incluso los pilotos estén demasiado débiles para ponerse a los mandos de los únicos P-40 que quedan.⁶⁹ Y lo peor estaba por llegar. El 2 de marzo, a pesar de las más enérgicas protestas de Wainwright, MacArthur ordenaría una reducción todavía más drástica de las raciones a los hombres que defendían Bataan, que equivalía a tres octavos de la ración normal. Sin embargo, en las memorias que el general escribió tras la guerra, anotó: «La península de Bataan se organizó de prisa para que sirviera de defensa prolongada mediante la construcción de zonas de almacenamiento». Es más, insistía en que a la zona se habían enviado grandes cantidades de suministros: «Día y noche, incesantes columnas de vehículos motorizados trasladaban material, munición, equipos y suministros médicos desde Manila a Bataan». Resulta curioso que ni uno solo de los supervivientes de Bataan llegara a ver jamás ni uno solo de aquellos almacenes fantasma ni envíos.⁷⁰

Lo más irónico del caso es que no había escasez de alimentos. Por ejemplo, «todos los muelles [de Manila], del 1 al 6, así como los solares vacíos adyacentes [...] estaban atestados de variedad de envíos», testificó más tarde Robert Levering, ingeniero civil que trabajaba para la USAFFE. Había miles de toneladas de suministros de todo tipo que esperaban a ser transportadas por unos trescientos cargueros y lanchas hasta el otro lado de la Bahía de Manila. Sin embargo, Sutherland se negó a proporcionar los hombres suficientes para realizar la carga. La mayor parte de esos suministros y municiones no llegó nunca a Bataan, donde los Ejércitos filipino y estadounidense, conjuntamente, realizaban el último intento de retrasar el avance japonés. Lo que ordenó MacArthur fue que las provisiones se enviaran a Corregidor, aunque en su mayor parte siguieron, intactas, en el puerto. Los tinglados de los muelles de Manila siguieron llenos de bultos amontonados unos sobre otros, con productos tan diversos como «sacos de harina de trigo de 40 kilos o latas de cerezas en almíbar», como recordaría más tarde un incrédulo Levering. Como en último término MacArthur se negó a permitir el traslado de esos suministros, Wainwright y sus hombres no tardaron en verse obligados a pasar con media ración filipina (menor aún que la media ración estadounidense). Los productos del puerto de Manila empezaron a ser «saqueados sistemáticamente, y a nadie parecía importarles. Mendigos y sacerdotes, niños y ancianos de rostro arrugado, se cernían sobre las montañas de cajas como moscas en un estercolero».⁷¹ MacArthur no dio ninguna explicación de aquellas desconcertantes decisiones, ni siquiera después de terminada la guerra, pero los hechos hablan por sí solos: en Bataan hubo soldados que murieron de hambre.

Otro de los principales suministros de alimento en Luzón, un millón y medio de kilos de arroz, se guardaba en unos inmensos almacenes de Cabanatuan, junto con varias toneladas de azúcar y

comida enlatada. Pero Quezón, MacArthur y el general Sutherland prohibieron terminantemente la distribución o confiscación de cualquiera de esas provisiones. Como confirmó el coronel Ernest Miller, al mando de un batallón de tanques, sólo en Cabanatuan había bastante comida «como para alimentar durante casi un año a las tropas de Bataan». Y eso no era todo. «Podía disponerse de un gran número de camiones comerciales», por no mencionar los vehículos militares con los que se habría podido hacer llegar el alimento a los combatientes de la península. Quezón, sin embargo, insistió en que toda esa comida quedara para uso exclusivo de los filipinos de la isla. Además, MacArthur ordenó a los oficiales encargados de la intendencia que no saquearan los almacenes donde los japoneses guardaban sus suministros en la zona, y Sutherland llegó a amenazar al coronel americano con someterlo a un consejo de guerra si se atrevía a confiscar una sola lata de atún o de carne, a pesar de la falta que le hacían. En consecuencia, como resumió un indignado coronel Miller, no se tocó «ni un solo grano del arroz de Cabanatuan».⁷² Y, de ese modo, a los hambrientos soldados de Bataan no les llegó nada de alimento. En cuanto a los almacenes de Cabanatuan, los japoneses los bombardearon y los destruyeron en su totalidad. A los filipinos de Luzón tampoco les sirvieron para nada.

La línea férrea que unía Manila con la ciudad septentrional de Tarlac (en línea recta, al oeste de Cabanatuan), y seguía hasta Lingayen, había intentado usarse para enviar grandes provisiones de alimentos al norte, pero los empleados de los ferrocarriles filipinos huyeron tan pronto como los primeros aviones de guerra japoneses atacaron el 9 de diciembre, y fueron sustituidos por la policía filipina. De todos modos, a los agentes que la componían los usaron para formar la 2ª División, y los destinaron a la protección de la capital. Así, la línea férrea de Manila quedó totalmente abandonada por segunda vez, desde Tarlac tampoco llegó ningún suministro a Bataan. Más tarde, cuando Manila fue declarada ciudad abierta, se ordenó la salida de todas las tropas de la ciudad.

Más al sur, el general de brigada Bradford Chynoweth encontró otra gran fuente de los tan necesarios suministros y municiones en el puerto de Cebú, donde «en los muelles había de todo... [incluidos] 10.000 cartuchos de munición destinados a la intendencia general de Manila». Pero los oficiales americanos del puerto no distribuyeron nada a las tropas locales, que ya casi no tenían. «Fue una pesadilla», se lamentaría más tarde el duro Chynoweth.⁷³

De la misma manera, tampoco había escasez de gasolina: sólo en Manila existían unas reservas de más de dos millones y medio de litros, sin contar los depósitos de almacenaje de diversos destacamentos, puertos y campos de aviación. A pesar de ello, y en lugar de distribuirla, MacArthur, a quien el avance japonés había pillado totalmente por sorpresa, ordenó que las tropas estadounidenses quemaran todas las reservas de gasolina de la capital, mientras a los vehículos del Ejército americano, incluida la mayor parte de los 108 tanques, les faltaba combustible para desplegarse.⁷⁴ Como resumió el coronel Lloyd Mielens, «muchos suministros podrían haberse salvado [en todas partes] y las tropas que al final se replegaron a Bataan, por ejemplo, habrían estado mucho mejor provistas», si el general Douglas MacArthur no hubiera convencido a Marshall de que suspendiera el WPO-3, dejando las operaciones en un estado de caos absoluto.⁷⁵

Va haciéndose evidente que MacArthur, el célebre estratega de la División Rainbow de la Primera Guerra Mundial, su gran comandante, no había hecho los deberes más básicos, y parecía

incapaz de tomar las decisiones que cabía esperar de un alto mando. Con su arrogancia y sus errores, contribuyó a uno de los mayores fracasos de la historia militar de Estados Unidos, de mucha mayor trascendencia a largo plazo que la tragedia de Pearl Harbor, según el historiador D. Clayton James.⁷⁶ En última instancia, MacArthur, como máxima autoridad militar, fue el responsable último del desastre de Filipinas. Cuando el ataque japonés se produjo tras la destrucción de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, el confundido MacArthur sostuvo durante las primeras cuarenta horas que sus desprotegidas playas seguían en su poder. Ya no vivía en un mundo de realidad, y por culpa de ello miles de hombres murieron.

Su negativa a facilitar el acceso a los almacenes de alimentos y munición hizo que Douglas MacArthur no se atreviera a asomar la cabeza por la península. No se veía con ánimos de enfrentarse a sus hombres. De visitar a los heridos. Las dos únicas veces en que realizó una breve visita, de apenas dos horas, fue para hablar con los oficiales al mando, antes de regresar a Corregidor el mismo día. Por todo Bataan empezaron a circular canciones sobre «Dugout»:^{*}

Dugout Doug MacArthur lies ashaking on the Rock [Corregidor]
Safe from all the bombers and from any sudden shock
Dugout Doug is eating of the best food on Bataan
And his troops go starving on.

[...]

Dugout Doug, come out from hiding
Dugout Doug, come out from hiding
Send to Franklin the glad tiding
That his troops go starving on!⁷⁷

El día de Navidad, el jefe del Estado Mayor del Ejército, George Marshall, envió un secreto «memorándum al presidente», en el que informaba a Roosevelt de que, en ese momento, Estados Unidos disponía sólo de 70 cazas y bombarderos disponibles en toda Australia, pero que los barcos que transportaban más, y que también llevaban munición, empezarían a zarpar de los puertos de las costas Este y Oeste a partir del 8 de enero. Admitía que la «situación en Filipinas ha cambiado, al parecer, hasta el punto de hacer improbable que los cazas solicitados [necesarios, entre otras cosas, para escoltar los B-17], puedan entregarse al general MacArthur», mientras el almirante Ernie King ordenaba al almirante Hart que «pusiera todos los medios para hacer llegar la munición» a Manila en submarino.⁷⁸ Entretanto, por razones que no están claras, Marshall seguía felicitando a MacArthur en privado, a pesar del desastre absoluto que había causado. «Tu espléndida resistencia ha contribuido esencialmente a la situación general de Malasia.»⁷⁹

Pocas semanas después, en un memorándum secreto enviado al almirante King y fechado el 20 de enero, Marshall reconocía que «en la costa atlántica no hay suficientes cargueros para garantizar el envío a [Nueva] Caledonia de material de las unidades, y mucho menos el de material de combate». Sin embargo, hacían todo lo posible para encontrar barcos en los que transportar tropas y equipos estadounidenses hasta Australia lo antes posible, lo que de todos

modos iba a suponer un retraso de varias semanas. En cualquier caso, Marshall se despedía asegurándole a King que entre el 7 de diciembre y el 31 de enero de 1942 se enviaría un contingente total de 996.036 soldados.⁸⁰

Filipinas era otra cosa. Los distintos memorándums que Marshall enviaba a Roosevelt eran cada vez más pesimistas, en particular cuando abordaban el tema del envío de bombarderos pesados a Filipinas con los que atacar a los japoneses. «Si el aterrizaje de los B-17 en Borneo o en el aeródromo de Del Monte, en la isla de Mindanao, se hace imposible [a causa de la fuerza aérea japonesa que ocupa la zona], el proyecto entero sería inviable.» En otras palabras, ni MacArthur ni Wainwright, su comandante en el campo de batalla, podían esperar una futura asistencia o cobertura aéreas, a pesar del anterior mensaje de Marshall a MacArthur en el que le aseguraba que el pueblo americano «confirma nuestra confianza en tu liderazgo. Hacemos todos los esfuerzos para que te lleguen nuestros refuerzos aéreos y más tropas y suministros». Ya antes de que terminara el mes de enero de 1942, la derrota parecía irremediable. Sin embargo, Marshall informó a King, el jefe de operaciones navales, que estaban «haciendo todo lo posible para organizar un bloqueo a gran escala desde Australia hasta Mindanao y Luzón. Para lograr este propósito estamos enviando barcos, y con la mayor brevedad posible se dispondrá el envío de más». Envíos de alimentos y munición también se destinarían a Filipinas por submarino.⁸¹ Aunque Washington había autorizado a MacArthur a realizar pagos exorbitantes a mercantes privados para llevar aquellas provisiones al archipiélago, sólo tres embarcaciones pequeñas llegaron a alcanzar las costas filipinas. Pero al menos King ordenó a Tom Hart que enviara submarinos adaptados a transportar gasolina, alimentos, medicinas y munición, lo que da una idea de la gravedad de la situación. De los diez submarinos enviados, siete llegaron a Corregidor, donde recogieron a enfermeras, altos mandos enfermos y personal importante, a los que trasladaron a salvo hasta Australia.

«La nuestra fue una penosa procesión hasta [el sur de] Bataan», recordaría Wainwright, pues su contingente original de 28.000 hombres ya se había reducido a 16.000. En esa cifra se incluían los cientos de pilotos sin avión, las tripulaciones de tierra y los marineros sin barco que se habían convertido en improvisados soldados de infantería.⁸² Las tropas seguían cazando y recogiendo todo lo que podían para completar las mínimas raciones —arroz, raíces, pájaros silvestres y otros animales—. Los integrantes del 26º de Caballería se vieron obligados a matar y a comerse sus propios caballos y muías hasta que no quedó ninguno. «La construcción de MacArthur de almacenes para alimentos» no era más que un producto de su desbocada imaginación.

El 10 de enero de 1942, MacArthur realizó una visita sorpresa a Bataan para «felicitar» al general Wainwright. «Tu retirada y tu misión [...] han sido tan impecables como cualquier otro episodio de la historia», le dijo al comandante (que había contraído la malaria), y volvió a prometerle un ascenso. Fuera del alcance de su vista, pero muy cerca de allí, varios centenares de soldados caían todos los días a causa de las enfermedades y la desnutrición.⁸³ Los médicos y las enfermeras, a quienes las circunstancias habían obligado a aguzar el ingenio, crearon rápidamente hospitales de campaña en tiendas en medio de la selva, y hacían lo que podían mientras la moral de la tropa caía en picado y el número de muertos aumentaba. No quedaba libre ni una sola camilla de lona, pero los botiquines estaban tan vacíos como los estómagos de los pacientes.

El corresponsal de guerra Frank Hewlett, al ser testigo de las condiciones de vida de los hombres de Wainwright, compuso una canción que no tardó en hacerse famosa en todo el Pacífico y luego en Estados Unidos:*

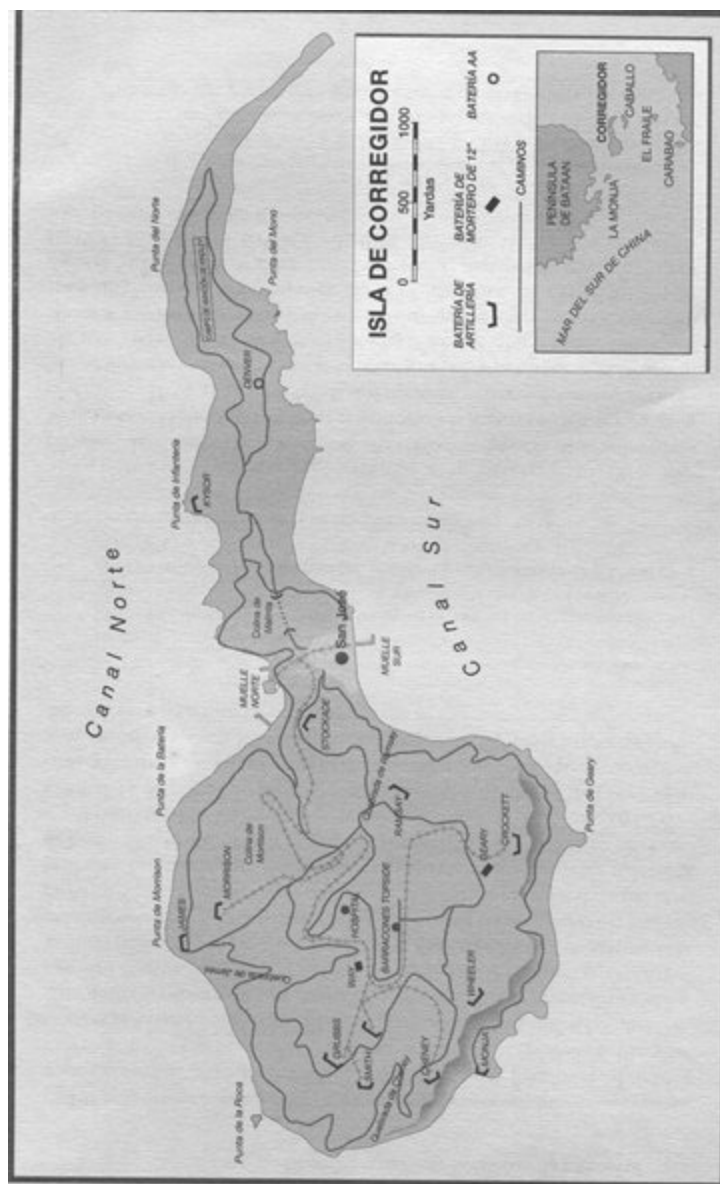
We're the battling bastards of Bataan:
No momma, no poppa, no Uncle Sam.
[...]
No aunts, no uncles, no nephews, no nieces,
No rifles, no guns or artillery pieces,
And nobody gives a damn.⁸⁴

El 9 de marzo, a última hora, MacArthur ordenó a Wainwright que se presentara en Corregidor. Al día siguiente, cruzó las dos millas de mar que separaban el puerto de Mariveles, en Bataan, del islote con forma de renacuajo conocida como Corregidor. Al llegar a la oficina subterránea del comandante, Wainwright, como de costumbre, fue interceptado por Sutherland, que según él le dijo: «El general MacArthur va a irse a Australia [...]. Queda usted al mando de todas las tropas de Luzón». Entonces apareció MacArthur, le saludó y le ofreció un cigarro. Según recuerda Wainwright, el general le dijo: «Jonathan [...] quiero que entiendas mi posición con claridad. Parto para Australia obedeciendo las insistentes órdenes del presidente [...]. Quiero que hagas saber en todos los ámbitos que me voy a pesar de mis reiteradas protestas». Aquella afirmación era cierta, hay que reconocerlo. «Por supuesto que lo haré, Douglas», respondió él. La conversación avanzó, y el general le dio una orden: «Entretanto, tienes que resistir». Wainwright pensó en «la poca munición que quedaba, y en la malaria y la disentería, en las medias raciones, en los heridos, en sus precarios hospitales de campaña, en mi fuerza aérea compuesta por dos P-40, y en muchas otras cosas», pero no dijo nada. «Adiós, Jonathan —le dijo [MacArthur] estrechándole la mano—. Cuando regrese, si sigues en Bataan, te nombraré general de división.» Era la retórica de siempre, las viejas promesas de gloria. Wainwright, que llevaba más de veinticuatro horas sin comer, habría preferido un buen almuerzo, o incluso uno malo, a cambio de aquel cigarro y aquel futuro ascenso.⁸⁵

Cuando el diciembre anterior MacArthur había enviado a Brereton a Darwin con lo que le quedaba de su fuerza de bombarderos, sus últimas palabras no habían sido «buena suerte», sino «espero que [...] protegerás mi reputación de combatiente».⁸⁶ En privado, el general había dicho a su personal que, antes de acatar las órdenes de Roosevelt de abandonar Corregidor, prefería renunciar a su cargo. Prefería unirse a las guerrillas de las montañas, les dijo, con su esposa y su hijo, por lo visto; pero no lo hizo nunca, claro. Aquellas eran las típicas bravatas de MacArthur. Nadie olvidaba el día de diciembre en que su casa de Corregidor había sido bombardeada. Jean había cogido a su hijo de cuatro años y había salido corriendo para meterse en el refugio antiaéreo, totalmente ignorada por MacArthur. Cualquier otro marido habría intentado proteger a su mujer y a su hijo, pero Douglas MacArthur no. Él parecía no ser consciente de su presencia allí, y se dedicaba a observar fijamente los bombarderos enemigos que habían osado desafiarle y volvían a sobrevolar la Roca, y que estuvieron a punto de matar a su familia. Una y otra vez, no queda más

remedio que volver a formular la pregunta: ¿quién era Douglas MacArthur?

Finalmente, el 24 de febrero de 1942 había respondido a Washington que cumpliría las órdenes del presidente y que se trasladaría a Australia. El 11 de marzo, a última hora de la tarde, los MacArthur, acompañados de Sutherland, Marshall, Willoughby, Marquat, Aikin y otros miembros de su equipo, montaron en cuatro de las seis torpederas que quedaban, bajo mando del teniente John Bulkeley. La familia MacArthur fue conducida a su «buque insignia», la torpedera PT-41. Cada uno llevaba una maleta. Poco antes de las ocho de aquella tarde partieron, en dirección a la entrada de la bahía de Manila, infestada de submarinos japoneses, barcos de guerra y aviones.⁸⁷ Su destino era Mindanao, donde unos B-17 había llegado expresamente desde Australia para recogerlos. Dos de los aviones habían tenido que regresar a su base a causa de una avería mecánica. Los dos restantes despegaron de la base de Del Monte el 16 y el 17 de marzo, y aterrizaron en el campo de aviación de Batchelor, a cuarenta kilómetros de Darwin, Australia, a las 9.30 del 17 de marzo.* MacArthur y el resto de la expedición viajaron en tren hasta Melbourne, y después hasta Brisbane, donde al general se le ordenó que activara la siguiente fase de la guerra.⁸⁸



La mañana del 21 de marzo, Washington informó a Wainwright de que «le ha sido asignado el mando completo de todas las fuerzas estadounidenses en Filipinas (incluida la Marina)». Cuando MacArthur, que no había sido informado de su relevo, se enteró de la noticia, envió a Wainwright

una airada reprimenda.

Este, de nuevo en Corregidor, quedó encargado de la tarea de salvar la situación en Bataan, que se había descontrolado irremisiblemente. «Al iniciarse el vigésimo séptimo día de la batalla de Corregidor teníamos en la zona 11.000 hombres, cifra muy distinta de la fuerza nominal de 250.000.»⁸⁹ El 9 de abril, ordenó a Edward King, general de brigada en Bataan, que iniciara un nuevo contraataque. Acababan de llegar dos submarinos con suficientes alimentos para los soldados destacados en la península, es decir, con suficientes alimentos para resistir un día más.

«Sin embargo, los soldados de Bataan, que habían suplicado el envío de comida, no llegaron a probarla», recordaría Wainwright, pues sin notificación previa a su superior, King había ofrecido la rendición a los japoneses. «Quedé anonadado», admitió Wainwright. «Volved y decidle que no lo haga», grité. Pero de todos modos lo hizo.⁹⁰

La situación era desesperada, y aquella misma noche se usaron lanchas y barcas para trasladar a unos 2.000 hombres y mujeres desde Bataan hasta Corregidor. Las «salas hospitalarias» del túnel de Malinta no tardarían en llenarse de unas 15.000 personas heridas, aquejadas de malaria, disentería y desnutrición.

Para Wainwright y sus hombres, intentar defenderse era una realidad salpicada de obstáculos. Aunque Eisenhower, anterior lugarteniente de MacArthur, había logrado convencer al Departamento de Guerra para que vendiera al Gobierno filipino miles de obsoletas ametralladoras del calibre 30, ahora se descubrió que la mayoría no funcionaban. Algunas se encasquillaban, otras se rompían, o los tambores se derretían porque no disponían de sistema de refrigeración por agua. El rifle estándar, el viejo Enfield de la Primera Guerra Mundial, demostró ser igualmente defectuoso; los extractores se rompían con frecuencia, y las armas quedaban inservibles hasta que se fabricaban a mano piezas improvisadas de recambio. Miles de reservistas filipinos reemplazaban esas armas con los tradicionales *bolos* (machetes), mientras la aviación y la artillería japonesas los sometían a un ataque tras otro. Ya no había defensa viable. El general de brigada Clyde Selleck, al mando de la 71ª División, lamentaba que «las divisiones no estuvieran nunca organizadas [...] ni adecuadamente equipadas, y la instrucción era tan escasa que cuando tropas experimentadas les atacaban y se enfrentaban al embate de los tanques, su estabilidad era mínima». El general Homma, comandante japonés y azote de Filipinas, tachaba de «bandas» a los defensores de las selvas.⁹¹

Los aviones de guerra y la artillería bombardeaban Corregidor a diario. Pero, según Wainwright, los proyectiles lanzados desde los potentes cañones de 105 milímetros instalados en Cavite eran aún peores que los ataques aéreos: y «sus obuses de 240 milímetros que disparaban desde Bataan [eran] todavía más mortíferos. Hacían de nuestra vida un infierno».⁹² Los oídos dolían y las cabezas parecían a punto de estallar hora tras hora, y durante los bombardeos todo quedaba cubierto de una pátina de polvo; las tuberías reventaban y el suministro de agua escaseaba. El sistema eléctrico quedaba constantemente fuera de servicio. Las bombas que renovaban el aire de los cientos de metros de la red de túneles de Malinta fallaban a diario, y los que residían bajo tierra tenían problemas para respirar, en especial los 15.000 pacientes de las dos

salas hospitalarias. Los suministros de comida, que ya se racionaban, se veían reducidos de nuevo, sin perspectivas de cambio en la situación.

Al llegar mayo, a Wainwright, que había sustituido a MacArthur en Corregidor el 11 de marzo, le pareció que los bombardeos que sufrían sus tropas eran inhumanos e insoportables. El día 6 de ese mismo mes, recibió un último mensaje del presidente Roosevelt, al tiempo que las bayonetas japonesas estrechaban el cerco en torno a sus presas.

Durante las últimas semanas hemos seguido con creciente admiración los relatos diarios de su heroica resistencia ante los cada vez más persistentes bombardeos de los aviones enemigos y las armas de asedio [...]. [Ha demostrado ser] un gran ejemplo de fortaleza patriótica y espíritu de sacrificio. El pueblo americano no podría pedir más tenacidad, iniciativa y valor constante [...]. Usted y sus entregados seguidores se han convertido en los símbolos vivientes de nuestros fines bélicos y en la garantía de la victoria [final].⁹³

La infantería y los tanques japoneses avanzaban hacia la entrada del propio complejo de Malinta. Iba a producirse una verdadera masacre en aquellos túneles del terror. Wainwright no había respondido a la primera orden de rendición enviada por Homma. «Debía tomar una decisión, pero me debatía intentando buscar maneras y medios de evitar lo inevitable [...]. Pensaba en la destrucción que uno solo de aquellos [tanques] causaría si asomara por el túnel, donde alojábamos a nuestros heridos y donde trabajaban nuestras valerosas enfermeras.» Sin embargo, ya no podía demorarse ni un día más. Su arsenal había quedado reducido a nada, y al fin tomó la inevitable decisión de rendirse. «Eran las 10.15 de un fatídico 6 de mayo de 1942.» Jonathan Wainwright radió el último mensaje a Franklin Roosevelt:

Con el corazón roto y la cabeza inclinada por el peso de la tristeza, aunque sin vergüenza, informo a Su Excelencia que hoy debo aclarar los términos de la rendición de las islas fortificadas de la Bahía de Manila [...]. Que Dios le bendiga y le guarde a usted y a la nación en el esfuerzo de la victoria final.

Con profundo pesar y perseverante orgullo por el valor de mis hombres, voy al encuentro con el comandante japonés [...]. La resistencia humana tiene un límite, que en este caso se ha rebasado con creces [...]. Adiós, señor presidente.⁹⁴

Cuando el 7 de mayo los japoneses chantajearon a Wainwright con la ejecución diaria de oficiales americanos hasta que todo el archipiélago filipino se hubiera rendido, el general notificó oficialmente a todas las fuerzas que se rindieran y se entregaran como prisioneros de guerra.⁹⁵ Había visto demasiado sufrimiento, demasiado derramamiento de sangre. Filipinas había caído.

Como Wainwright había atestiguado, las tropas estadounidenses y filipinas estaban condenadas a la derrota desde el principio. MacArthur no había formado como debía un número suficiente de

hombres desde su llegada al mando hacía seis años; el Gobierno de Estados Unidos llevaba decenios con el plan de abandonar el país como parte del Plan de Guerra Naranja, pues en la década de 1930 el Congreso había prometido que el Estado asociado obtendría su independencia en 1946. Por tanto, Washington se había negado a enviar el armamento moderno y el personal americano imprescindible para dotar al Ejército filipino de medios para su propia defensa —ni siquiera los cincuenta dólares anuales por soldado necesarios para garantizar la instrucción más básica—. El propio presidente Quezón había vacilado, solicitando al principio una instrucción militar exhaustiva para su pueblo y negando luego el presupuesto que le había asegurado a MacArthur para poder llevarla a la práctica. Y la situación se complicó todavía más cuando el presidente filipino recibió con los brazos abiertos a los miles de «empresarios» japoneses que llegaron al país para establecerse (muchos de ellos eran en realidad militares japoneses disfrazados, como Hap Arnold y otros declararían más adelante).

Sin embargo, en última instancia, fue la psique algo alterada de Douglas MacArthur la que llevó al desastre a Filipinas. «Las razones de la falta de preparación del Ejército filipino una vez llegó la hora de su movilización son múltiples y se remontan a una fecha bastante anterior a 1941», reconoció D. Clayton James, que hacía hincapié en que «al propio MacArthur hay que atribuir gran parte de la culpa de la lamentable situación que acabaría llevando al desastre militar».⁹⁶ MacArthur había convencido a George Marshall en otoño de 1941 de que las defensas filipinas eran fuertes, y que se apoyaban en un Ejército de reservistas bien entrenados. Alentado por ese informe optimista, Marshall aceptó abandonar el Plan de Guerra Naranja, o Rainbow 5, y aprobar el envío acelerado de tropas, equipo y modernos aviones de guerra a Filipinas para dar apoyo a MacArthur en el último minuto. Pero ya era demasiado tarde —en dos o tres meses no se construye un Ejército—. La logística era complicada, y Estados Unidos tampoco estaba preparado para la guerra, ni mental ni físicamente. Parece increíble que Marshall se dejara impresionar por MacArthur y su combinación de falta de análisis y mentiras. Al error de su infundado exceso de confianza se sumaría pronto la rapidez con que los japoneses completaron la conquista de las islas. Marshall y Roosevelt siguieron combatiendo en otros frentes, pero Stark, Kimmel y Strong no.

Ni MacArthur, ni Sutherland, ni ningún otro alto mando del general fue llamado a rendir cuentas, y ni siquiera se les amonestó por los errores cometidos durante el régimen de MacArthur en Filipinas entre 1941 y 1942. «La ligereza con la que el alto mando militar estadounidense excusó el pecado cardinal del Ejército [...] siempre me ha parecido uno de los fallos más sorprendentes de la guerra —comentaría el general de división Claire Chennault—. Nuestro general y los altos mandos cometieron uno de los peores errores entre militares, que es el de dejarse atacar por sorpresa.»⁹⁷

«Supusimos que se iniciaría una investigación oficial», escribió Francis Sayre, alto comisionado en Filipinas, pero ésta no se produjo. D. Clayton James informó: «Aunque el ataque de Pearl Harbor fue objeto de varias investigaciones exhaustivas que motivaron la destitución de los altos mandos en Hawai, el desastre de Clark-Iba no generó ni una sola indagación oficial».⁹⁸ En conclusión, es inevitable preguntarse cómo llegó Douglas MacArthur a olvidar su propia admonición: «La historia de las derrotas en las guerras se resume en dos palabras: "Demasiado

tarde". Demasiado tarde para comprender los propósitos hostiles de un enemigo potencial; demasiado tarde para darse cuenta del peligro mortal [...]». ⁹⁹ Resulta una de las mayores ironías de la historia militar que MacArthur acabara condenado por sus propias palabras.

Tras la guerra, todos los mandos destinados a Filipinas en la campaña de 1941-1942 fueron invitados al Centro de Historia Militar del Ejército para que facilitaran descripciones detalladas de lo sucedido. Wainwright, a pesar de su precario estado de salud, causado por la malaria y por las torturas casi diarias a las que había sido sometido durante su cautiverio, preparó una de las relaciones más detalladas, que tituló «Informe sobre las operaciones de la USAFFE y la USFIP en las islas Filipinas, 1941-1942». Con sus catorce completos anexos, cubría todos los aspectos de las operaciones realizadas mientras estuvo al mando. Pero como observó Louis Morton, historiador militar, en su obra *The Fall of the Philippines* [La Caída de Filipinas], «todavía es hora de que oigamos algo del general MacArthur y de sus principales colaboradores», cuyos labios seguían sellados. ¹⁰⁰ Lo que sí hizo el general fue publicar unas memorias distorsionadas a las que puso el título de *Reminiscences* [Recuerdos]. El comandante general de todas las operaciones en Filipinas entre 1941 y 1942, que tenía la responsabilidad elemental de revelar la verdad, se encargó de obviarla. La red de relaciones del niño-viejo cerró filas casi sin fisuras, con el apoyo pleno y el beneplácito de George Marshall. El general Bob Eichelberger fue uno de los pocos valientes que se atrevieron a publicar la verdad sobre MacArthur en sus memorias, *Dear Miss Em* [Querida señorita Em].

Queda todavía por contar otro aspecto también trágico de esta historia: el destino de los filipinos y estadounidenses a quienes los japoneses, en su campaña de conquista, capturaron y convirtieron en prisioneros de guerra.

Tal vez el relato más impactante de todos sea el que proporcionó el teniente coronel Bill Dyess, piloto del Ejército de veintisiete años, introvertido y en un principio reacio que, mientras se recuperaba en el hospital durante meses, tras haber escapado de la Marcha de la Muerte de Bataan, de 120 kilómetros, accedió finalmente a contar su experiencia. ¹⁰¹ Un periodista se dedicó a anotar con paciencia lo que, para Dyess, eran los recuerdos más dolorosos de su vida.

Inició la explicación en el escenario que vio el origen de la Marcha de la Muerte, en Mariveles, en el extremo sur de la península de Bataan, a principios de abril de 1942. Habían registrado a uno de los capitanes estadounidenses, y en un bolsillo le habían encontrado un yen que ellos mismos le habían puesto. Dyess relataba lo siguiente:

El [oficial] japo grande miró el dinero. Sin mediar palabra, agarró al capitán del hombro y lo puso de rodillas. Desenvainó la espada y la alzó sobre su cabeza, empuñándola con las dos manos. Sin que nos diera tiempo a comprender lo que estaba pasando... blandió el sable: recuerdo que el sol se reflejó en el filo. Se oyó un silbido y una especie de chasquido de carne cortada, como cuando el cuchillo de un carnicero divide una pieza de ternera. La cabeza del capitán pareció desprenderse de sus hombros. Rebotó en el suelo, frente a él, y empezó a rodar a

un lado y a otro entre la línea de prisioneros [...].

Ése fue el primer asesinato. En el año siguiente habría tantas matanzas de prisioneros americanos y filipinos que, apilados, habrían formado una montaña [...]. Aquello... casi me volví loco [...]. Les daban golpes de porra y los apaleaban [...]. Los japos no se molestaban en darnos de comer.

Al propio Dyess lo interrogaban una y otra vez, y básicamente le preguntaban dónde habían escondido el dinero los americanos. (MacArthur había quemado todo lo que había en el Tesoro Filipino y había enterrado la plata en la Bahía de Manila.) Cuando a los que le interrogaban no les gustaban sus respuestas, el oficial japonés de turno «me agarraba del hombro y con un movimiento brusco me hacía girar y me tambaleaba y chocaba contra los demás. Temía que en cualquier momento me dispararan [...]». Los oficiales estadounidenses, muy débiles, caían al suelo cuando los golpeaban. «Los que caían eran apartados a puntapiés por los japos, que nos prohibían ayudarlos a ponerse de pie. Si alguien lo intentaba recibía patadas, golpes o pinchazos con las bayonetas...» En una ocasión, un coronel estadounidense de mediana edad suplicó que le dieran comida, «y un oficial achaparrado le sonrió y cogió una lata de salmón, que le estampó contra la cara, abriéndole un corte desde el ojo hasta la mandíbula». Los captores ya no se conformaban con empujar a los rezagados o azuzarlos con las puntas de las bayonetas, como corroboró el comandante Burt Bank, otro sobreviviente.

«[Ahora] usaban las puntas de las bayonetas con intención de matar», Dyess proseguía con su relato. Caminando durante horas bajo el calor del mediodía,

tropecé con un hombre que se retorció de dolor en el camino polvoriento. Se trataba de un soldado filipino al que habían clavado la bayoneta en el estómago. Menos de medio kilómetro después me encontré con otro. A este prisionero lo habían echado al paso de los camiones y había sido aplastado por sus pesadas ruedas [...]. De vez en cuando nos cruzábamos con cuerpos acurrucados de hombres que habían sucumbido a la fatiga o que habían sido asesinados a golpes de bayoneta [...]. Aquellos demonios ávidos de sangre ahora nos mataban por pura diversión [...]. Oí un grito, seguido de unos golpes sordos... un soldado americano, que se moría de sed hasta el punto de no poder dormir, le había pedido a un japo de guardia un poco de agua. Este empezó a darle puñetazos y golpes con la culata de la bayoneta hasta dejarlo inconsciente.

También les obligaban a beber y comer orina y excrementos de carabao (búfalo de agua) mezclados con agua de mar. «Nos tapábamos la nariz para no aspirar aquel olor pestilente, pero bebíamos todo lo que podíamos.» Cuando los presos caían, «se oían disparos de pistolas y rifles detrás de nosotros», y los demás no se atrevían a volverse. «Dejaban los cuerpos allí donde caían, para que los prisioneros que venían detrás los vieran [...]. Los captores tenían la misión de matar o herir mortalmente a todos los prisioneros que cayeran al suelo durante la marcha. Por las noches no dejaban de oírse disparos ocasionales. No los contaba. No podía.» En una ocasión, seis filipinos echaron a correr para llegar a una charca de agua emponzoñada, y les dispararon a todos. «Dos de

ellos, malheridos, se arrastraban lentamente en dirección al agua, con las manos extendidas.» Los remataron. Al pasar por una alambrada, Dyess vio a un soldado filipino. «Habían matado a la víctima a bayonetazos y tenía el abdomen abierto. Tenía los intestinos fuera y le colgaban del estómago como gruesas cuerdas rojas y grisáceas [...]». Al llegar a Camp O'Donnell, el intérprete de un capitán japonés se dirigió a los presos. «Capitán dice vosotros no ser prisioneros de guerra. Ser enemigos declarados de Japón. Dice vosotros tratados como cautivos. Dice no actuáis como soldados...»

«Cuando llevábamos una semana en O'Donnell, el número diario de muertos entre los americanos era de veinte. La cifra, en el caso de los filipinos, ascendía a 150. A las dos semanas, los americanos muertos eran ya 50, y 350 filipinos morían cada veinticuatro horas [...]. Los japoneses no nos facilitaban medicamentos. A los médicos americanos presos en los campos no se les daba instrumental, medicinas ni vendas. Y no disponían de agua suficiente para lavar las heridas de los heridos y los moribundos [...]. Todos pasábamos hambre [...] al ver a un hombre tendido era difícil saber si estaba vivo o muerto.» Los cadáveres los metían bajo los edificios. «Las principales causas de muerte en O'Donnell eran la malaria, la disentería y el beriberi.» Los japoneses también torturaban a los prisioneros obligándoles a mantenerse de pie, firmes, bajo el sol tropical del mediodía, durante horas. Era lo que llamaban la «cura de sol». «El supuesto pase de revista casi nunca llegaba a producirse [...]. En los dos meses que pasamos en O'Donnell murieron más de 2.200 prisioneros de guerra estadounidenses. Las muertes de filipinos fueron muchas más.»

Luego los llevaron a Cabanatuan. Allí, «no era raro que el 20 % de todos los destacamentos de trabajo muriera en sus puestos, durante el día, o en los barracones, en el transcurso de la noche siguiente. En una ocasión, nueve soldados de un destacamento de doce murieron, y los dejaron donde habían caído [...]. A los soldados les quitaban las camisas y los azotaban hasta que la espalda les quedaba en carne viva. Después, un médico americano que también estaba preso les ponía vendajes. Cuando él se iba, los ataban otra vez y los azotaban hasta que las vendas se confundían con las heridas abiertas». Bill Dyess fue testigo de todo ello.

«Cuando dejé el campo el 26 de octubre de 1942, había 2.500 americanos enfermos en sus barracones o en el hospital [...] y allí murieron. Un coronel de mediana edad, encargado de la intendencia en el cuartel americano, debía llevar un informe al cuartel japonés. En él había un error mínimo, y el intendente japonés montó en cólera [...]. El intérprete saltó tras él y empezó a golpearle con una porra hasta dejarlo inconsciente.» Cuando los japoneses atraparon a unos marineros estadounidenses que intentaban escapar, «cuando se hizo de día los despojaron de sus ropas, los ataron bajo un sol cegador y los azotaron. Cuando el sol estaba en lo más alto del cielo, volvieron a darles más latigazos». Uno logró escapar, pero lo capturaron al momento y lo ataron «al poste de los azotes, lo inmovilizaron y volvieron a azotar a los seis [...]. Yo había llegado a odiar a los japoneses todos los minutos del día, mientras estaba despierto, y a soñar con ello cuando dormía. A dos tenientes coroneles y al teniente de la Marina que estuvieron a punto de escapar los azotaban cada día en la cara con una vara. Al final los ejecutaron».

En otra ocasión, Bill Dyess vio un oficial japonés a caballo, al frente de una fila de doscientos soldados. Tras ellos «iban dos soldados que llevaban una estaca con la cabeza clavada de un filipino». Junto con otros cautivos, a Dyess lo metieron en un barco de 7.000 toneladas lleno de

prisioneros de guerra. El 7 de noviembre de 1942, la embarcación atracó cerca de Davos, y los soldados fueron trasladados a otro campo. Al fin, en la primavera de 1943, Dyess, Steve Mellnik (anterior oficial de artillería de costas en Corregidor) y otros escaparon. Para entonces, unos 27.000 estadounidenses y filipinos de los que iniciaron la Marcha de la Muerte habían muerto a tiros, a bayonetazos, decapitados, torturados, apaleados o de hambre a manos de los japoneses.¹⁰²

En los años que el general Wainwright pasó como prisionero de guerra, entre mayo de 1942 y agosto de 1945, fue testigo de los mismos actos de inhumana crueldad. Más tarde, el capellán John Borenman le diría a Wainwright que «había tenido que presenciar doce asesinatos de oficiales de Estados Unidos en Cabanatuan, doce asesinatos que llegaron tras sádicas palizas que duraron más de veinticuatro horas». A otro capellán, el coronel Alfred Oliver, «lo golpearon sin piedad durante días». Al final le rompieron el cuello. «Tres enviados filipinos, el coronel Valariana y dos ayudantes suyos, fueron asesinados [...] cuando avanzaban haciendo ondear una bandera blanca», recordaba Wainwright.¹⁰³

En los tres años siguientes, a Jonathan Wainwright lo trasladaron en numerosas ocasiones: De Tarlac a Formosa; a Kyushu, en Japón; a Fusan, en Corea; a tres campos distintos de Manchuria; a Chungking, en China; y finalmente de nuevo a Filipinas. Lo que los japoneses hacían a las enfermeras estadounidenses y a las esposas de los oficiales es irreproducible. A todos los oficiales, fuera cual fuera su rango, los trataban mal sistemáticamente, y los soldados rasos los golpeaban y los obligaban a realizar trabajos manuales (que los japoneses consideraban humillantes). Además, les hacían comerse sus propias heces a punta de bayoneta. Los paquetes de la Cruz Roja que finalmente llegaban eran en su mayor parte confiscados por los japoneses, que se comían los alimentos que contenían en presencia de los desesperados prisioneros. En Karenko, Formosa, a Wainwright, que como los demás pasaba mucha hambre, le clavaron una bayoneta en la muñeca izquierda porque estaba tan débil que sin querer había soltado el plato que sostenía. Luego le obligaron a mantenerse firmes una hora, durante la cual la herida no dejaba de sangrar. «Las palizas nunca cesaban en Karenko. A algunos de los soldados de reemplazo llegaban a golpearles hasta tres veces al día, y era raro ver algún ojo que no estuviera morado, alguna nariz sin partir, alguna cabeza o algún cuerpo sin cardenales o hinchazones.» También estaba el caso del general de división L. M. Heath, «un hombre íntegro», que había perdido siete centímetros de hueso en un brazo durante la Primera Guerra Mundial, por lo que no era capaz de realizar los saludos llevándose la mano a la gorra. En una ocasión, no logró saludar a un soldado raso japonés que se lo exigía. «El japo levantó el arma y le dio en la cara con la culata. Cuando se la clavó en la sección de brazo y espalda en la que faltaba el hueso, el general británico cayó al suelo, retorciéndose de dolor sobre el polvo, apenas consciente [...]. Durante semanas, los ojos de Heath eran dos pozos de sangre, y tuvieron que entablillarle el brazo.»¹⁰⁴

Cuando el coronel Charles Lawrence envió una carta de protesta al responsable de Karenko en la que denunciaba el maltrato que recibían sus hombres, el oficial japonés, según Wainwright, «le dio una paliza terrible en la cocina, mientras a nuestros soldados de reemplazo, a los que habían convertido en esclavos cocineros, les obligaban a presenciar la escena puestos en pie». Entonces

Lawrence elevó su protesta a un alto mando americano. Los japoneses hicieron volver a Lawrence «y le dieron otra paliza tremenda [...]. Después, durante días, apenas se le reconocía la cara». Cientos de soldados y oficiales murieron de hambre, o por no contar con los medicamentos que necesitaban, entre ellos el coronel Bunker, que había estado al mando del muro de defensa naval en Corregidor. «Se moría de hambre y sufría de beriberi. Tenía las piernas, los pies, los brazos y las manos muy hinchadas, de la mucha agua que bebía para intentar saciar el hambre.» Murió en presencia de Wainwright, aunque cuando lo hizo ya no le reconocía. Tras haber sido testigo de tantas muertes a bayonetazos y tantas decapitaciones, Wainwright concluía amargamente: «En aquellos días estaba convencido de que, salvo alguna contada excepción, no había japonés que se asemejara en lo más mínimo a un ser humano».¹⁰⁵ A Wainwright lo liberaron de un campo de prisioneros de guerra justo antes de la firma de la rendición japonesa a bordo del Missouri, ceremonia a la que asistió.

También miles de australianos y británicos fueron torturados y asesinados. Martin Gilbert recuerda, por ejemplo, a los 809 australianos que se rindieron en la Timor holandesa: «A 426 de ellos los mataron a punta de bayoneta, o murieron de hambre y como consecuencia de torturas [...]. El 4 de febrero de 1942, otros 30 prisioneros de guerra australianos murieron decapitados o pasados por las bayonetas». Su verdugo, el teniente Nakagawa, testificó al terminar la guerra: «Uno a uno, los llevaron al sitio donde habían de morir, y les hacían arrodillarse con los ojos vendados». Entonces, los hombres de Nakagawa daban un paso al frente y, uno a uno, tras aguardar su turno, se ponían tras un prisionero de guerra con una espada y lo degollaban, o le atravesaban el pecho con la bayoneta».¹⁰⁶

Gilbert recordaba que «en Hong Kong [...] el día de Nochebuena [...] capturaron y ataron a otros 53 soldados británicos y canadienses y los mataron a tiros o a punta de bayoneta. El día de Navidad, mataron a los canadienses heridos de un pelotón que se había rendido, y a dos médicos y siete enfermeras —cuatro de ellas chinas— que atendían a los soldados heridos en el Hospital de Emergencias del Saint Stephen's College. Por su parte, a todos los heridos los mataron en sus camas».¹⁰⁷

Mientras eso sucedía, en Washington, en el mes de marzo de 1942, un agradecido George Marshall, junto a Henry Stimson y Franklin Delano Roosevelt, recompensaban a Douglas MacArthur por los extraordinarios servicios prestados. El jefe del Estado Mayor declaraba que «estoy seguro de que esta medida cuenta con el apoyo popular, tanto dentro como fuera de las Fuerzas Armadas [...]».¹⁰⁸ A MacArthur le concedieron la más alta distinción del país, nada menos que la Medalla de Honor del Congreso. En la presentación de motivos se alababa su «conspicuo liderazgo al preparar a Filipinas para resistir la conquista [...] [y la] serenidad de sus valoraciones en momentos de crisis [que] servían de ejemplo a sus hombres [...]».¹⁰⁹ Lo que no se mencionaba era que su pérdida del archipiélago había conducido al peor desastre de la historia militar estadounidense [...] y la rendición de 78.000 prisioneros de guerra americanos y filipinos a los japoneses.¹¹⁰

Capítulo 11

Primera Conferencia de Washington

Libro tantas batallas que nunca estoy seguro del todo de si lucho contra vosotros [los británicos], contra el presidente o contra la Marina [de Estados Unidos].

General GEORGE MARSHALL al Mariscal de campo sir John Dill¹

*Este país no tiene —insisto en el no— la menor idea de lo que significa la guerra.
[...]*

Mariscal de campo sir JOHN DILL al general sir Alan Brooke, 28 de diciembre de 1941²

En el octavo día de su travesía desde Escocia, el Duke of York remontó el Chesapeake en dirección a Hampton Roads. Allí, el 22 de diciembre de 1941, el primer ministro británico y su numeroso equipo abandonaron el acorazado y se subieron a un tren especial que los esperaba para conducirlos hasta Washington. Tras tantos meses de ardua lucha en solitario para salvar a su país de la agresión a la que los Ejércitos alemán e italiano lo sometían, Winston Churchill estaba impaciente por ponerse manos a la obra. Al fin, Roosevelt y él estaban a punto de encontrarse en calidad de aliados de guerra, y el primer ministro apenas podía esperar para transmitirle todos los planes que llevaba tanto tiempo diseñando. Sir Charles Wilson, su médico, decía que «era como un niño, impaciente por reunirse con el presidente. Hablaba como si un minuto más o menos fuera a resultar vital. No tenía sentido perder el tiempo; debían ir en avión».³ Como por arte de magia apareció uno y Churchill; el jefe de la Fuerza Aérea, sir Charles Portal; Averell Harriman (responsable de Préstamos y Arrendamientos en Londres), junto con el cansado y entrado en años Max Lord Beaverbrook, su lugarteniente (que, según Wilson, le sacaba de quicio), y el médico, estuvieron pronto de camino. «En tres cuartos de hora, nuestro Lockheed sobrevolaba ya las luces de Washington. Aquello me daba sensación de seguridad; estábamos muy lejos de la guerra y de los apagones de Londres», recordaría Wilson. Churchill, por su parte, explicó que «el presidente estaba esperándonos en su coche. Aliviado, le estreché la mano con gusto».⁴

Lord Halifax, el embajador británico en Washington, condujo al resto de miembros del séquito hasta el Hotel Mayflower, que iba a servir de sede no oficial de multitud de oficiales generales y superiores. Max Beaverbrook y Churchill se alojarían en la Casa Blanca, donde vivirían y trabajarían las semanas siguientes. Al primer ministro lo instalaron en un dormitorio que quedaba justo frente al de Hopkins, al otro lado del ancho salón, y además se le preparó una estancia adyacente que actuaría como «sala de guerra», donde podría desplegar sus mapas y planos. Ya

estaban allí. Por fin.

A las 16.00 del miércoles 24 de diciembre, los guardias de la Casa Blanca abrieron la verja sudoeste y unas 30.000 personas accedieron a los jardines de la residencia presidencial para asistir a la tradicional inauguración de la iluminación del árbol de Navidad, de 17 metros de altura. Los invitados personales de Roosevelt fueron congregándose en el Pórtico Sur de la Casa Blanca, donde él apareció dos horas más tarde, cuando las salvas vespertinas resonaban desde Fort Myer, al otro lado del Potomac. Al sur, rematando el Monumento a Washington, brillaba una lámpara roja. Entonces, todos los ojos se concentraron en el Pórtico Sur, donde las siluetas de Roosevelt y Churchill se recortaban contra las luces que iluminaban tras ellos. Sentados a su alrededor se encontraban Eleanor Roosevelt, Olav, el príncipe heredero de Noruega, con su esposa la princesa Marta y sus hijos, los presidentes del Tribunal Supremo Stanley Reed y Robert Jackson, y el fiscal general Anthony Biddle.

El presidente fue el primero en hablar, y lo hizo cuando los últimos rayos del sol invernal se ocultaban tras las colinas de Virginia. Recordó a todos los congregados que «nuestra arma más poderosa en esta guerra es nuestra convicción en la dignidad y la hermandad entre hombres que la Navidad representa, más que cualquier otro día y que cualquier otro símbolo. Contra los enemigos que predicán los principios del odio y los propagan, nosotros proclamamos nuestra fe en el amor humano y en la protección que Dios reparte a todos los hombres, estén donde estén».

El extraordinario silencio que se hizo tras el aplauso parecía cargado de expectación, pues al parecer era a Churchill a quien la mayor parte de los asistentes había acudido a ver y a oír.

«Paso este día de celebración lejos de mi país», empezó Churchill, pero... no puedo sentirme extranjero aquí, en la cima de estos Estados Unidos. Experimento una fuerte sensación de unidad y fraternidad que me lleva al convencimiento de que tengo derecho a sentarme frente a vuestro hogar a compartir con vosotros las dichas navideñas.

Esta es una Nochebuena distinta. Casi todo el mundo está inmerso en una lucha mortífera. Armado con las armas más terribles que la ciencia es capaz de imaginar. [...] [Pero] dejemos a un lado, al menos por esta noche, las preocupaciones y los peligros que nos acechan, y procuremos la felicidad de los niños en un mundo atormentado. Que esta noche todo el mundo de habla inglesa sea una isla radiante de paz y felicidad. Que los niños vivan su noche de risa y diversión; que los regalos de Santa Claus alegren sus pensamientos; compartamos sin reservas su dicha inagotable antes de volver a las serias tareas del año que tenemos por delante. Pero esta noche, haciendo gala de nuestro sacrificio y valor, no consintamos que a estos niños les roben su legado, les roben el derecho a vivir en un mundo libre y decente. Por eso, por la gracia de Dios, Feliz Navidad a todos.

La ovación fue ensordecedora y atronó en el gélido anochecer de diciembre. El presidente

pulsó el interruptor que encendía el árbol multicolor. La banda militar de los infantes de Marina preparada en el jardín interpretó los himnos de ambos países, «God Save the King» y «The Star-Spangled Banner», seguidos de varios villancicos que se iniciaron con «Joy to the World». A la banda se unieron los coros, que cantaron «Silent Night», «O Little Town of Bethlehem» (que Churchill no había oído nunca) y «Go Rest Ye Merry Gentlemen». ⁵

Sin embargo, en la Casa Blanca no se respiraba la alegría habitual, pues los hijos y nietos de Roosevelt se encontraban ausentes. Se habían colgado calcetines para la hija de Hopkins, Diana, y para Fala, el terrier escocés del presidente, pero los cuatro hijos de Roosevelt se habían incorporado a filas y se encontraban cumpliendo con sus respectivas misiones, y su hija se había trasladado a Seattle con su familia. A Churchill le habían prometido la cena tradicional navideña, con su pavo, sus batatas, su salsa de arándanos y, por supuesto, su *Christmas pudding*.

Al día siguiente, todos asistieron a las celebraciones religiosas que tuvieron lugar en la iglesia metodista de Foundry, donde Churchill y Roosevelt se unieron a los cánticos. «Me alegro de haber ido —confesó a Wilson el primer ministro—. Es la primera vez en mucho tiempo que mi mente ha descansado.» Y no era una exageración, como Wilson sabía muy bien. El peso enorme de todas las malas noticias que le llegaban desde hacía tiempo lo sumía en ocasiones en un estado depresivo rayano en la desesperación, estado que no tardaría en empeorar.

Los americanos empezaban apenas a comprender lo real que era aquella guerra. Los primeros soldados estadounidenses eran enterrados en el Cementerio Nacional de Arlington, y el fúnebre sonido de la corneta sobrevolaba las tumbas de los combatientes caídos. Ahora se informaba a la ciudadanía de que no podría comprar automóviles nuevos, ni siquiera neumáticos para sus coches viejos. Incluso la industria textil se vio afectada, pues la mitad de toda la producción de lana se destinaba al Ejército. Todo ello no impidió, sin embargo, que los soldadores de acero del área de San Francisco iniciaran una huelga, negándose a construir los barcos que la Marina estaba esperando. ⁶

Fue el característico ambiente informal y relajado de la segunda planta de la Casa Blanca el que aceleró muchas decisiones, y el responsable incluso de algunas disputas. Roosevelt, por ejemplo, lanzaba constantes pullas sobre el concepto de imperio, insistiendo por algún extraño motivo en que a la India debía concedérsele la independencia de inmediato. Churchill era lo bastante cortés como para no recordarle a Roosevelt que Estados Unidos también poseía un incipiente imperio, que incluía Puerto Rico, Alaska, Hawai y Filipinas. El presidente americano aprovechaba las ocasiones que podía para decirle en broma al primer ministro que en sus años de estudiante en Harvard, como buen descendiente de holandeses, se había alineado con los bóers, y por tanto había ido en contra de Gran Bretaña, durante aquella larga y sangrante guerra sudafricana.

Churchill y Hopkins se reunían con frecuencia. En muchas ocasiones los encuentros se convertían en paseos alrededor del salón. Por supuesto, el primer ministro y Roosevelt también se veían a menudo. A veces era Churchill quien se pasaba por la oficina de éste, en la segunda planta, o lo llevaba a dar un paseo empujando su silla de ruedas. Circuló el rumor de que, un día, el presidente entró con su silla en el dormitorio de Churchill cuando éste acababa de darse un baño y

estaba totalmente desnudo y fumándose un habano. A Roosevelt la situación le resultó muy incómoda, pero Churchill se limitó a sonreír y se justificó: «El primer ministro de Gran Bretaña no tiene nada que esconderle al presidente de Estados Unidos». Y, según se cuenta, los dos estallaron en carcajadas.⁷

La atmósfera que rodeaba a los dos líderes era muy distinta. Si los integrantes del Servicio Secreto estadounidense eran rígidos y estaban siempre presentes, siempre pendientes de la seguridad de Roosevelt, los británicos no parecían muy preocupados ante las posibles amenazas que pudieran cernerse sobre su primer ministro. Asimismo, sus hábitos personales y sus intereses eran muy distintos. Aquel, si no abstemio del todo, rara vez tomaba vino ni durante las cenas (aunque al finalizar sus largas jornadas de trabajo, rodeado de su equipo, se preparaba personalmente un cóctel del que se sentía muy orgulloso pero que a más de un invitado había hecho arrugar la frente). Churchill, por su parte, era un bebedor empedernido, aunque durante su estancia en la Casa Blanca se moderó mucho, y antes del desayuno tomaba sólo una copa de jerez (en lugar de los dos whiskys que normalmente se bebía), seguida de varios whiskys rebajados con agua, con los que llegaba al almuerzo, que regaba con abundante champán. Así seguía todo el día hasta la hora de acostarse, entre las dos y las cuatro de la madrugada. Por sorprendente que parezca, casi nunca se emborrachaba.

Una de las primeras acciones que se decidieron tras las llegada de los británicos fue la creación de una Junta Combinada de jefes de Estado Mayor de los dos países. También se decidió que Washington fuera el cuartel general desde el que se dirigiera la guerra. Los jefes británicos dejarían a un representante permanente en la capital de Estados Unidos.

La primera reunión había tenido lugar en la Casa Blanca el 22 de diciembre, la noche de la llegada de la delegación británica. A ella asistieron Franklin Roosevelt, el secretario de Estado Cordell Hull y su asistente Sumner Welles, así como el ubicuo Harry Hopkins, que carecía de título oficial pero estaba siempre presente. Del lado británico estaban Churchill, lord Beaverbrook y lord Halifax. Se pusieron a trabajar de inmediato, dejando a un lado el protocolo diplomático y las sutilezas de antaño. Aquella noche hablaron sobre cuál era el movimiento más probable de Hitler en el caso de que no avanzara en Rusia. Siempre existía la posibilidad real de que ordenara la invasión de Gran Bretaña, pero el consenso general era que, seguramente, entraría en España y Portugal para tomar Gibraltar y el Marruecos francés. Ello, a su vez, le permitiría unirse a sus divisiones de Panzers, que en aquel momento se encontraban en Libia combatiendo contra las fuerzas de sir Claude Auchinleck. Una vez lo logran, los alemanes habrían conseguido, literalmente, cerrar el Mediterráneo. Por otra parte, la estrategia angloamericana consistía en intentar «unir esfuerzos» con las fuerzas francesas en el Magreb (Marruecos, Argelia y Túnez), si, de algún modo, podía convencerse a los franceses, de momento «aliados» de Alemania, para que cooperaran con ellos en la lucha contra las potencias del Eje.⁸ Como se vería, aquel «si» condicional sería uno de interrogantes de la guerra.

La celebración de la Nochebuena, que hasta el momento había transcurrido tan plácidamente, con el alumbrado del árbol y el canto de los villancicos, se vio interrumpida cuando a Roosevelt le

informaron de que las fuerzas francesas de la resistencia, encabezadas por el general Charles de Gaulle, habían tomado las dos islas francesas de Saint Pierre y Miquelon, frente a la costa suroccidental de Terranova. El presidente se puso furioso. Lo habían traicionado, pues De Gaulle le había prometido que no lo haría. Cordell Hull, que había defendido el reconocimiento del Gobierno de Vichy, dirigido por Pétain, también se sintió indignado.

Todo aquello había comenzado a principios de mes, cuando De Gaulle se había puesto en contacto con el secretario británico de Asuntos Exteriores, Anthony Edén, para indagar si Londres objetaría si la Francia libre ocupaba aquellas dos islas gobernadas por Vichy. El premio por su captura era una potente antena de radio construida en una de ellas. Además, se temía que el Gobierno de Pétain tenía intervenido el cable de la Western Union que cruzaba las islas. Además, existía la posibilidad de que Vichy permitiera que los buques de guerra y los submarinos alemanes usaran sus instalaciones como base para atacar Estados Unidos y Canadá. Edén dio el consentimiento de su Gobierno, y De Gaulle envió al almirante Emile Muselier a Ottawa, Canadá, el 16 de diciembre, para obtener permiso del primer ministro Mackenzie King. Sin embargo, éste se opuso al plan. Entonces, el almirante Muselier contactó con el ministro estadounidense para Canadá, J. Pierrepont Moffat, en busca del apoyo de Estados Unidos. Hull tardó muy poco en transmitir a Moffat su negativa al plan, pues él mismo seguía presionando a Roosevelt para que cooperara con Pétain y su régimen de Vichy, en un intento de ganarlos para la causa aliada. Pero Pétain, por más buenas palabras que dedicara al embajador estadounidense, el almirante William Leahy, seguía, en realidad, inamovible.

Ahora era De Gaulle quien mostraba su indignación, y se decidió a tomar las riendas ordenando a sus hombres «que procedieran a la invasión de Pierre y Miquelon por sus propios medios, y sin revelarla a ningún extranjero. Yo asumo toda la responsabilidad de la operación».⁹ Muselier, patriota hasta el fin, ejecutó la orden y se trasladó en avión hasta Halifax, donde encontró tres corbetas y un submarino de la Francia Libre. Dio instrucciones de que las llevaran hasta Saint Pierre y Miquelon. Con Muselier a bordo, partieron con destino a su objetivo, y alcanzaron sus costas a última hora del 23 de diciembre. Se produjo el desembarco de un pequeño comando que no tardó en tomar el sistema central de teléfonos, el gran transmisor de radio y las oficinas de cable, aduanas y gendarmería (sin disparar ni un solo tiro pues los isleños, en su mayoría pescadores, eran anti-Vichy). En realidad, más del 98 % de los 5.000 residentes en los dos territorios insulares habían votado oficialmente a favor De Gaulle y la Francia Libre, y en la tarde del 24, las tres corbetas —Mimosa, Alysse y Aconit—, seguidas del submarino Surcouf, entraron en el puerto con la bandera tricolor ondeando en los mástiles, y la multitud les dispensó una calurosa bienvenida.¹⁰

De ahí el enfado de Roosevelt en aquella Nochebuena, tras recibir la noticia de la taimada acción de De Gaulle. Las relaciones con Vichy ya estaban bastante deterioradas y, de hecho, el embajador Leahy sería llamado pronto a Washington. Por otra parte, la prensa estadounidense aplaudió de forma unánime a De Gaulle y aceptó su acción como hecho consumado, y Roosevelt y Hull recibieron los ataques de periódicos y emisoras de radio, incluso de los afines al Partido Demócrata. El general francés había burlado al presidente americano.

Entretanto, Winston Churchill se enfrentaba a su propio calvario personal, mientras escribía y reescribía el discurso que iba a pronunciar al día siguiente ante el Congreso de Estados Unidos. El día 26 llegó más deprisa de lo que a él le habría gustado, y las órdenes de Roosevelt de que lo trasladaran sano y salvo hasta Capítol Hill no contribuyeron a aliviar tensiones, como cuenta sir Charles Wilson. «Salimos por el acceso posterior de la Casa Blanca y recorrimos las calles a toda velocidad, con las sirenas aullando y dos agentes del FBI en cada uno de los estribos, con revólveres en los bolsillos, listos para saltar en cualquier momento si sucedía cualquier cosa.»¹¹

Sea como fuere, los agentes cumplieron diligentes con su misión, y ese viernes 26 de diciembre Churchill se dirigió a las dos cámaras del Congreso estadounidense en el salón del Senado.

«No puedo dejar de constatar —empezó diciendo—, que si mi padre hubiera sido americano y mi madre británica, y no al revés, tal vez habría llegado hasta aquí por mis propios medios», palabras que suscitaron aplausos y carcajadas. Sin embargo, acto seguido, recordó a los senadores y diputados en un tono más grave que

[...] sobre una misma generación ha recaído en dos ocasiones la catástrofe de una guerra mundial [...]. Si nos hubiéramos mantenido unidos tras la última [...] esta maldición renovada [de la guerra] no habría vuelto a afectarnos [...]. Hace cinco o seis años, habría resultado fácil, y no habría requerido el derramamiento de una sola gota de sangre, que Estados Unidos y Gran Bretaña hubieran insistido en el cumplimiento de las cláusulas de desarme expuestas en los tratados que Alemania firmó tras la Gran Guerra, y aquél también habría sido el momento de asegurar a los alemanes que los materiales, las materias primas, que quedaron estipuladas en la Carta Atlántica, no debían negarse a ninguna nación, vencedora o vencida. Aquella ocasión se perdió; ya no existe. Han hecho falta grandes martillazos para que nos uniéramos [...]. Declaro mi esperanza y mi fe, segura e inquebrantable, en que en los días venideros los pueblos británico y americano avanzarán juntos, por su propia seguridad y por el bien de todos, juntos en majestad, en justicia y en paz.

Al concluir su discurso, levantó una mano y con dos dedos hizo la señal de la victoria. Como escribió un periodista, «el efecto fue inmediato, eléctrico. Los vítores de los asistentes se convirtieron en un rugido de entusiasmo».¹²

No se recordaba un momento como ése en Capítol Hill, y fue un buen presagio de la estrecha colaboración que haría falta para poner en pie la guerra. Aquella noche, sin embargo, a Churchill le salió toda la tensión acumulada antes del discurso. Sufrió un ligero ataque al corazón, aunque en aquel momento no fue consciente de ello. A la mañana siguiente, informó a su médico del dolor en el pecho que se extendía por el brazo izquierdo. Sir Charles no sabía qué decirle al primer ministro. «El tratamiento de manual para esos síntomas es un mínimo de seis semanas de reposo en cama. Eso sería como gritar a los cuatro vientos que el primer ministro está inválido, que su corazón está enfermo y su futuro es muy dudoso [...]. Me pareció que hacer público que Churchill había sufrido un infarto sólo podía resultar desastroso.» Gran parte de lo que sucedía en el mundo

dependía de Churchill y Roosevelt, y Wilson tomó una decisión. «A mi pesar, decidí no decírselo a nadie.» Así, cuando el primer ministro le preguntó qué tenía, él respondió que tenía la «circulación un poco lenta». No era nada grave, pero debía bajar un poco el ritmo, relajarse más porque —señaló— allí todo se hacía «a una velocidad de vértigo».¹³

Mientras, los jefes del Estado Mayor británicos y americanos se reunían a diario en las oficinas de la recién creada Junta Combinada de jefes del Estado Mayor, instaladas en el edificio de la Reserva Federal. Se mantenían conversaciones simultáneas entre distintos rangos: entre el presidente y el primer ministro, entre los representantes de la Secretaría de Estado de EE.UU. y el ministro de Asuntos Exteriores británico y, en un rango inferior, entre los «técnicos» de las diversas misiones militares que trabajaban en la planificación y las operaciones, en el Hotel Mayflower. Como Edén, el secretario de Exteriores, y el comandante imperial del Estado Mayor (CIGS), el mariscal de campo sir Alan Brook, no podían abandonar Londres, habían enviado a sus representantes. La mayor parte del séquito de Churchill vestía uniforme militar, a diferencia del equipo de Roosevelt, que lo hacía de civil. El dormitorio del primer ministro era un incesante ir y venir de oficiales británicos con los maletines de cuero rojo donde llevaban los despachos.

El presidente y el primer ministro almorzaban juntos todos los días, por lo que los dos desconocidos fueron conociéndose cada vez más, hasta el punto de que les parecía que llevaban mucho tiempo siendo buenos amigos. Harry Hopkins, que se encontraba presente en la mayor parte de aquellas cenas, actuaba unas veces como catalizador y otras como mediador. En aquellos encuentros se tomaban las principales decisiones de la reunión oficial, que por lo general se celebraba después. Aquellas comidas informales servían para agilizar todo el proceso y ahorrar mucho tiempo.

En Arcadia, nombre codificado de la Primera Conferencia de Washington, se llegó a un número considerable de acuerdos. Para empezar, la recién creada Junta Combinada de jefes del Estado Mayor se reuniría de manera periódica —ya fuera de manera directa, ya a través de sus tenientes—, para establecer políticas, objetivos, prioridades, material de guerra y otros asuntos. Así se eliminaría la duplicación y se impediría que una parte dejara de informar a la otra sobre temas específicos. En concreto, establecería una estrategia de guerra conjunta al determinar, por ejemplo, qué ciudades o regiones debían bombardearse o qué islas debían ocuparse.

La creación de la Junta Combinada de jefes del Estado Mayor implicaba cambios, especialmente para los estadounidenses, cuyos rangos eran casi siempre inferiores a los de sus equivalentes británicos. En efecto, éstos, incluido el jefe de la Fuerza Aérea (la RAF), tenían un rango equivalente al de mariscal de campo. Estados Unidos no contaba con una fuerza aérea combinada, y Henry «Hap» Arnold tuvo que ser ascendido a comandante de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos, sin que George Marshall dejara de ser su superior. A Ernie King lo nombraron almirante de la Flota, lo que hizo correr ríos de tinta en la prensa. Uno de los periódicos principales se refirió a él como «un tipo duro».¹⁴ King inició una reorganización drástica de toda la administración naval, pero Roosevelt hizo valer su autoridad y no la aprobó. A pesar de ello, cuando el presidente «no miraba», King puso en práctica el primero de sus cambios.

Cuando Roosevelt se enteró, montó en cólera, pues el almirante había desobedecido una orden del presidente, comandante general de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos. Lo convocó a la Casa Blanca, donde le leyó la cartilla. Hasta ese momento, King siempre se había salido con la suya en aquel tipo de cosas, pero en aquella ocasión lo habían pillado con las manos en la masa. Había sido una imprudencia por su parte. Después de aquello, el presidente y Knox, el secretario de la Marina, empezaron a buscar la manera de relevarlo de su puesto, aunque al parecer no lograron encontrar a un sustituto que no implicara el cambio de personas valiosas —el almirante Chester Nimitz, por ejemplo— de los puestos que ocupaban y en los que se los echaría de menos. A Knox, King le caía mal, sentimiento recíproco que llevaba al nuevo almirante de la Flota a contarle lo menos posible sobre sus actividades. Aquellas disputas con King agotaban al presidente, que podría haber usado sus limitadas fuerzas para asuntos más provechosos.

A instancias de George Marshall, Roosevelt ordenó el regreso de Vichy del almirante William Leahy y lo nombró lugarteniente del comandante general del Ejército y la Marina. Leahy, hijo de emigrantes irlandeses, se convertía así en el oficial de mayor rango. Por su nuevo cargo, sería invitado a dirigir y participar en la Junta Combinada, y trabajaría estrechamente tanto con George Marshall como con el mariscal del campo sir John Dill.

Aunque oficialmente Dill carecía de cargo oficial y de poder —había dejado de ser jefe imperial del Estado Mayor y ahora se le denominaba, simplemente, responsable de la misión británica—, actuaba, a todos los efectos, como representante del ministro de la Guerra (cartera que Churchill se reservaba para sí mismo). Dill era el encargado de la coordinación entre los dos equipos, el británico y el estadounidense, y gracias a la estrecha relación personal y profesional que estableció con George Marshall, varios obstáculos y malentendidos delicados se resolvieron amistosamente. Caballero de la vieja escuela (había estudiado en el Cheltenham College y en el Royal Military College de Sandhurst), Dill cautivaba a todo el mundo y era conocido por su integridad, por lo que tanto los británicos como los americanos confiaban en él y lo respetaban (incluido el «tipo duro»). Sus únicos enemigos eran Churchill y Beaverbrook, que siempre habían discutido con él cuestiones de estrategia cuando era jefe imperial del Estado Mayor. (Dill había vetado la desastrosa campaña griega, pero Churchill la había autorizado, y nunca le perdonó que tuviera razón.)¹⁵

Otros jefes del Estado Mayor británicos eran sir Dudley Pound, almirante de la Flota y capitán general, que estaba al mando directo de la Marina Real británica y tenía un cargo equivalente al del jefe de Operaciones Navales de Estados Unidos, el almirante King. Pound había realizado una carrera destacada y se recordaba su participación en la batalla de Jutlandia, durante la Primera Guerra Mundial. Pero Pound no era joven y su salud no era buena, y no viviría para ver el fin de la contienda. Sir Charles Portal, jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, estaba al mando de toda la Fuerza Aérea; se trataba también de un caballero entrado en años perteneciente a la vieja escuela y también él estaba limitado por graves problemas de salud. Sir Alan Brooke (más tarde lord Alanbrooke) había sustituido a Dill como jefe imperial del Estado Mayor (CIGS). Como los demás jefes, contaba con un representante permanente en Washington. Era el protegido de Dill y, en su opinión, el anterior relevo de Dill como CIGS le parecía lamentable.

Todos los jefes de la Junta Combinada, incluido Dill, se reunirían un par de veces al año en el

transcurso de los encuentros programados durante las cumbres —en esa ocasión en Washington, posteriormente en Casablanca, Quebec y Teherán—. En dichas cumbres, establecerían de manera conjunta lo que hubiera de ser el siguiente desarrollo de su estrategia, para que ambas partes y todas las ramas de los Ejércitos lo adoptaran. Su prioridad máxima era derrotar a las potencias del Eje. Así, el teatro de operaciones europeo recibiría durante el primer año, aproximadamente, el 85 % del material de guerra, desde barcos, aviones y tanques hasta tropas. Pero una parte considerable de todo lo enviado incluía lo que se destinaba a la Unión Soviética y a otros aliados. Era la Junta Combinada la que establecía la cuota exacta de barcos, aviones y tanques que debían fabricarse y destinarse a un sitio u otro anualmente.

Una vez la Junta Combinada diseñó sus disposiciones militares aquella Navidad, en Washington, los británicos se sorprendieron al constatar que Estados Unidos disponía de muy pocos aviones, barcos de guerra y tanques, y que la opinión pública del país ante la guerra era muy tímida. Como Dill confió al mariscal de campo Brooke el 28 de diciembre, «este país es el mejor organizado para la paz que imaginarse pueda [...] pero nunca he visto una nación tan blanda y tan poco preparada para la guerra. Este país no tiene —insisto en el no— la menor idea de lo que significa la guerra, y sus Fuerzas Armadas están tan poco preparadas para ella que resulta inconcebible».¹⁶ Y lo que no señalaba era que la mayoría de titulares en la prensa estadounidense no trataban de la contienda en Europa, sino en el Extremo Oriente. Era algo que se repetía en los periódicos de todos los estados sin excepción, como se aprecia en los siguientes ejemplos: «GOBIERNO Y FUERZAS ARMADAS DE EE.UU. PODRÍAN ABANDONAR MANILA», «200.000 JAPONESES DESEMBARGAN EN LUZÓN», «LA ISLA FORTIFICADA DE WAKE CAE A PESAR DE VALEROSA RESISTENCIA», «DUROS COMBATES EN DAVAO», «NUEVA FUERZA ENEMIGA A 175 MILLAS DE SINGAPUR».

Tras una breve charla informal, el 2 de febrero de 1942, Roosevelt y Churchill presidieron una reunión sobre el material de guerra que iba a requerirse en el presente inmediato y en el futuro. Beaverbrooke realizó unas presentaciones muy impactantes en dos de los encuentros que tuvieron lugar al día siguiente, y la Junta Combinada de jefes de Estado Mayor acordaron incrementar la producción de aviones de combate de 12.750 a 45.000 anualmente a partir de finales de 1942; la de tanques, de 15.450 a 45.000; y la de ametralladoras, de las 262.000 ya aprobadas a 500.000. En cuanto a los envíos, el problema parecía más difícil de superar, dado el número de mercantes y buques de guerra que se hundían todos los meses, sobre todo a causa de los ataques de los submarinos alemanes. Roosevelt prometió seis millones de toneladas de nuevos envíos para finales de 1942, y diez millones en el año 1943. El presidente también exigió que la producción de aviones de combate se hubiera incrementado en 100.000 unidades anuales a finales de 1943, y que la de tanques lo hiciera en 75.000 unidades. Asimismo, la fabricación de bombas de aviación debía aumentarse hasta alcanzar las 720.000 toneladas. Si Dill, que sentía una estima sincera por los estadounidenses, había criticado en algún momento su falta de preparación para la guerra en la etapa inicial, cambió de opinión al revisar esas cifras; se había dado cuenta de que el país empezaba a trabajar a toda máquina.¹⁷ El 12 de enero, Roosevelt y Churchill cerraron la última

reunión de esa primera cumbre bilateral de guerra, y lo hicieron compendiando los acuerdos alcanzados: habían acordado que la derrota de Alemania e Italia era su prioridad máxima en todos los aspectos, tanto en contingente como en material bélico; los bombarderos estadounidenses empezarían a operar desde Inglaterra lo antes posible. Tropas americanas sustituirían a las británicas en el Ulster, para permitir que éstas pudieran concentrarse en los combates del norte de África. Los aliados debían unir esfuerzos en el Extremo Oriente, y se unirían en una organización que se conocería con las siglas ABDA (Americana, Británica, Holandesa [Dutch], Australiana), bajo un mando unificado que quedaría al mando del teniente general sir Archibald Wavell; Estados Unidos sería el único responsable de todo el Pacífico al sur de Filipinas y Australia. Se había abordado la necesidad de abrir un nuevo frente contra los alemanes en el Norte de África más avanzado el año 1942. La Junta Combinada de jefes establecería un Comité Combinado de Materias Primas. Unirían las fuentes de munición, y lo mismo se haría con todos los buques de guerra, coordinados mediante el Comité de Coordinación de la Flota Angloamericana. Se produciría un gran incremento en la producción de aviones, tanques, armamento, munición y buques de guerra. En ninguna otra reunión futura se alcanzarían tantos acuerdos para hacer frente al resto de la guerra.¹⁸

Además, Estados Unidos y Gran Bretaña se reafirmaron en su política de no firmar tratados de paz por separado, lo que se formalizó en una Declaración de las Naciones Unidas, redactada en gran medida por Roosevelt y firmada por 28 países. El documento dejaba constancia de los acuerdos mencionados y de los puntos establecidos anteriormente en la Carta Atlántica; entre los signatarios se encontraban la Unión Soviética, Estados Unidos, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, China, Canadá, Bélgica, Polonia, la India y Sudáfrica.

Si Arcadia, o la Conferencia de Washington, fue sin duda un éxito, se vio sin embargo ensombrecida por la pérdida de Wake, Guam, Tawara, Makin (en las islas Gilbert), las Indias Orientales Holandesas y Hong Kong. Además, Singapur estaba bajo amenaza, y 250.000 soldados japoneses combatían contra 78.000 estadounidenses y autóctonos en Filipinas. Ocho acorazados americanos habían resultado muy tocados o hundidos. Los británicos habían perdido el acorazado Prince of Wales y el crucero Repulse; en el Mediterráneo, habían perdido otro crucero, el Neptune; y otros dos acorazados británicos, el Queen Elizabeth y el Valiant, habían resultado muy dañados tras ataques italianos.

Seguramente, el brindis que Churchill hizo el día de Año Nuevo resumía muy bien la situación en la que se encontraban aquel 12 de febrero:

Por 1942,

Año de esfuerzo

Año de lucha,

Año de peligro

Pero gran paso hacia la victoria.¹⁹

Capítulo 12

La gran ofensiva de Yamamoto: mar del Coral y Midway

Con la colaboración del Departamento del Ejército para los Mares del Sur y de la Marina, ocuparemos Port Moresby e importantes posiciones en Tulagi y en el sudeste de Nueva Guinea. Estableceremos bases aéreas y reforzaremos las operaciones de nuestra aviación en el área de Australia.

Almirante YAMAMOTO: Operación MO¹

La elección del almirante Chester Nimitz para el puesto de mando en Pearl Harbor trajo consigo la excepcional combinación de conocimiento, inspiración, liderazgo y un sentido de agresiva determinación que tanta falta hacía para revertir la desmoralización ante las derrotas sufridas en Hawai y Filipinas. Se lanzaron varios contraataques, entre ellos el hundimiento de al menos cinco cargueros frente a las costas japonesas, perpetrados por los submarinos de la Flota del Pacífico. El Enterprise de William Halsey escoltó a varios buques de transporte más allá de Samoa, y a él se unió el Yorktown del contraalmirante Frank Jack Fletcher, que acababa de llegar, a través del canal de Panamá, para reforzar la flota. Por supuesto, se contaba con que siguieran produciéndose pérdidas: el portaaviones Saratoga sufrió tantos desperfectos por el ataque de un submarino japonés el 11 de enero de 1942 que tuvo que ser remolcado hasta Bremerton, en el estado de Washington, para su reparación y para la modernización de su armamento.²

Como consecuencia de la decisión de la Junta Combinada de jefes del Estado Mayor de Washington, se creó el Mando Australiano-Neozelandés (ANZAC), formado por los cruceros y destructores de los dos países y reforzados por el Chicago de la Marina estadounidense. Entretanto, desde el portaaviones Enterprise de Halsey se lanzaba una serie de ataques aéreos y bombardeos sobre Wotje, Maloelap y Kwajalein, en las islas Marshall, mientras el Yorktown de Fletcher, apoyado por una pequeña fuerza de cruceros, atacaba Makin, Mili y Jaluit, destruyendo aviones de guerra y algunos buques japoneses de transporte y auxiliares.

Pero lo que preocupaba a los mandos aliados eran las importantes incursiones japonesas en el área de la Barrera Malaya y de las inmediaciones de Nueva Guinea. El Mando Americano-Británico-Holandés-Australiano (ABDA) se creó el 15 de enero de 1942 y a su frente se puso el mariscal de campo sir Archibald Wavell, representado por el general de división americano George H. Brett. En las Indias Orientales Holandesas, tanto uno como otro se sintieron muy alentados por cuatro aguerridos oficiales holandeses: el contraalmirante Karel Doorman, el vicealmirante C. E. L. Helffich, el general Hein Ter Poorton y el general Van Oyen. Tal vez la

flota de los países bajos en aquellas aguas fuera pequeña —formada por sus tres cruceros ligeros (Java, De Ruyter y Tromp), siete destructores y dieciséis submarinos—, pero no se desanimaba. Ahora, la Flota Asiática del vicealmirante Tom Hart, compuesta por tres cruceros (Houston, Boise y Marblehead) y trece destructores (bajo el mando del almirante W. A. Glassford), acudió en su refuerzo.³ A esto, los británicos añadieron tres cruceros más (Exeter, Hobart y Perth). Si aquella fuerza naval aliada no imponía respeto, dado el impresionante poderío de la Marina Imperial japonesa a la que se enfrentaba, compensaba en parte sus carencias con un fuerte liderazgo y con una invencible determinación, de los holandeses muy particularmente, que no olvidaban en ningún momento que su país seguía ocupado por los nazis. Teniendo en cuenta los cinco portaaviones japoneses y los numerosos cruceros pesados de la flota occidental del vicealmirante Ozawa Jisaburo, sin contar los demás portaaviones repartidos en otras zonas, la misión de los aliados parecía casi suicida, como señaló un preocupado Ernie King.

Los campos petrolíferos de las Indias Orientales Holandesas eran sin duda objetivos prioritarios para Tokio, como los aliados sabían bien. Así, se produjeron varias batallas de superficie en el intento de impedir que los buques de guerra enemigos lograran escoltar un gran número de naves de transporte de tropas hasta Davao, en Mindanao, y a cualquier punto de las islas gobernadas por Holanda, entre otros al puerto principal de Balikpapan, en Borneo, escenario de la primera de ellas, que tuvo lugar la noche del 23 al 24 de enero de 1942. La posesión japonesa de los puertos filipinos permitía el avance nipón, y mostraba hasta qué punto el general MacArthur había sido incapaz de comprender la importancia que aquellos puertos y aeródromos tenían para el éxito de aquella impresionante campaña japonesa. Con todo, se logró el hundimiento de cuatro *marus* japoneses, y los enormes depósitos de crudo de Balikpapan, así como sus refinerías, fueron destruidos por los holandeses antes de que se iniciaran los desembarcos.

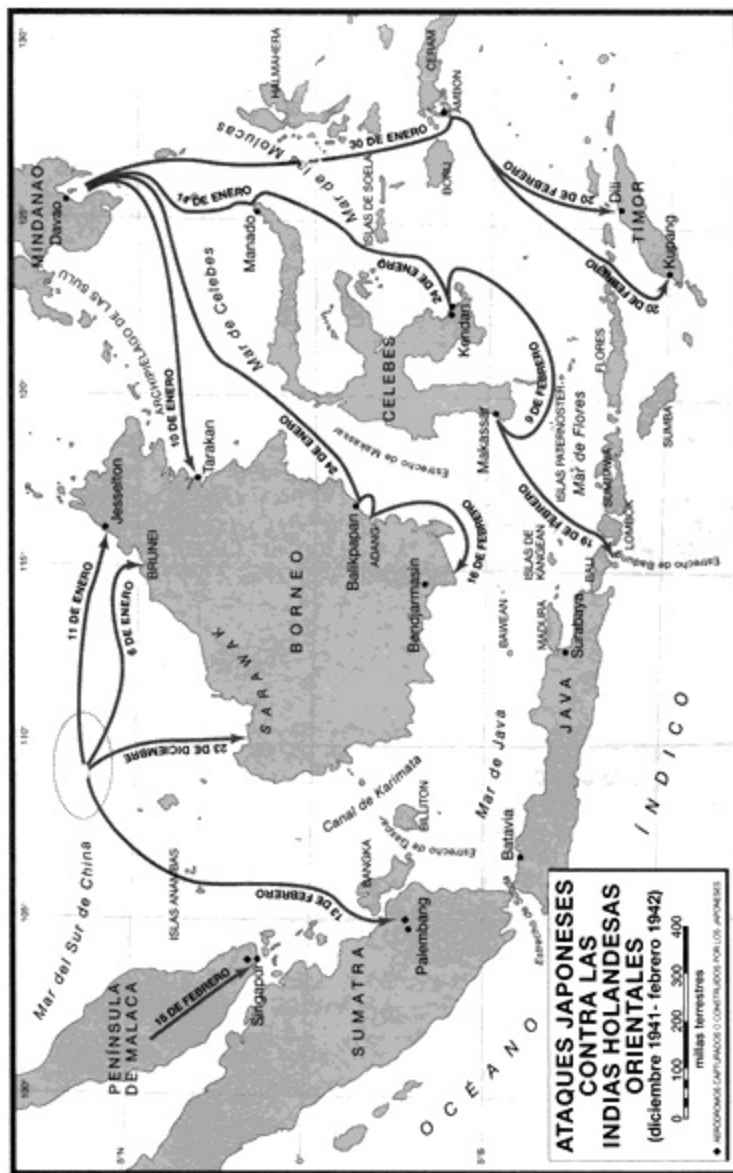
Los aliados se vieron obligados a retirarse. Como se trataba de territorio holandés, un oficial de esa nacionalidad (el vicealmirante Helfrich) relevó a Tom Hart, mientras que a Wavell, que había fracasado, se le envió de regreso a la India, y al general Brereton a Estados Unidos. A diferencia de los ubicuos japoneses, los aliados no estaban preparados para estar en todas partes. Al hábil y valiente contraalmirante holandés Karel Doorman lo pusieron al frente de las unidades de la Fuerza Aliada de Ataque, formadas por lo que quedaba de las tres flotas y con base en Surabaya: dos cruceros pesados, el Houston y el Exeter británico; tres cruceros ligeros, el británico Perth y los holandeses De Ruyter y Java; y seis destructores. Si la situación parecía desalentadora, en Doorman los aliados habían encontrado a un líder extraordinario, intrépido y valeroso.

A partir del 19 de febrero, además de a la Fuerza Occidental de Ozawa Jisaburo, también tuvieron que enfrentarse a otro poderoso grupo de ataque japonés: el del Grupo Oriental del vicealmirante Takahashi Ibô. Timor no tardó en ser ocupada por los japoneses, y el 20 de febrero Port Darwin, en Australia, sufrió el intenso bombardeo de numerosos aviones. La situación se complicaba más por el hecho de que las cuatro fuerzas aliadas apenas acababan de unirse y carecían de experiencia en el trabajo de equipo. Las 56 naves de transporte de tropas de Ozawa se dirigieron al oeste mientras el contraalmirante Nishimura Shoji dirigía otras 41 hacia el este,

custodiadas desde el aire. El número de buques japoneses de todas las clases era, sencillamente, apabullante.

Doorman estaba decidido a atacar las 41 naves de transporte de tropas de Nishimura, a pesar de los obstáculos que ponía la fuerza operativa del contraalmirante Takagi Takeo. En la tarde del 17 de febrero, la fuerza de ataque de Takagi se lanzó contra el escuadrón de Doorman entre la costa norte de Java y la isla de Bawean (ya en poder japonés). El comandante holandés no tuvo tiempo de diseñar un plan de batalla, y se limitó a señalar: «SEGUIDME», mientras Takagi seguía avanzando para despejar el camino y permitir la invasión de Java. Decidido a impedir los planes enemigos, Doorman dirigía la operación desde el De Ruyter, seguido del Exeter, el Houston, el Perth y el Java, y flanqueado de media docena de destructores.

Los japoneses realizaron el primer ataque a las 16.31, pero a pesar del lanzamiento de 43 torpedos, no impactaron en un solo blanco. A las 17.00, otro excepcional comandante naval, el contraalmirante Tanaka Raizo, atravesó la línea de Doorman y lanzó otro ataque con torpedos, que el hábil Doorman logró esquivar de nuevo. Con menos armamento y en inferioridad numérica, Doorman se vio obligado a replegarse, lo que le acercó más a las costas de Java. Entonces entraron en acción los aviones japoneses que, lanzando sus bengalas, exhibían su potencia. Cambiando finalmente de rumbo, Takagi, que se encontraba a apenas cuatro millas de distancia, se detuvo en paralelo a la fuerza de Doorman e inició el disparo de más torpedos «Long Lance», que esta vez sí impactaron en el De Ruyter y en el Java, hundiéndolos. Por motivos de seguridad, Doorman ordenó que el Perth y el Houston regresaran a Batavia, donde notificaron a Helfrich los hundimientos en el mar de Java, que habían supuesto la reducción a la mitad de su fuerza naval en aquella decisiva batalla. El 26 de febrero se produjo el hundimiento del pequeño portaaviones estadounidense Langley, cuando se dirigía a Java.



El 27 de febrero, el Houston y el Perth regresaron a la bahía de Banten para enfrentarse al poder naval del Grupo Occidental del almirante Kurita Takeo. Los dos cruceros lograron dejar fuera de combate a cuatro naves japonesas de transporte de tropas cuando entraban en el estrecho canal entre la isla de Panjang y Saint Nicholas, donde los japoneses se mantenían al acecho. A las 0.05 horas del 1 de marzo, el Perth fue torpedeado. El impacto lo levantó del agua, y provocó numerosas bajas. La tripulación del Houston siguió combatiendo pero estaba en franca inferioridad numérica. Un proyectil hizo impacto en la torreta y el montacargas de munición nº 2, lo que obligó al capitán Rooks a inundar dos bodegas, lo que lo dejó sin munición para sus dos torretas de 203 milímetros. En ese momento, tres torpedos impactaron en el Houston, causando muchas muertes, entre ellas la de Rooks. Bajo los incesantes disparos de las ametralladoras japonesas sobre el alcázar, el segundo comandante de Rooks que había sobrevivido, David Roberts, dio la orden de abandonar el barco tocado. El último toque de corneta sonó en el Houston a las 0.33, y el crucero americano se hundió doce minutos después. Aquel mismo día, el Exeter y el Encounter británicos y el destructor estadounidense Pope se hundieron en un ataque naval y aéreo enemigo, y los japoneses aceptaron la rendición de las Indias Orientales Holandesas el 9 de marzo de 1942.⁴ Tokio dominaba por completo la región del Pacífico suroccidental.

Ahora, las fuerzas japonesas podían navegar a sus anchas por el océano Indico y poner fin a la amenaza británica que aún podía llegar desde el oeste. La flota de portaaviones del almirante

Nagumo inició la persecución de los cinco viejos acorazados, los tres pequeños portaaviones y los ocho cruceros de la Royal Navy comandados por el almirante sir James Somerville, todo lo que quedaba de la otrora poderosa flota británica. Fueron incapaces de impedir que la moderna fuerza de Nagumo lanzara contra ellos dos severos ataques en Colombo y Trincomalee, Ceilán (la actual Sri Lanka), entre el 25 de marzo y el 8 de abril, ataques en los que se produjo el hundimiento del portaaviones Hermes, de dos cruceros pesados y de un número considerable de buques mercantes. «La barrera malaya se había roto en pedazos», como comentó Paul Dull.⁵ Y el almirante Yamamoto, comandante de la Flota Imperial japonesa, salió victorioso y alcanzó la categoría de héroe superior a la que ya tenía.

Pero ¿quién era el tan afamado almirante Yamamoto Isoroku, el hombre que había diseñado y ejecutado el audaz plan de ataque contra Pearl Harbor y después había puesto en peligro y destruido las flotas asiáticas combinadas de Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda?

Sus inicios habían sido bastante modestos. Nacido con el nombre de Takano Sadakichi el 4 de abril de 1884, era el séptimo hijo de un empobrecido maestro rural. (Más tarde cambiaría su apellido por el de Yamamoto.)⁶ Atraído por el mar, Takano solicitó a los quince años el ingreso en la Escuela Naval Imperial de Etajima, que consiguió.

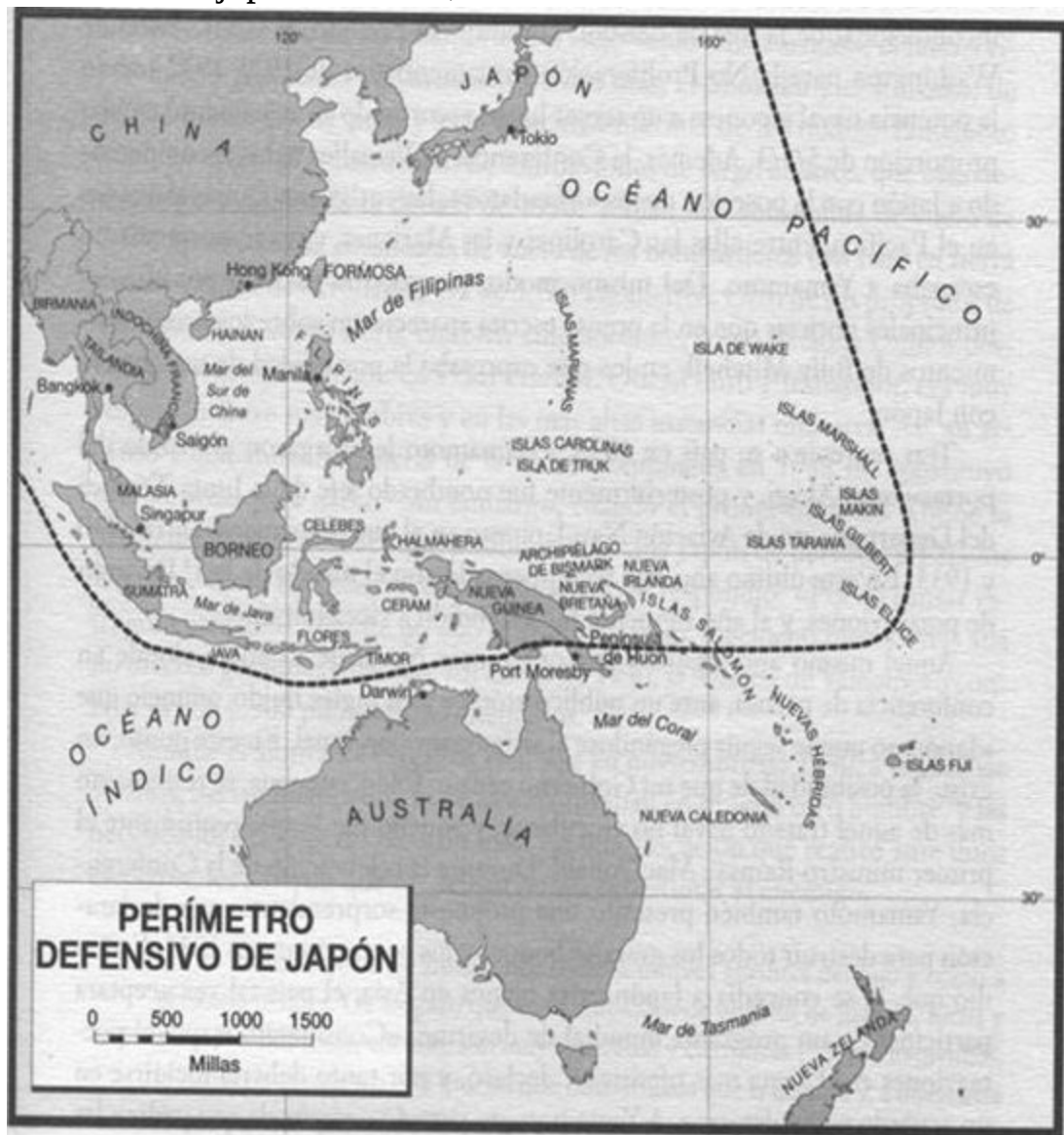
Los duros estudios, de cuatro años de duración, incorporaban grandes dosis de resistencia física. En una ocasión, al joven Sadakichi lo obligaron a nadar durante trece horas consecutivas siguiendo la línea de la costa. A pesar del agua helada y de las picaduras de las medusas, sobrevivió a la proeza. Alumno aplicado, Takano Sadakichi fue el séptimo de su promoción. Durante la guerra Ruso-Japonesa, lo destinaron al crucero Nisshin y participó en la destrucción de la flota rusa en los estrechos de Tsushima el 27 de mayo de 1904. «Cuando las bombas empezaron a caer sobre mí descubrí que no tenía miedo», recordaría más tarde, a pesar de que lo hirieron de gravedad en la pierna derecha y perdió dos dedos de la mano izquierda.

Mientras se recuperaba en el hospital, practicaba inglés leyendo la Biblia con regularidad. Ello, unido a su abstinencia de bebidas alcohólicas, que mantuvo a lo largo de toda su vida, le hacía destacar entre sus compañeros. Tras la muerte de sus padres, y siguiendo la tradición japonesa, fue adoptado por una familia importante de su ciudad de origen y pasó a llamarse Yamamoto Isoroku (el nombre en sí mismo ya era peculiar: *Isoroku* significa «cincuenta y seis», la edad que tenía su padre cuando él nació.) Cuando le llegó la hora de casarse, tenía muchas candidatas entre las que escoger, pero una vez más hizo algo inesperado y escogió a Mihashi Reiko, la hija de un granjero local. Era una joven muy alta y no particularmente atractiva. La pareja se trasladó a una casa sin muebles.

Yamamoto Isoroku fue enviado entonces a la Universidad de Harvard para seguir un curso especial de dos años, dejando a su esposa en casa. Le gustaba recibir a sus amigos en casa y, en las fiestas a las que asistía, divertía a los alumnos americanos de posgrado haciendo el pino o malabarismos con platos. Le gustaba jugar al ajedrez y al béisbol, y se volvió fanático del póquer. En una ocasión llegó a jugar veintiséis horas seguidas.

También se dedicó a viajar por el país y, entre otros lugares, visitó Boston y Washington. Más

tarde hizo autostop hasta México, donde se interesó por los campos petrolíferos. Durante la Primera Guerra Mundial, la introducción de la aviación en el arte de la guerra le había fascinado, y visitó varias fábricas aeronáuticas y diversos campos de aviación americanos. Compraba todos los libros sobre el tema que encontraba. Cuando el primer avión americano despegó desde el Birmingham, y después desde el Pennsylvania, se convenció del futuro de la aviación como arma del futuro, en sustitución de los tradicionales acorazados. Sintió una gran emoción cuando, al final de la guerra, la Royal Navy británica puso en funcionamiento su primer portaaviones, el Furious, al que siguió la botadura del japonés Hôshô, de 7.470 toneladas.



De vuelta en Japón en 1923, habiendo aprovechado muy bien su estancia en el extranjero, al capitán Yamamoto lo nombraron segundo comandante del recién creado centro naval de entrenamiento aéreo de Kasumigaura. Curiosamente, fue entonces cuando por fin aprendió a pilotar. Su gran meta era crear una poderosa Unidad de Aviación Naval para su país.

En 1925, volvieron a enviarlo a Estados Unidos por otros dos años para ejercer de agregado naval de la Embajada japonesa. Allí, no tardó en relacionarse con los oficiales estadounidenses, y aprendió un nuevo juego de cartas que habría de cautivarlo —el bridge—. Asimismo, se convirtió en un seguidor incondicional de la liga de béisbol. Durante ese período, la Conferencia de Washington para la No Proliferación Armamentística de 1921-1922 redujo la potencia naval japonesa a un tercer lugar, recortando su armamento en una proporción de 5/5/3. Además, la

Conferencia de Versalles había recompensado a Japón con la posesión de los «Mandatos», las antiguas colonias alemanas en el Pacífico, entre ellas las Carolinas y las Marianas, cuya importancia no escapaba a Yamamoto. Del mismo modo, tampoco le pasaron por alto las principales noticias que en la prensa escrita aparecieron sobre los pronunciamientos de Billy Mitchell, en los que expresaba la posibilidad de una guerra con Japón.⁷

Tras regresar a su país en 1928, a Yamamoto le otorgaron el mando del portaaviones Akagi, y posteriormente fue nombrado jefe de la Junta Técnica del Departamento de Aviación Naval, puesto en el que permaneció entre 1930 y 1933. En este último año, fue recompensado con el mando de la 1ª División de portaaviones, y al año siguiente fue ascendido a vicealmirante.

Aquel mismo año asistió a la Conferencia Naval de Londres, donde en conferencia de prensa, ante un público atónito y en inglés fluido, anunció que «Japón no puede seguir plegándose al sistema proporcional. En este punto, no existe la posibilidad de que mi Gobierno ceda». Tokio, concluía, se retiraba sin más de aquel tratado naval no vinculante, y aquello fue lo que repitió ante el primer ministro Ramsay MacDonald. Durante la celebración de la Conferencia, Yamamoto también presentó una propuesta sorprendente: una declaración para destruir todos los grandes buques y los portaaviones en 1935. Y añadió que, si se concedía a Japón carta blanca en Asia, el país tal vez aceptara participar en un programa mundial de desarme. «Consideramos que el portaaviones es el arma más ofensiva», declaró, y por tanto debería incluirse en un acuerdo sobre desarme. A Yamamoto no pareció ocurrírsele que pedir a las potencias occidentales que permitieran a su país ocupar toda Asia podía resultar una propuesta descabellada y contradictoria.

Pero mientras las conversaciones sobre desarme tenían lugar, Japón estaba inmerso en un nuevo y ambicioso programa de construcción naval que, entre otros barcos de guerra, incluía los cuatro acorazados gigantes de la clase Yamato, de 73.700 toneladas cada uno, con cañones de 460 milímetros y un casco blindado de 40 centímetros de espesor. Dos de ellos llegarían a completarse; el tercero, el Shinano, cuya construcción se inició en 1940, acabaría convertido en el mayor portaaviones del mundo. La fabricación del cuarto no llegó a concretarse.

En 1936, Yamamoto fue nombrado viceministro de la Marina Imperial japonesa, y también ejercería de jefe del Departamento de Aviación Naval,⁸ cargos con los que adquiriría la capacidad de acelerar la construcción de portaaviones. Japón ya disponía de dos de gran tamaño, el Akagi y el Kaga, y a pesar de la férrea oposición de los miembros del viejo «club de las armas», el nuevo viceministro planteó la construcción de dos más, el Shokaku y el Zuikaku, de 30.000 toneladas de peso y una velocidad máxima de 34 nudos. Yamamoto también exigió la construcción de hidroaviones de largo alcance, que estuvieron listos a finales de la década de 1930. Tenían una autonomía de vuelo de 2.500 kilómetros; la autonomía de vuelo de los bombarderos con base en tierra que se estaban desarrollando era de 3.700 kilómetros. Otro de los proyectos de Yamamoto, el nuevo Zero, también salió adelante, como Estados Unidos descubriría traumáticamente en Pearl Harbor. Oficial duro y trabajador, era muy respetado entre sus hombres y en las más altas instancias militares. Así, su ascenso a comandante general de la Flota Combinada en 1933 no constituyó una sorpresa para nadie.⁹ Sin embargo, cuando el primer ministro Konoé le preguntó tiempo después qué posibilidades tenía Japón de derrotar a Estados Unidos y Gran Bretaña, un cauto Yamamoto le respondió: «Puedo causar estragos entre ellos durante un año o, como

máximo, dieciocho meses. Más allá no ofrezco garantías a nadie». En enero de 1940, la Marina de Yamamoto contaba ya con 3.500 pilotos experimentados.

Aunque el almirante esperaba retirarse en noviembre de 1940, a la edad de 56 años, sus cualidades únicas no se encontraban en ningún otro hombre, y las necesidades del imperio pesaron más. En una alocución que realizó ante unos escolares, les advirtió que no debían nunca subestimar al enemigo.

Es un error ver a los americanos como a simples amantes del lujo y como a personas débiles. Os aseguro que están imbuidos de espíritu de justicia, lucha y aventura. Sus ideas, además, son muy avanzadas y científicas [...]. No lo olvidéis, la industria americana está mucho más desarrollada que la nuestra y, a diferencia de nosotros, disponen de todo el petróleo que necesitan. Japón no puede vencer a Estados Unidos. Por tanto, no deberíamos enfrentarnos a ellos.¹⁰

Resulta irónico que fuera precisamente el almirante Yamamoto quien, en último término, convenciera a su país del ataque a Pearl Harbor; pero el caso es que él, lo mismo que sus compatriotas, estaba dominado por un fatalismo absoluto. Los hechos sucedían porque estaban predestinados, y nadie, ni siquiera el emperador, podía desafiar al destino.

Hacia marzo de 1942, ese «destino» había proyectado su alargada sombra sobre el Extremo Oriente, trayendo consigo un mundo de confusión, miedo y brutalidad. Las flotas asiáticas de Estados Unidos, Gran Bretaña y los Países Bajos habían sido prácticamente aniquiladas desde Filipinas a la India, pasando por las Indias Orientales Holandesas. Los altos mandos del Ejército y la Marina imperiales debatían cuál debía ser su siguiente paso. Los miembros del Ejército estaban más unidos. Preocupados ante los ataques aéreos y navales estadounidenses en las Marshall, Wake, Nueva Guinea y la isla Marcus, el Ejército japonés quería avanzar hacia el sur por el Pacífico sudoeste para ocupar Nueva Guinea, parte de las islas Salomón y tal vez Australia y Nueva Caledonia. Pero el almirante Yamamoto, gran héroe naval y mando supremo de la Marina, se oponía a los planes del Ejército de extensión de las operaciones, pues éstas no podían ejecutarse sin el total apoyo de la Flota japonesa ni de su importante fuerza aérea, tanto por mar como por tierra. El 30 de marzo, la capitanía general conjunta presentó su objetivo, que era muy distinto: tomar Midway y obligar a la Flota del Pacífico de Nimitz a acudir a su encuentro, provocando así una gran batalla de aniquilación.¹¹

Aunque varios miembros del Estado Mayor de la Marina, entre ellos el vicealmirante Inouye Shigeyoshi, se oponían al plan de Midway —y a los vicealmirantes Kondo, de la Segunda Flota, y Nagumo, de la Primera Flota Aérea, ni siquiera se les consultó—, el plan fue aceptado. De todos modos, debió llegarse a un acuerdo, pues ni Yamamoto logró pasar por encima del Ejército Imperial japonés, entre cuyos altos mandos se encontraban varios miembros de la familia de Hirohito. Así, Yamamoto aceptó prestar parte de su Flota Combinada para la invasión de Nueva Guinea y muy especialmente de Port Moresby, además de la pequeña isla de Tulagi, situada

enfrente, al sur de las islas Salomón, desde la que la Marina Imperial podría barrer el espacio marítimo de aquellas fuerzas aliadas —estadounidenses, australianas o neozelandesas— que pretendieran acudir a su rescate. Así se diseñó la Operación MO. Cuando culminara con éxito, gracias al uso de unas fuerzas terrestres y marítimas muy superiores, Yamamoto podría retirar de allí sus unidades de ataque y recombinarlas con las de la Flota Combinada para proceder a la toma de Midway.

La Incursión Doolittle sobre Japón del 18 de abril sólo consiguió incrementar la determinación japonesa. Pero lo que los jefes del Ejército, al acelerar los planes para llevar a cabo la Operación MO, tomaron como victoria sobre la Marina Imperial, no haría más que acelerar la caída de ambos Ejércitos, pues aquello suponía extender en exceso su capacidad logística y su capacidad ofensiva, socavando su fuerza en lugar de reforzar su perímetro defensivo. Una vez más se acallaron las voces discordantes, y de ese modo Japón no fue capaz de anticipar ninguna de las consecuencias de aquella nueva y radical operación. La soberbia de los jefes del Ejército acabaría llevándolo al desastre. Y así fue extendiéndose el proverbial rojo de la sangre, el color de la enseña japonesa.

Estoy firmemente convencido de que la guerra del Pacífico la iniciaron unos hombres que no entendían el mar, y en ella combatieron otros que no entendían el aire. De haber existido una mejor comprensión del mar y del aire, Japón habría ponderado mejor si era o no sensato hacer la guerra.

Comandante OKUMIYA MASATAKE, febrero de 1951¹²

Si hubiéramos carecido de información sobre los movimientos de los japoneses, y nos hubieran sorprendido con nuestras fuerzas dispersadas [...] la batalla de Midway habría terminado de manera muy distinta.

Almirante CHESTER NIMITZ, 28 de junio de 1942¹³

La Marina de Estados Unidos había averiguado muchas cosas desde Pearl Harbor gracias a la Unidad de Radio de la Flota del Pacífico de Joe Rochefort, la estación de Inteligencia Naval que respondía al nombre codificado de HYPO, situada en el sótano sin ventanas del nuevo edificio anexo, de cemento a prueba de bomba, que se dedicaba a usos administrativos y se encontraba en Makalapa Hill. La estación seguía interceptando mensajes navales japoneses, ayudada por la anterior unidad de inteligencia de Corregidor, que desde la invasión se había trasladado al sudoeste del Pacífico. Como Japón había cambiado su código naval inmediatamente antes de Pearl Harbor, «sólo uno de cada diez mensajes interceptados —afirmaba el teniente Jasper Holmes, responsable de la HYPO— puede descifrarse». Quienes lo lograban lo hacían «basándose en gran medida en el azar».¹⁴ En Pearl Harbor, el mejor hombre de Rochefort para aquel tipo de tarea era el criptoanalista Joseph Finnegan, que aparecía siempre con extrañas informaciones que parecía

sacarse de la manga. Junto con otros oficiales, estuvo trabajando durante todo el mes de marzo y principios de abril de 1942. En determinado momento se encontró con la frase «MO Fuerza de Apoyo». El volumen de comunicaciones por radio que partían del cuartel japonés de Rabaul —el puerto de la isla de Nueva Bretaña, en la costa nordeste de Nueva Guinea— empezó a incrementarse de forma ostensible, lo que indicaba a la HYPO una nueva actividad a gran escala en la zona. El comandante de la Cuarta Flota japonesa destacada en Rabaul no dejaba de referirse a un buque llamado Ryukaku, hasta entonces desconocido para la unidad de espionaje. (Hasta transcurridos unos meses no llegarían a saber que aquel nombre se refería en realidad al portaaviones ligero Shoho.) Los oficiales de inteligencia naval de Pearl Harbor «tradujeron fragmentos de mensajes, y los cotejaron con sus análisis sobre comunicaciones de radio interceptadas», y después de mucho esfuerzo compusieron «una estimación razonable» del tipo de barco de que se trataba, que debía ser capaz de permitir operaciones aéreas. HYPO también descubrió que cuatro cruceros pesados que habían llegado a Truk, en las islas Carolinas, habían puesto luego rumbo al sur, en dirección al mar del Coral. Curiosamente, muchos de sus mensajes también parecían relacionados de algún modo con el Ryukaku. Finnegan empezó a asociar esa «MO Fuerza de Apoyo» con la 6ª División de Cruceros, que incluía el Aoba. Posteriormente, el infatigable Finnegan detectó una nueva frase: «MO Fuerza de Ocupación», y otra que parecía relacionada y que se refería a un punto no identificado de las islas Salomón.

Poco a poco, las piezas empezaban a encajar. Rochefort llevaba un tiempo sospechando que podía producirse un gran ataque naval contra Nueva Guinea, pero hasta entonces había hallado pocas pruebas para demostrarlo. Dominaba la lengua japonesa (la había estudiado en Tokio), y conocía mejor que la mayoría la mentalidad militar nipona, algo que una mera lengua no podía inculcar. Los analistas de la HYPO también descubrieron que el portahidroaviones auxiliar Kamikawa Maru, que pertenecía a otra división, se encontraba operando en las Luisiadas, un archipiélago de pequeñas islas que se extendía junto al extremo más meridional de Nueva Guinea. Rochefort llegó a la conclusión de que estaba a punto de iniciarse una compleja operación japonesa. Dedujo que una fuerza de ataque avanzaría bordeando la costa oriental de las islas Salomón y se internaría en el mar del Coral para apoyar la toma de Port Moresby, mientras otra tomaría y ocuparía alguna posición avanzada en las propias islas Salomón. Rochefort creía que al menos cuatro cruceros pesados y el Ryukaku cubrirían esta campaña. Era imprescindible llegar a conocer las fechas en que iban a producirse los ataques combinados, pues parte de la flota japonesa ya se encontraba en el mar. Según Holmes, la estimación más plausible apuntaba a la primera semana de mayo. Actuando basándose en esa suposición, el 1 de mayo, el almirante Nimitz envió una fuerza naval aliada compuesta por dos portaaviones (el Lexington y el Yorktown), ocho cruceros americanos y australianos y siete destructores al extremo oriental del mar del Coral para enfrentarse a la nueva amenaza.¹⁵ Chester Nimitz, esta vez, se había tomado muy en serio al comandante Joe Rochefort.

Mientras la flota estadounidense iniciaba el despliegue, el equipo de Rochefort relacionó al comandante de la Cuarta Flota de Rabaul con dos grandes portaaviones, el Shokaku y el Zuikaku (De la 5ª División de Portaaviones). Parecía claro que aquellos buques habían dejado de buscar a los portaaviones de Halsey, el Hornet y el Enterprise, que habían participado en la Incursión

Doolittle y que se encontraban realizando la travesía de regreso a Pearl Harbor. La fuerza de ataque aerotransportada japonesa, la *Kido Butai*, inició el envío de los buques ordenando a la 5ª División de Cruceros y al Myoko y el Naguro partir a la isla-fortaleza de Truk. Era evidente que Estados Unidos no disponía de la fuerza para atacar a seis o siete portaaviones a la vez, pero sí podía hacerlo de dos en dos.

Entretanto, en las oficinas de la HYPO con vistas a Fort Island, la presión crecía por momentos. «El escritorio estaba tapizado de planos de Nueva Bretaña, Nueva Guinea y las islas Salomón —recordaría el teniente Holmes—. En el aire resonaban las conversaciones sobre la *Kamikawa Maru*, la Fuerza de Ocupación de Port Moresby, y sobre Rabaul. Todos los mensajes que llegaban se revisaban rápidamente para enviarlos a la Cuarta Flota o a la 5ª División Aerotransportada. Vivíamos, respirábamos y planificábamos inmersos en el ambiente del mar del Coral [...]. Yo quería que Rochefort se acercara hasta el cuartel general del comandante general para el Pacífico y sugiriera al almirante Nimitz que Halsey tomara un atajo y, sin pasar por Pearl Harbor, se uniera lo antes posible con el *Lexington* y el *Yorktown*.»¹⁶ Pero Rochefort se mostró en desacuerdo. Su trabajo consistía en proporcionar a Nimitz las informaciones secretas y los análisis, informó a Holmes, no en decirle cómo debía organizar las operaciones.

Evidentemente, Rochefort tenía razón, pues Holmes, que no era piloto, había pasado por alto un dato de gran importancia. Además de tener que cargar provisiones y repostar, el *Hornet* (que había trasladado los dieciséis B-25 que habían participado en la Incursión Doolittle, así como a la tripulación y los equipos) también tenía que dotarse de una nueva tripulación y de docenas de nuevos bombarderos navales, aviones torpederos y cazas. Tras su llegada a Pearl Harbor el 25 de abril, Halsey recibió órdenes de Nimitz de dirigirse al mar del Coral —una travesía de 3.500 millas— tan pronto como el *Enterprise* y el *Hornet* estuvieran listos. Cinco días después, aquella fuerza operativa de portaaviones se alejaba a toda máquina de Pearl Harbor. El tiempo se echaba encima y la distancia a cubrir era enorme. Nimitz y el equipo de Rochefort habían hecho todo lo que habían podido hasta ese momento, y sólo les quedaba rezar.

Parecía que ya nada podía retrasar, y mucho menos detener, la invasión japonesa de Nueva Guinea. «Cuando recuerdo lo mucho que rogué y anhelé la entrada de Estados Unidos en la guerra —confesó Churchill a Roosevelt cuando llegaron las primeras noticias de las recientes derrotas ocurridas en el mar de Java—, me resulta difícil darme cuenta de lo mucho que la situación británica se ha deteriorado desde el 7 de diciembre.»¹⁷ Hasta ese momento, en el Pacífico todo había salido mal, y en ocasiones el presidente americano se mostraba casi tan abatido como el primer ministro británico. Sin embargo, la respuesta de Roosevelt había sido del todo inesperada: la Incursión Doolittle a la propia capital de Japón, que lo único que había logrado había sido reforzar la decisión de un humillado Yamamoto de tomar Port Moresby y Tulagi y, especialmente, de destruir la flota estadounidense.

Gracias a su éxito en Filipinas, las tropas japonesas ya habían desembarcado en Lae y Salamaua, localidades de Nueva Guinea, y había importantes refuerzos en camino. Yamamoto esperaba que si Tokio tomaba Port Moresby, podría forzar a los estadounidenses a acudir en ayuda

de los australianos en la zona, aunque el tamaño poco significativo de su flota de portaaviones en la región indica que sabía de antemano que aquella no iba a ser la batalla decisiva contra la Marina de Estados Unidos, necesaria para su destrucción. El 1 de mayo, Yamamoto envió tres portaaviones, uno ligero y dos pesados, así como dos cruceros pesados y seis destructores, bajo el mando del vicealmirante Takagi Takeo, al área del mar del Coral. Si tenían éxito en la operación de Port Moresby, podrían ocupar Nueva Caledonia, entre otras islas. De ahí la necesidad de incluir también Tulagi, en las islas Salomón, como parte de la campaña de Port Moresby, para asegurar la interrupción de las comunicaciones navales americanas en el mar del Coral.¹⁸ Doce buques de transporte de tropas, comandados por el contraalmirante Abe Koso, zarparon rumbo a Port Moresby-cruzando el mar de Salomón el 4 de mayo. Bordeando las costas orientales del archipiélago, la fuerza de ataque aerotransportada de Takagi —formada por el Zuikaku, el Shokaku y el Shoho— no tardaría en alcanzar sus posiciones, junto con el Cuerpo Principal de la Fuerza de Apoyo, desde la que participaban otros seis cruceros pesados, uno ligero y seis destructores.¹⁹ Para enfrentarse a esa amenaza, Nimitz había enviado los dos portaaviones pesados (o rápidos) el Yorktown (bajo mando de Frank Jack Fletcher) y el Lexington (comandado por el contraalmirante Aubrey Fitch), así como seis cruceros pesados estadounidenses, un crucero australiano y doce destructores.

A primera hora del 7 de mayo, Takagi se encontró con los dos primeros barcos americanos —un petrolero y un destructor—, pero nada más. Como se ha dicho, el 5 de mayo, la Fuerza Operativa 17 de Estados Unidos se unió a los otros dos portaaviones cerca del extremo oriental del archipiélago de las Louisiadas, situado a su vez al sudoeste de Nueva Guinea. Fletcher ordenó que los tres cruceros del contraalmirante J. G. Crace y dos de los destructores impidieran como fuera el avance de la fuerza japonesa de Port Moresby alrededor de las Louisiadas. Aunque se vio inmerso en un duro ataque enemigo (por no mencionar algunas bombas que, por error, le disparó la propia fuerza estadounidense), Crace logró cumplir con éxito su misión, y los japoneses tuvieron que dar media vuelta.²⁰ Entretanto, la segunda fuerza japonesa seguía su aproximación a Tulagi, como tenía previsto.

Mientras los aviones que despegaban del Zuikaku y el Shokaku atacaban los dos únicos barcos americanos avistados —el petrolero Neosho y el destructor Sims—, descubrieron por fin la presencia de dos portaaviones estadounidenses. A su vez, a las 8.15, un piloto de vigilancia del Yorktown informó del avistamiento de dos portaaviones rápidos y de cuatro cruceros enemigos a sólo 225 millas al noreste de la fuerza operativa aliada. Pero antes de las 9.00, Frankjack Fletcher ordenó un ataque a gran escala con 93 aviones del Lexington y el Yorktown. Sólo cuando los aparatos ya habían despegado tuvo conocimiento de que los portaaviones avistados no eran los más grandes ni los más importantes, sino que formaban una mínima parte de la Fuerza MO que se dirigía a Tulagi al mando del contraalmirante Gotô Aritomo. En lugar de los dos grandes portaaviones, sus pilotos encontraron sólo uno ligero, el Shoho, que hundieron, forzando a los cruceros de Gotô a emprender la retirada.

Ahora, los dos grandes portaaviones de Takagi tenían a la flota de Fletcher en el punto de mira, pero éste todavía era consciente de la posición de su contrincante. A las 22.00, el Zuikaku y el Shokaku ya preparaban sus armas para atacar los portaaviones de Fletcher, que en aquel instante

se encontraban a apenas cien millas de allí.

Al fin, a las 7.22 de la mañana siguiente, Fletcher divisó los grandes barcos de Takagi, y a las 7.38 ordenó el despegue de 39 aviones del Yorktown y de 43 del Lady Lex. A las 10.00, escuadrones del Yorktown descendieron para iniciar el ataque del Shokaku, que estaba a punto de lanzar su propio ataque. Los bombarderos-torpederos se colocaron a ras de mar, pero lanzaron sus torpedos desde una distancia excesiva y éstos no impactaron en el portaaviones enemigo. Los aviones de bombardeo en picado tuvieron algo más de suerte, pues dos bombas dañaron parte de la cubierta de vuelo, aunque no lo suficiente como para impedir que los aviones enemigos aterrizaran. Por su parte, los aparatos del Lexington no lograron localizar al Zuikaku a causa de la intensa lluvia, y sólo lograron un impacto en el Shokaku, ya tocado y cuya cubierta seguía en llamas. Sin embargo, al parecer, aquel último impacto en la pista de despegue y aterrizaje bastó para que su capitán ordenara la retirada de la batalla y emprendiera un nuevo rumbo que le llevaría de nuevo a puerto. En total, los japoneses habían sufrido 223 bajas. Como el daño en la cubierta de vuelo ya era considerable, 46 de sus aviones se vieron obligados a hacer aterrizajes de emergencia a bordo del Zuikaku.²¹

Entretanto, los 69 aviones de Takagi atacaban el Lexington y el Yorktown, que Fletcher no había logrado proteger con la adecuada cobertura aérea, o patrulla de combate aéreo (CAP). Fletcher no era piloto y no había aprendido a pensar con mentalidad de piloto. Como consecuencia de su alarmante descuido, hacia las 10.20 una bomba hizo impacto en el flanco estribor del Lexington, seguida de otra. Una tercera cayó sobre el flanco de babor, destruyendo una caja de munición preparada, mientras una cuarta explotaba en la chimenea. El Yorktown, por su parte, recibió el impacto de otro proyectil sobre la cubierta de vuelo, aunque los aviones pudieron seguir despegando y aterrizando. Entonces, a las 12.47, una masa de humo gaseoso explotó en el Lady Lex, seguida de una serie de llamaradas que provenían de los depósitos de combustible destrozados. A las 17.07, el capitán del Lexington dio la orden de abandonar el barco, que fue hundido por el destructor norteamericano Phelps. El Yorktown, seriamente tocado, se retiró a Nouméa, Nueva Caledonia, desde donde prosiguió con dificultades hasta Pearl Harbor para ser sometido a importantes reparaciones.

Las dos fuerzas operativas se retiraron, aunque los aviones restantes de Takagi regresaron para «rematar» al Yorktown, que no obstante no encontraron. El Zuikaku regresó a Truk, mientras que la travesía de regreso del Shokaku supuso un peligro aún mayor causado, al parecer, por fuertes tormentas. Aunque el primero no sufrió daños de consideración, perdió numerosos aviones y pilotos, lo mismo que el segundo. El hecho de que el Zuikaku, en esas condiciones, no pudiera volver a hacerse a la mar hasta el 12 de junio, no fue tenido en cuenta en toda su dimensión en aquel momento. Lo que aquello indicaba en realidad era que, ya en aquellas etapas iniciales de la guerra, los japoneses se enfrentaban a considerables problemas a la hora de reemplazar a oficiales cualificados y de reponer el material de guerra. Así, incluso el hundimiento de un pequeño portaaviones como era el Shoho, suponía un serio contratiempo. En esas circunstancias, resulta ciertamente irónico que la flota americana sufriera pérdidas mucho más importantes, tanto de soldados como de barcos (el Lexington se hundió y el Yorktown se retiró convertido en un amasijo de acero retorcido). Pero esta última logró el objetivo de frenar la fuerza japonesa de

portaaviones, con lo que abortó sus planes de ataque e invasión de Port Moresby y Tulagi.

Sin embargo, la batalla por la conquista de Nueva Guinea no había hecho más que empezar, y en los días venideros proseguiría con encarnizados combates. La batalla del mar del Coral, que se libró los días 7 y 8 de mayo, supuso la primera de varias operaciones que, en el Pacífico, se desarrollaron de manera exclusiva entre portaaviones. Fletcher había demostrado su incapacidad para comprender cómo se comandaba un portaaviones, mientras que sus pilotos, con poca experiencia, no estaban todavía en condiciones de competir con los avezados japoneses. El Enterprise y el Hornet, a pesar de no llegar a tiempo, no tardarían en tener la oportunidad de intervenir, pues el almirante Yamamoto tenía preparada ya su próxima sorpresa, más espectacular. La batalla del mar del Coral era, en realidad, un «preludio», como dijo el almirante King.

Tras lo acaecido en el mar del Coral y el fracaso de la Operación MO, Yamamoto se puso de inmediato a preparar su enorme Flota Combinada para el ataque de Midway y la aniquilación de toda la Flota del Pacífico del almirante Nimitz... que se haría con o sin los portaaviones Shokaku y Zuikaku.

En Pearl Harbor, los criptoanalistas de la HYPO seguían trabajando sin descanso. Se habían terminado los fines de semana de permiso. Según el teniente Jaspur Holmes, el comandante Rochefort, que parecía poseer un sentido de la estrategia muy desarrollado, estaba convencido de que la de Midway sería la siguiente operación de envergadura que Yamamoto lanzaría, como lo había estado del anterior ataque contra Port Moresby. De nuevo estaban comenzando a suceder cosas raras, y Rochefort empezó a recopilar un dossier, una especie de rompecabezas, con muchos espacios por completar. El 10 de marzo de 1942, un avión espía japonés había sido abatido cuando sobrevolaba Midway. No había ocurrido nada más —por el momento no se habían producido más vuelos—, y aquel suceso quedó archivado junto con otros miles aparentemente sin importancia. Pero ahora, en aquel trascendental mes de mayo, Rochefort recordó el incidente, mientras se detectaba un incremento considerable de las comunicaciones por radio en operaciones aéreas realizadas sobre las islas Marshall (al sur y, aproximadamente, a medio camino entre Midway y Nueva Guinea). Aquel hecho vino acompañado de importantes refuerzos japoneses que llegaban a Kwajalein, en las Marshall, y de más comunicaciones por radio con el 24º Escuadrón aéreo de Kwajalein, en una réplica casi exacta de lo que había sucedido antes del ataque sorpresa a Pearl Harbor. Todo ello apuntaba a la formación de una nueva flota, así como a la creación de nuevas estaciones navales y la agrupación de fuerzas en torno a Saipan, en las islas Marianas (entre las Marshall y Japón). La 4ª Flota, también en los Mandatos, y la posición de la 2ª Flota, indicaban a Rochefort la formación de un nuevo *Kido Butai*. Todo parecía encajar.

Muchos de los mensajes interceptados eran comunicaciones establecidas entre mandos de dichas unidades. Pero entonces apareció un nuevo elemento: dos iniciales totalmente nuevas que designaban un área: «AF»; iniciales que, como se demostró más tarde, alterarían el curso de la guerra. Anteriormente, las letras «AFG» habían hecho referencia al «French Frigate Shoal» [Bajío de la Fragata Francesa], islote que quedaba en línea recta respecto de Hawai, de modo que, tal vez, «AF» estuviera en algún punto de la larga cadena volcánica hawaiana. De pronto, todas las

alarmas se activaron en el departamento de Rochefort cuando los analistas descriptaron un mensaje que hacía referencia a la Fuerza de Ocupación AF. Rochefort puso la información en conocimiento de Edwin Layton, oficial de espionaje de la flota subordinado al CINCPAC: primero la formación de la mayor flota japonesa conocida hasta el momento, y ahora la introducción de una fuerza de ocupación asociada a esa nueva *Kido Butai*.

Poco después, hasta el CINCPAC llegaron buenas noticias. Los dos portaaviones de Bill Halsey, que no habían llegado a tiempo al mar del Coral, regresaban a Hawai. Como los japoneses, erróneamente, habían informado del hundimiento del Yorktown en aquel mismo mar, ahora les parecía que los dos portaaviones de Halsey, el Enterprise y el Hornet, eran los únicos buques de esas características situados en el Pacífico. Y no sólo eso; Tokio creía que aún se encontraban a miles de millas del área de la inminente operación, por lo que no interferirían en el ataque nipón contra Midway.

Rochefort insistía y pedía a su personal que informara de cualquier referencia al Shokaku, el nuevo portaaviones que, no obstante, había quedado muy dañado. Entonces, el 5 de mayo, poco después de que el almirante Nagumo emitiera la orden n° 18 en la que autorizaba el inicio de la operación de Midway, la HYPO empezó a interceptar mensajes que hacían referencia a Attu, Kiska y Dutch Harbor, todos en las islas Aleutianas. ¿Indicaba eso una operación diferenciada, o todo formaba parte de la estrategia de Midway? Las Aleutianas formaban parte de Alaska y, por tanto, constituían territorio estadounidense, a pesar de ser de escaso valor estratégico dado lo extremo de su clima y la falta de suficientes puertos de amarre en una región conocida por lo hostil de sus aguas. Midway, por otra parte, podía proporcionar a los japoneses una buena base para sus submarinos (EE.UU. ya contaba con una), así como campos de aviación y, por tanto, era un excelente trampolín para volver a atacar Oahu. Es más, Pearl Harbor se encontraba sólo a 1.150 millas de Midway.

Así, se consideró que el ataque a las islas Aleutianas era sólo una cortina de humo para desorientar a la Flota de Nimitz y llevarla al norte, es decir, lejos del Pacífico central, y Rochefort y su equipo siguieron concentrándose en el significado de aquellas dos letras, «AF». Como señala Holmes, «desde el principio, la Inteligencia de Combate [HYPO] y la Inteligencia del CINCPAC [Ed Layton] coincidieron en la premisa de que AF era Midway». Sin embargo, desde Washington, la OP-20-G del servicio de espionaje de la Marina se mostraba en total desacuerdo. Así, a Nimitz se le exigió que presentara pruebas irrefutables de que «AF» se refería realmente a Midway. Finnegan descubrió que desde la isla de Wake, ocupada por los japoneses, se realizaban vuelos de reconocimiento sobre «AF» a gran escala, y hasta el almirante Nimitz volvieron a llegar informes que hablaban de nuevos avistamientos de aquel mismo aparato en Midway. Además, los mensajes japoneses interceptados hacían referencia a la base submarina de «AF». Pero a Nimitz le hacían falta pruebas concretas para convencer. Entonces, el día 20, Yamamoto emitió la orden de iniciar la batalla total de asalto a «AF y las Aleutianas», confirmando así que aquellas dos letras no hacían referencia al archipiélago contiguo a Alaska.²²

Aun así, el terco almirante King seguía sin convencerse, y volvió a exigir una confirmación absoluta de que AF era Midway antes de autorizar a Nimitz a disponer de toda la Flota del Pacífico. Fue al teniente Holmes, ingeniero y matemático, a quien se le ocurrió la solución.

Sugirió que el CINCPAC telefonara a Midway por el cable submarino y ordenara a los oficiales allí destacados que, al día siguiente, anunciaran por cable a Pearl Harbor que tenían problemas con la planta de filtrado de agua y que les hacían falta recambios para repararla. Así se hizo, y los servicios de espionaje japoneses no tardaron en radiar a Tokio ese mismo informe, casi literalmente, pero añadiendo que «AF» tenía problemas de filtraciones de agua. De ese modo, el significado de aquellas dos letras quedó confirmado.²³

Nimitz informó de ello a Washington, y Ernie King, aún reticente, acabó cediendo. A pesar de ello, un factor importante quedaba por determinar: ¿cuándo se produciría el asalto a «AF»? El almirante Nimitz debería reunir una fuerza operativa de portaaviones y llegar a Midway para anticiparse a la llegada de la Flota Combinada de Yamamoto. Entretanto, ordenó el envío de más aviones de patrulla y de marines al archipiélago, así como el de fuerzas de desembarco del mismo cuerpo. Nimitz confiaba tanto en la FTYPO que iba a disponer de todas las fuerzas destacadas en Hawai para impedir el asalto de los japoneses a Midway. Sin embargo, el almirante King recordó que, si se equivocaba, Hawai quedaría indefensa, lo mismo que la Costa Oeste de Estados Unidos, dejándola en un estado de extrema vulnerabilidad ante un posible ataque de Yamamoto. Paralelamente la HYPO seguía avanzando; Joseph Finnegan determinó que el lugar de lanzamiento del primer ataque aéreo sobre Midway llegaría del noroeste, y llegó a la conclusión de que las Fuerzas Armadas japonesas ya habían puesto en marcha una importante operación militar a setecientas millas al oeste de Midway.

El 26 de mayo, la Fuerza Operativa 16 regresó a Pearl Harbor desde el mar del Coral. El Yorktown, en muy mal estado, fue remolcado al dique seco, donde 1.400 operarios de todas las categorías se pusieron de inmediato manos a la obra para repararlo. Iban a necesitar tres meses para reconstruir el buque, pero Nimitz les dio sólo unos días para devolverlo al mar en perfecto estado, plazo que incluso al mayor optimista le habría resultado imposible de cumplir. En aquellos días, a Halsey le habían diagnosticado una grave enfermedad en la piel y lo habían hospitalizado, lo que implicaba que de un día para otro debían encontrarle un sustituto. Así, a Frank Jack Fletcher se le dio el mando general de la Fuerza Operativa de Portaaviones, que incluía la Fuerza Operativa 16 (el Enterprise del capitán George Murray y el Hornet de Marc «Pete» Mitscher) y la Fuerza Operativa 17 (el Yorktown del capitán Elliott Buckmaster). Pero la elección de Nimitz de su lugarteniente Ray Spruance —oficial sin experiencia en aviación— para sustituir a Halsey al mando de la FO 16 sorprendió a muchos.

Raymond Ames Spruance había nacido en Baltimore el 3 de julio de 1886 en el seno de una familia acomodada, que posteriormente se trasladó a Indianápolis, donde su padre poseía una cómoda finca. Alexander Spruance encabezaba la sexta generación de una distinguida familia de Delaware; su esposa, Annie Ames Hiss, prefería dedicar su tiempo más a las actividades sociales que a la educación de sus hijos. Raymond, el primero de ellos, tenía dos hermanos menores, Billy y Philip. Más apegado a este último, Annie delegó el cuidado de su primogénito en sus padres y sus hermanas de Baltimore, mientras ella y su esposo regresaron a Indianápolis con sus otros dos hijos.

Spruance creció en un hogar culto y desahogado, y resultó un muy buen estudiante. Pero era tímido y retraído por naturaleza, características que siguieron definiéndolo a lo largo de su vida.

Durante su adolescencia, su abuelo Hiss se arruinó, y aquello marcó un punto de inflexión en su vida. Se vio obligado a regresar a Indianápolis, donde su familia vivía en condiciones bastante más precarias.

Alumno sobresaliente, Spruance terminó la enseñanza secundaria en 1902. Como su familia no tenía dinero, su madre realizó los trámites para que se presentara al examen de ingreso de la Escuela Naval, que aprobó sin dificultades. El 2 de julio de 1903 se convirtió oficialmente en guardiamarina. Alto, delgado y discreto, pasó casi desapercibido a lo largo de sus años de estudios, y en 1907 se licenció con matrícula de honor. A partir de ese momento, sirvió en varios buques y fue ascendiendo gradualmente (evitando entrar en la aviación cuando recibió la propuesta). Su carrera se inició en el viaje a Japón de la Gran Flota Blanca en el que también participó Teddy Roosevelt.

A causa de su timidez, su matrimonio con Margaret Dean en 1914 pilló a sus allegados por sorpresa. El oficial pasaba la mayor parte de su tiempo de servicio, y la pareja nunca pareció demasiado unida a los ojos de los demás. Tuvieron un hijo, eso sí, que con el tiempo también ingresaría en la Marina.

Spruance tenía fama de íntegro, pero una tendencia a enfrentarse a las cosas con cierta cerrazón de miras. Nunca cedía. Y aunque no parecía duro, era persona de fuertes opiniones. Sentía gran antipatía por Ernie King y por todos los aviadores, en especial por Jack Towers, a la sazón jefe de aviación de Nimitz.

En otras áreas, sin embargo, Spruance parecía menos decidido. Era un lector empedernido, pero nunca llegó a disponer de una biblioteca propia, y sus lecturas no parecían ensanchar sus horizontes. Era agnóstico, y carecía, por tanto, de convicciones religiosas. Al no ser ambicioso ni excesivamente trabajador, evitaba en lo posible trabajar más allá del equivalente a un horario de oficina. Cuando podía delegar tareas, lo hacía gustosamente, y nunca se llevaba trabajo a casa — excepto ahora, en 1942, cuando formaba parte del equipo de Nimitz y compartía casa con él.²⁴

Mientras, en el anexo subterráneo de Makalapa Hill, el personal de Rochefort luchaba contrarreloj para descifrar los mensajes navales interceptados, intentando determinar el día del ataque, e incluso la hora, si era posible. Finnegan, Ham Wright, Tom Dyer y Joe Rochefort se unieron al resto en aquel último impulso, en el que trabajaban sin descanso noches y días enteros hasta que, por fin, dieron con una respuesta al interrogante.

El 24 de mayo, el almirante Nimitz había concertado un encuentro con el comandante Rochefort para la mañana siguiente. Nimitz y todo su equipo estaban sentados en la oficina de éste, esperando en vano, cada vez más molestos por el retraso. Al fin, media hora más tarde de la hora acordada, según Jaspar Holmes, «dejaron entrar a Rochefort, que llegaba alterado y con expresión de cansancio». Pidió disculpas y explicó que su equipo se había pasado la noche intentando averiguar las fechas de la llegada de la flota enemiga. Las caras largas dieron paso a las sonrisas cuando les transmitió las fechas exactas: el 4 de junio para el ataque de Midway, y el 3 para la operación sobre Dutch Harbor, en las islas Aleutianas. Nimitz, que se encontraba bajo una enorme presión, no habría podido actuar sin conocer esas fechas. Si cometía un error, King, que le

tenía envidia y estaba buscando una excusa para librarse de él, lo relevaría del mando. Layton se mostró en pleno acuerdo con las conclusiones de Rochefort, a pesar de la fuerte oposición de la OP-20-G de Washington. Aquel mismo día, King informó a Nimitz que él y su oficial de Inteligencia Naval Arthur McCollum (que operaba en la sección del Extremo Oriente) seguían manteniendo sus discrepancias con el HYPO, y le proporcionaron «estimaciones» contradictorias según las cuales la Flota japonesa se encontraba demasiado dispersa como para atacar Midway y, en cambio, se disponía a iniciar una ofensiva contra Australia, o tal vez contra la Costa Oeste de Estados Unidos, que podía ser su verdadero objetivo. Pero Rochefort, la HYPO, Nimitz y Layton se mantuvieron firmes, y fue este último quien en última instancia logró establecer tanto la posición como la hora exacta de la llegada de los japoneses a Midway.²⁵

Al agotado equipo de la HYPO le había llegado la hora de descansar un poco. Los analistas salieron de su prisión subterránea a respirar aire fresco. Era la primera vez en varios días que Holmes veía la luz del sol, y se encontró con un viejo amigo que desconocía los planes que se llevaban a cabo en aquel sótano. «Entonces [Thomas] Dyer [el jefe de criptoanálisis] salió del sótano para irse a casa [...] tras aquel bombardeo de mensajes cifrados», con una tartera bajo el brazo, según recordaba Holmes. «Llevaba el uniforme tan arrugado que parecía que había dormido tres días con él puesto. Y así era.» Iba despeinado, sin afeitarse. El amigo de Holmes lo miró y le dijo: «No te iría mal una puesta a punto». Holmes estaba furioso, pero no podía revelar que Dyer era uno de los extraordinarios analistas que acababa de contribuir a descifrar el código que iba a salvar Midway.²⁶

Nimitz todavía debía enfrentarse a una larga discusión telefónica con King, de la que de todos modos saldría vencedor. El 28 de mayo, el almirante Spruance zarpó de Pearl Harbor con el Enterprise y el Hornet, escoltado por seis cruceros y diez destructores que, juntos, formaban la Fuerza Operativa 17. El Yorktown de Fletcher, bañado de luz (los operarios seguían trabajando al caer la noche), los seguiría dos días más tarde, auxiliado por dos cruceros, seis destructores y cientos de técnicos dedicados a proseguir en ruta con las reparaciones. Los aviones que debían transportar aterrizaron sobre él al poco tiempo. Finalmente, Spruance podría llegar a Midway con tres grandes portaaviones.

Otro problema lo constituía su personal, heredado de Halsey. Además de no poseer conocimientos sobre aviación, su lugarteniente, Miles Browning, tenía una pésima reputación en la Marina, peor aún que la de John Hoover y Ernie King. Se le consideraba mentalmente perturbado, un personaje marginal al que el propio almirante King ponía objeciones: «Browning no estaba nada bien [...]. Carecía de inteligencia, no comprendía las cosas».²⁷ Samuel Morison, el historiador, que lo conocía personalmente, mantenía en parte la misma opinión, y lo describía como persona inteligente, aunque «errática y poco fiable». A Spruance, la persona más templada del mundo, Miles Browning le parecía «inestable y de mal carácter», y según él lo mejor era mantenerse lejos de su «cara de halcón», en concreto cuando le daba a la bebida y atacaba a quien se le pusiera por delante.²⁸

A pesar de todo ello, al acceder al mando, Spruance anunció: «Señores, quiero que sepan que ninguno de ustedes me genera la más mínima intranquilidad. Si no fueran buenos, Bill Halsey no los habría escogido». Lo cierto es que no tardaría en lamentar aquellas palabras, pues acababa de

ponerse al frente de un equipo que, ante la gran batalla que se avecinaba, estaba mal coordinado y se sentía a disgusto.

Es más, la elección de Frank Jack Fletcher como comandante de portaaviones suscitó más de una crítica. King, entre otros, desconfiaba de un hombre que, en el mar del Coral, había perdido un portaaviones y que había estado a punto de perder otro. Así, obligó a Nimitz a entrevistarse con Fletcher durante tres días para que se asegurara de que podía contar con él. Por suerte, el capitán del buque insignia de Nimitz, Elliott Buckmaster, estaba muy bien considerado, lo mismo que el capitán Murray, del Enterprise, y el capitán «Pete» Mitscher, de voz pausada y todavía poco conocido, que iba al frente del Hornet y, además, tenía fama de excelente aviador. En cuanto a Nimitz, se había desplazado en avión hasta Midway, adelantándose al resto, para inspeccionar de primera mano sus defensas. Allí, constató con satisfacción que todos los preparativos se habían ultimado, incluido el refuerzo del Sexto Batallón de Defensa Marítima, comandado por el coronel Hal Shannon.

La Flota Combinada de Yamamoto, una parte de la cual había sido destinada a las islas Aleutianas, zarpó del puerto de Ominato el 26 de mayo y no tardó en adentrarse en una espesa niebla. Al día siguiente, la fuerza de Nagumo lo hizo del fondeadero de Hashirajima y, por el estrecho de Bungo, accedió al Pacífico. El 28 de mayo, el resto del Cuerpo Principal de la Fuerza Norte de las Aleutianas despejó Ominato mientras, mucho más al sur, la Fuerza de Desembarco de Midway, escoltada por el contraalmirante Tanaka, zarpaba de Saipán. El último en hacerse a la mar fue el Cuerpo Principal de la Fuerza de Invasión de Midway, bajo el mando del vicealmirante Kondo, y del que también formaba parte el almirante Yamamoto, comandante supremo de la expedición, cuya bandera ondeaba en lo más alto del mayor acorazado del mundo, el Yamato.²⁹ Nimitz sabía que iba a enfrentarse a una Armada imponente, pero ni él sabía que aquella Flota Combinada era la mayor de la historia de Japón. Estaba compuesta por cuatro portaaviones pesados —el Akagi, el Kaga, el Soryu y el Hiryu—; por dos portaaviones ligeros —el Hosho y Zuiho—; cinco portahidroaviones; siete acorazados —el Yamato, el Nagato, el Mutsu, el Haruna, el Kirishima, el Hiei y el Kongo—; diez cruceros pesados y ligeros; cuarenta y tres destructores y trece petroleros, así como una multitud de naves auxiliares. La tabla de organización de la expedición paralela a las Aleutianas incluía dos portaaviones ligeros —el Ryujo y el Junyo—, cinco cruceros pesados y ligeros, un portahidroaviones y doce destructores. Aquella flota combinada de más de 200 barcos, incorporaba sólo 234 aviones de combate, una cifra proporcionalmente muy baja; los enfrentamientos aéreos anteriores ya habían empezado a pasar factura a la Marina Imperial japonesa.³⁰

En ruta, los japoneses encontraron algún submarino americano, y varios aviones en misión de rastreo pero, convencido de la impenetrabilidad del código naval japonés, Yamamoto minimizó con arrogancia el peligro que presagiaban. Insistía en que los estadounidenses no tenían ni idea de adonde se dirigían sus fuerzas. El mal tiempo no tardó en engullir gran parte de la Flota Combinada, lo que incrementaba más su sensación de invisibilidad. Como diría Fuchida, el almirante «se sentía en conjunto muy seguro y protegido tras los cañones de 460 milímetros del

Yamato»,³¹ curiosa sensación, viniendo del fundador de la aviación naval japonesa.

Ya en alta mar, Spruance anunció a la flota estadounidense el motivo de aquellas prisas por zarpar: «Se espera un ataque con el objetivo de tomar Midway. La fuerza de combate puede estar formada por todo tipo de buques de combate, desde cuatro o cinco portaaviones hasta buques de transporte». A continuación, informó de que la intención de sus Fuerzas Operativas 16 y 17 era lograr «lanzar ataques sorpresa por los flancos sobre los portaaviones enemigos desde el nordeste de Midway». La Flota de Spruance sólo era equiparable a la Armada enemiga en un frente: el de los aviones de combate. Si Yamamoto disponía de 234, Spruance contaba con 233. Exceptuando ese dato, el comandante de la flota americana no contaba con acorazados, y disponía sólo de ocho cruceros pesados y ligeros, escoltados por doce destructores.

La elección de Spruance para que se pusiera al frente de la operación había desconcertado a muchos. Para competentes comandantes de portaaviones, como Marc Mitscher, al frente del Hornet (y que rara vez abandonaba el puente de mando), resultaba de lo más inquietante.³² Spruance tampoco sabía, ni se molestaba en averiguar, qué esperaba Fletcher de las formaciones de portaaviones. «¿Tiene alguna instrucción que dar para futuras operaciones?», preguntó un Flecher inquieto a su superior, con la esperanza de recibir alguna orden concreta. «Negativo —respondió un lacónico Spruance—. Nos adaptaremos a sus movimientos.» Su actitud también suscitaba otras dudas. Mientras tanto Halsey como Mitscher vivían prácticamente en el puente de mando, a Spruance apenas se lo veía por allí. «Entre y siéntese conmigo un rato —le dijo en una ocasión a un oficial mientras desayunaba—. Allí arriba no nos necesitan.» «¿Qué clase de hombre es Spruance?», preguntó más tarde Robert Oliver, otro desconcertado oficial. En otros casos, al comandante lo despertaban si el radar detectaba alguna señal que se estimaba importante, pero él se negaba a levantarse de la cama.³³ Y un día en que Miles Browning diseñó unos planes para el envío de aviones para realizar misiones de reconocimiento, incluyendo en él los escuadrones de Clarence Wade McClusky, los planes resultaron tan ambiciosos que los aparatos no habrían tenido suficiente combustible para regresar. McClusky y otros protestaron airadamente, y Spruance, ligeramente sorprendido, canceló las órdenes de Browning. Después, al iniciarse el ataque, la cubierta del Enterprise quedó muy pronto despejada, pero Spruance se olvidó de dar la orden de despegue a un desesperado Mitscher, al mando del Hornet. Se le había olvidado notificar a uno de sus propios portaaviones la orden de iniciar los despegues.

A partir del 30 de mayo, 22 Catalinas despegaron desde su base de Midway y recorrieron hasta 1.200 kilómetros en busca de un enemigo que se aproximaba, mientras los submarinos rastreaban las aguas que rodeaban la isla de diez kilómetros de longitud. La fuerza aérea de Midway era, claro está, de reducidas dimensiones, y estaba formada por dieciocho bombarderos Dauntless, siete aviones torpederos TBF, siete cazas Wildcat, diecinueve bombarderos del Ejército, diecisiete obsoletos bombarderos Vindicator, y veintiún antiguos cazas «Búfalo» (ataúdes volantes, como

los llamaban sus pilotos).

Los días siguientes fueron muy intensos tanto en Pearl Harbor como en Midway. La flota de combate de Spruance tomó posiciones a unas 325 millas de Midway, y la de Fletcher se unió a ella el 2 de junio. Los tres portaaviones, en alta mar y separados, quedaban a partir de ahora a sus expensas. Con todo, el comandante de la flota contaba con una gran ventaja sobre Yamamoto, pues conocía con exactitud la fecha de llegada de la fuerza enemiga, y la dirección desde la que llegaría, mientras que el almirante japonés no contaba con una información equivalente.

Poco antes de las 19.00 del 3 de junio, un avión estadounidense divisó por primera vez la flota japonesa a unas setecientas millas de Midway.³⁴ Nueve bombarderos del Ejército de EE.UU., enviados desde Midway, emprendieron el vuelo para atacar los buques de transporte enemigos, pero soltaron sus bombas a demasiada altura y no lograron impactar en ningún barco japonés aquella tarde. En el segundo ataque, un petrolero enemigo resultó tocado, pero el resto de buques importantes resultó intacto.

Sin embargo, el Yorktown de Fletcher seguía estrechando el cerco sobre el enemigo y el 4 de junio alcanzó una posición a tan sólo doscientas millas de sus buques de transporte. A las 4.30, Fletcher ordenó el despegue de diez SBD (los bombarderos Dauntless de la Marina) para que realizaran una misión de rastreo. A la misma hora, y sin saberlo, Nagumo ordenaba el primer ataque aéreo contra Midway. (Las estimaciones de Rochefort habían resultado muy precisas.) A las 5.34 de aquel 4 de junio, el Enterprise recibió un mensaje de un PBY en el que se informaba de «PORTAAVIONES ENEMIGOS». Catorce minutos después, el mismo avión de vigilancia amplió la información: «MUCHOS AVIONES ENEMIGOS SE DIRIGEN A MIDWAY CON UNA POSICIÓN DE 320° Y A UNA DISTANCIA DE 150 MILLAS». A las 6.03, dos portaaviones japoneses y sus acorazados en la misma posición fueron avistados a sólo 180 millas de Midway. Fletcher alertó a sus aviones de reconocimiento y esperó. A las 6.07 ordenó al Enterprise y al Hornet que «PROCEDIERAN HACIA EL SUDOESTE Y ATACARAN A LOS PORTAAVIONES ENEMIGOS UNA VEZ CORRECTAMENTE LOCALIZADOS».³⁵

A las 5.59, el radar de Midway captó por primera vez unos «puntos» que se dirigían directamente hacia ellos, al parecer procedentes del portaaviones Hiryu. A sólo noventa y tres millas, 108 Kates (torpederos), Vals (aviones de bombardeo en picado) y Zekes (Zeros), no tardarían en aparecer sobre ellos, y un escuadrón de cazas de los marines salieron a su encuentro. Este se produjo a menos de treinta millas de la costa. Los cazas de los marines se abalanzaron sobre ellos a una altitud de 17.000 pies, pero su inferioridad numérica era considerable, y Midway vivió su primer bombardeo. Los marines sufrieron importantes daños en tierra, pues su puesto de mando, la cantina y la planta eléctrica de la isla oriental recibieron el impacto de las bombas, lo mismo que el hospital, los almacenes, los depósitos de petróleo y demás instalaciones de la isla de Sand. Aquel fue el primer y el único ataque directo contra Midway, y duró unos veinte minutos.³⁶ Los marines estadounidenses perdieron diecisiete pilotos y aviones. Algunos aparatos con base en tierra, entre ellos seis torpederos Avenger y cuatro Marauders del Ejército, lograron impactos sobre los portaaviones enemigos, pero la mayor parte de los aviones americanos fueron destruidos en el aire. Uno de ellos se estrelló deliberadamente contra la cubierta del Akagi.

Nagumo, que había reservado otros 93 aviones con bombas y torpedos destinados a los buques

de guerra estadounidenses, cambió de planes y ordenó cambiar la carga de proyectiles para realizar un segundo ataque terrestre sobre Midway. Sus aviones de vigilancia todavía no habían encontrado los barcos enemigos, y no lo hicieron hasta las 7.28, momento en que uno de ellos avistó «diez buques enemigos de superficie a una distancia de 150 millas». De los portaaviones estadounidenses no mencionaba nada. A las 7.45, Nagumo emitió una nueva orden de carga de armamento según la cual daba instrucciones para que los torpedos y las bombas no se descargaran de los aparatos. Las primeras informaciones sobre el avistamiento de un portaaviones llegaron a Nagumo a las 8.20. En ese momento, Nagumo ordenó que la cubierta se despejara lo antes posible para permitir el aterrizaje del primer grupo de ataque, que ya regresaba de Midway.

Los aviones con base en tierra atacaban a los portaaviones japoneses con cuentagotas. Dieciséis aviones de bombardeo en picado de los marines, pilotados por aviadores sin experiencia, empezaron a descender sobre el Hiryu a las 7.55, pero fueron repelidos por una gran patrulla aérea formada por Zekes. Sólo ocho regresaron a Midway, aunque en su mayor parte con graves desperfectos. Quince B-17 de Midway intentaron bombardear el portaaviones a las 8.10 desde una altura de 20.000 pies, pero ni una sola de las bombas hizo impacto en su objetivo. Diez minutos después, once Vindicators de los marines atacaron los portaaviones enemigos y un acorazado, pero volvieron a fracasar en el intento y, a su vez, recibieron el ataque de los Zekes. En total, casi la mitad de los aviones americanos de las bases de Midway habían sido destruidos.

Poco después de las 6.00, los portaaviones Enterprise y Hornet habían cambiado el rumbo en 240 grados. Al fin, Spruance se decidió a lanzar el ataque, y a las 7.02 despegaban los primeros aparatos, veinte cazas Wildcat, 67 aviones de bombardeo en picado Dauntless y 29 torpederos Devastator.³⁷ Los estadounidenses decidieron iniciar un ataque total contra los portaaviones japoneses. Spruance y Browning creían que podrían dar caza a los aviones enemigos en el momento en que éstos regresaran de su ataque.

Por su parte, Fletcher, más cauto, había retrasado sus despegues más de dos horas por si se encontraba con más portaaviones japoneses. Al fin, a las 9.06 dio la orden, y los diecisiete SBD del Yorktown, así como doce de sus TBD y seis de sus F4F-3, iniciaron el despegue. Las condiciones atmosféricas eran buenas y la temperatura era fresca. La visibilidad de los pilotos en todas direcciones era extraordinaria. Mientras eso sucedía, la fuerza de combate aérea y naval de Nagumo estaba a punto de cubrir la distancia que la separaba de los estadounidenses, y seguía un rumbo que había de llevarlos hasta Midway en el plazo de una hora. En el centro de su formación aparecían sus cuatro portaaviones formando un cuadrado, protegidos por dos acorazados, tres cruceros y once destructores.

El aterrizaje de los aviones enemigos sobre aquellos portaaviones pesados empezó a producirse antes de lo que el equipo de Spruance había calculado, concretamente a las 8.37. Pero ya antes del regreso de todos los aparatos, Nagumo, impaciente, modificó el rumbo en 90 grados para atacar y destruir la Fuerza Operativa enemiga. A las 9.17, las cubiertas de los cuatro portaaviones japoneses estaban llenas de bombarderos cargados de bombas y llenos de combustible, listos para despegar. Para el éxito del ataque estadounidense, aquel era el momento propicio, aunque no estaba claro que fueran a llegar a tiempo.

Los 35 SBD del Hornet, con escolta aérea, no localizaron los portaaviones enemigos a causa de

su cambio de rumbo. Casi agotados sus depósitos de combustible, se vieron obligados a tomar tierra en Midway. A algunos no les dio tiempo ni a eso, y tuvieron que realizar amarajes forzosos. Aunque todos los pilotos se esforzaban al máximo, no parecía ser suficiente.

El teniente John Waldron, al mando del escuadrón de torpederos del portaaviones, subió al puente de mando para hablar con Marc Mitscher antes de despegar, decidido a destruir los portaaviones. «Aunque sólo quede un avión con el que realizar una última incursión, quiero que ese piloto despegue y dé en el blanco», le dijo a Mitscher, más que comprensivo, que se daba cuenta de que, con toda probabilidad, no volvería a ver nunca más al fatalista Waldron. «Que Dios nos acompañe a todos», dijo al despedirse.³⁸ Tras acercarse al micrófono del puente, Mitscher informó al escuadrón de Jack Waldron que «nuestra intención es lanzar el ataque aéreo contra el enemigo cuando éste todavía no ha culminado su regreso desde Midway». El despegue del escuadrón se produjo de inmediato, pero perdió la escolta aérea entre espesas nubes, a pesar de que, en ese momento, los cuatro portaaviones enemigos aparecían ante la vista de los pilotos. Los torpederos descendieron casi a ras de mar y se dispusieron para el ataque, pero los Zeros y las baterías antiaéreas los abatieron a todos. Mitscher se sentó en el puente de mando, escuchando el estruendo del combate, hasta que el altavoz, finalmente, enmudeció. Todos los componentes del escuadrón de Waldron habían muerto. Todos excepto un piloto con suerte, el alférez George Gay que, oculto en las aguas, presencié la terrible escena.³⁹

El escuadrón de torpederos del Enterprise llegó poco después de las 9.30. Diez de sus catorce aviones fueron abatidos, y ninguno logró causar daño alguno a los portaaviones japoneses. Aquel inicio de las operaciones estaba resultando muy duro para el almirante Spruance, a quien, a las 10.00, le informaron de que el escuadrón de torpederos del Yorktown, a las órdenes del capitán de corbeta Lance Massey, se disponía a iniciar el ataque. Al poco, enjambres de Zekes abatieron su escolta de Wildcats, y siete Devastators, incluido el de Massey, fueron destruidos, sin que ni uno solo de los cinco torpedos que lanzaron dieran en el blanco. Sólo seis torpederos de los 41 que habían despegado regresaron aquella mañana a sus bases navales.

Sin embargo, los azarosos designios de la guerra estaban a punto de dar un vuelco. A las 7.45, los aviones de bombardeo en picado del capitán de corbeta Clarence Wade McClusky despegaron sin escolta aérea. Como no encontraron a los portaaviones enemigos en la posición prevista, pusieron rumbo al sudoeste. Avistaron un par de barcos japoneses y empezaron a seguirlos a las 9.55. Entretanto, los cazas estadounidenses rompieron su silencio radiofónico a la misma hora para informar de que habían localizado a la otra mitad de la Fuerza Operativa, desaparecida hasta ese momento. Era la primera noticia de ello que llegaba a oídos de Fletcher, Spruance y Mitscher, y Miles Browning gritó «¡ATAQUEN!». Más abajo, los cuatro grandes portaaviones japoneses maniobraban para zafarse de los torpederos americanos.

McClusky se lanzó al ataque con sus dos escuadrones de aviones de bombardeo en picado Dauntless, formados por un total de 37 aparatos. Ordenó que uno de ellos le siguiera y atacara el Kaga, mientras otro se dedicaba al buque insignia Akagi. Algunos de los aviones de este segundo escuadrón se confundieron y atacaron el Kaga con los torpedos más pesados, los de 450 kilos. En esa ocasión, los japoneses disponían de muy poca protección aérea y de escasas baterías antiaéreas, pues los Zekes estaban demasiado lejos como para regresar a tiempo. Spruance y

Browning habían calculado bien, y en las cubiertas del Akagi se congregaban 40 aparatos llenos de bombas y combustible. El escuadrón de McClusky inició el ataque a las 10.26. Tres de los bombarderos lanzaron sus proyectiles sobre el Akagi desde una altitud de sólo quinientos metros, y destruyeron el importante elevador de entrecubiertas y la cubierta de aterrizaje de babor. Una tercera bomba hizo impacto entre las líneas de los aviones llenos de combustible, desencadenando un gran incendio y una serie de explosiones. Otro proyectil cayó sobre una de las bodegas y causó la explosión de los torpedos que se almacenaban en ella. El Akagi reverberaba con las detonaciones, y estaba envuelto en llamas de proa a popa. Nagumo, tercamente, se negaba a abandonar el barco, y tuvo que ser arrastrado literalmente desde su portaaviones incendiado hasta el crucero Nagara. Para entonces, tanto el Soryu como el Kaga también se encontraban cubiertos en llamas como resultado de los impactos directos de bombas y torpedos estadounidenses. (El 5 de junio, finalmente, el Akagi se hundió tras recibir el impacto de un torpedo japonés.)

El escuadrón de McClusky logró un total de 4 impactos en el Kaga, al tiempo que los incendios de los depósitos de combustible hacían explotar las bodegas donde se almacenaban las bombas. Momentos después, el portaaviones sufrió otra dramática detonación, que hizo ascender por los aires una enorme bola de fuego. A las 18.00, dos destructores japoneses procedieron a su hundimiento.

El escuadrón del capitán de corbeta Maxwell Leslie, formado por diecisiete ABD con base en el Yorktown, atacó con éxito el Soryu inmediatamente después de los ataques del escuadrón de McClusky contra los otros dos portaaviones. Descendiendo desde una altitud de 14.500 pies, sus aviones se lanzaron sobre la cubierta de aterrizaje, llena de aparatos enemigos, en tres grupos consecutivos, convirtiéndola en una nube de fuego y explosiones. Por si eso fuera poco, Leslie no perdió uno solo de sus aviones. Al poco, en su asistencia llegó el Nautilus, submarino de EE.UU. al mando del comandante William H. Brockman, que disparó tres torpedos que hicieron impacto en un Soryu ya muy castigado. La zona de popa en la que se almacenaba la gasolina saltó por los aires y el buque se partió en dos, tras lo que, a las 19.00, acabó por hundirse.

Mientras, los aviones de Leslie sobrevolaban el Yorktown, esperando que los cazas del comandante John S. Thach, casi sin combustible, aterrizaran. A bordo, Thach empezó a informar a sus pilotos cuando el radar le advirtió de un ataque inminente. Los SBD de Leslie tuvieron que despejar la zona y se vieron obligados a aterrizar en el Enterprise, aunque dos de ellos realizaron amarajes forzosos por falta de espacio. A las 10.50, un iracundo Nagumo, a pesar de haber transferido el mando táctico de la Fuerza Operativa al contraalmirante Abe, ordenó al almirante Yamaguchi, a bordo del Hiryu, «ATACAR EL PORTAAVIONES ENEMIGO», es decir, el Yorktown, aunque tres de los portaaviones japoneses estaban en llamas o a punto de hundirse. Del Hiryu despegaron al momento todos sus aviones, y a las 11.00, dieciocho bombarderos en picado y seis cazas (el primero de sus grupos en hacerlo) ya se encontraban en la zona. El segundo grupo, formado por diez torpederos y seis cazas, despegó a las 13.31. Yamamoto, desesperado, ordenó que el Ryujo y el Junyo, los dos portaaviones que habían sido enviados a las islas Aleutianas, abandonaran sus operaciones y acudieran en su rescate, aunque dada la gran distancia que los separaba, existían pocas probabilidades de que llegaran a tiempo.

Cuando el Yorktown recibió el aviso del radar que daba cuenta del primer ataque lanzado

desde el Hiryu, contaba con una patrulla aérea de unos doce Wildcats que sobrevolaban su espacio, además de otra que había empezado ya a repostar. La velocidad del portaaviones pasó a 30,5 nudos, y Fletcher se preparó para recibir los primeros aparatos enemigos que se dirigían hacia ellos. Sus Wildcats de patrulla abatieron a seis de los dieciocho Vals, pero ocho de ellos consiguieron abrirse paso, aunque de ellos, a dos los alcanzaron las baterías antiaéreas. Los otros seis lograron tres impactos. Una bomba cayó sobre la cubierta de despegue del portaaviones estadounidense y los incendios y las explosiones no tardaron en propagarse, causando muchas bajas. Una segunda bomba destruyó la zona de babor de la chimenea, causando más fuegos y la ruptura de tres calderas. La tercera estalló en la cuarta cubierta, y desencadenó un importante incendio frente a los depósitos de gasolina y las bodegas. El fuego en la «isla» del Yorktown también destruyó las comunicaciones a bordo, y el almirante Fletcher se vio obligado a trasladar su enseña al crucero Astoria. El crucero Portland intentó remolcar el portaaviones, pero los operarios de la tripulación consiguieron reparar cuatro de las calderas, y para asombro general, el Yorktown no tardó en ponerse en marcha y alcanzar una velocidad de 18 nudos.

Cuando llegó el segundo ataque del Hiryu, los últimos ocho Wildcats, que despegaron con apenas cien litros de combustible en el depósito, se enzarzaron en una lucha feroz contra el enemigo, uniéndose a los otros cuatro cazas que ya sobrevolaban la zona. Dieciséis aviones de guerra japoneses, bajo el fuego de las baterías antiaéreas del Portland y el Astoria y de los destructores que los escoltaban, se lanzaron desde los cuatro puntos cardinales. Poco después de las 14.42, dos torpedos impactaron contra el depósito de combustible de babor e hicieron que el timón se encallara. Al cabo de poco, estaba escorado en un ángulo de 26°, y había perdido toda la potencia. Minutos antes de las 15.00, el capitán Elliott Buckmaster, cuyo buque no había sido reparado íntegramente desde su última batalla en el mar del Coral, asumió lo inevitable y ordenó a toda la tripulación que lo abandonara. Por fortuna, el mar estaba en calma, y los cuatro destructores que realizaban labores de escolta rescataron a todo el mundo, sin que nadie se ahogara.

Los aviones que en un principio Fletcher había retenido partieron entonces en una misión de reconocimiento al mando del teniente Wallace Shot, en la que localizaron el portaaviones Hiryu, dos acorazados, tres cruceros y cuatro destructores que se dirigían al noroeste y se encontraban a unas 110 millas de ellos.

A las 15.30, un desesperado Spruance dio la orden de despegar a veinticuatro SBD, que se trasladarían sin escolta de cazas. Diez aparatos lograron cuatro impactos en el portaaviones japonés, lo que desencadenó una serie de incendios y el hundimiento de la plataforma elevadora de proa. El Hiryu ya había sido bombardeado por varias fortalezas voladoras desde Molokai y Midway, aunque ninguno de los proyectiles había dado en el blanco. (Sí habían logrado dejar fuera de servicio algunas baterías antiaéreas; aquéllos fueron los únicos daños infligidos por B-17 sobre el enemigo en la batalla de Midway.) El capitán Kaku Torneo dio la orden de abandonar el Hiryu, buque insignia del almirante Yamaguchi Tamon, a las 3.15 del 5 de junio. Entonces, Yamaguchi ordenó torpedearlo, y se hundió con 416 hombres a bordo, incluidos Yamaguchi y Kaku, que previamente habían cometido *seppuku*, es decir, se habían suicidado.⁴⁰

El vicealmirante Mitscher, que más tarde demostraría ser el mejor comandante de

portaaviones del Pacífico, esperaba impaciente en la oscuridad el regreso de sus aviones. Sabía que debía quedarles poco combustible. Si llegaban, no verían el Hornet, que estaba a oscuras, y lo pasarían de largo. Ordenó que se encendieran las luces del mástil y las de la cubierta para guiarlos, pero le advirtieron del peligro de que los localizaran los submarinos enemigos. Mitscher, que adoraba a sus pilotos como si fueran sus hijos, exclamó: «¡Al infierno los submarinos!», y las luces del mástil y las de la cubierta de aterrizaje se encendieron. Gracias a aquella acción se salvaron las vidas de la mayoría de pilotos a los que, tras su llegada, el médico de a bordo encontró «algo temblorosos». «Deles una botella [de whisky] a cada uno y asegúrese de que se acuesten», le ordenó Mitscher en voz baja. Ningún otro comandante de portaaviones se sentía tan unido a sus pilotos como «Pete» Mitscher, y el sentimiento era recíproco.⁴¹

Yamamoto nunca había sufrido una derrota tan contundente y se sentía frustrado. Allí mismo, en aquel trance, ordenó a Kondo que relevara en el mando a Nagumo, y la Flota Combinada, muy maltrecha, cambió de dirección y puso rumbo al noroeste.

Spruance, en vez de ordenar su persecución, como algunos pretendían, mandó navegar en dirección contraria, dispuesto a volver a cambiar de rumbo al día siguiente. «Un combate nocturno no estaba justificado —escribió en su informe, temeroso del siguiente encuentro con unas fuerzas enemigas tal vez numéricamente superiores—. Pero, por otra parte, tampoco deseaba estar demasiado lejos de Midway a la mañana siguiente.» Así, a medianoche, como tenía previsto, volvió a modificar el rumbo.

Pero la historia todavía no estaba escrita, pues dos cruceros japoneses, el Mogami y el Mikuma, en su desesperado intento de huir, chocaron entre sí y se provocaron graves desperfectos mutuos. El Mogami se incendió, y la proa resultó muy dañada. El Mikuma empezó a perder combustible. Seis SBD y seis Vindicators despegaron en su busca, pero fueron repelidos por un intenso fuego de las baterías antiaéreas. Ni uno solo de los aviones dio en el blanco, y uno de los aparatos de la Marina se estrelló contra la torreta del Mikuma.

Mientras Yamamoto intentaba reagrupar cuatro de sus dispersos grupos, desde el Enterprise despegaron más aviones, con órdenes de hundir los dos cruceros. En su ataque se les unieron los de Mitscher. El Mogami recibió varios impactos pero aun así, a duras penas, logró llegar hasta Truk. En cuanto al Mikuma, el último ataque de Mitscher con sus aviones de bombardeo en picado, que despegaron desde el Hornet, logró al fin su objetivo, y su depósito de torpedos saltó por los aires. La explosión resultante acabó resultando el golpe de gracia: el crucero se hundió aquella noche, llevándose consigo a 648 hombres de una tripulación formada por 888.⁴² La batalla de Midway había terminado, mientras en las islas Aleutianas los japoneses eran obligados a abandonar la isla de Attu. (La de Kiska la retuvieron un tiempo más, antes de ser también expulsados de ella.)

Para Estados Unidos, el coste final de Midway —la segunda batalla que, en el Pacífico, se desarrolló íntegramente con portaaviones como base— fue la pérdida de un portaaviones, un destructor, 147 aviones y 307 hombres. Los japoneses, por su parte, se despedían de su gran superioridad naval con el hundimiento de cuatro de sus grandes portaaviones y un crucero de

batalla, por no mencionar la pérdida de 234 aviones y unos 2.000 hombres.⁴³

Aunque los hombres del cuerpo de aviación de Hap Arnold convocaron a los medios de comunicación de todo el país para atribuir el hundimiento de los cuatro grandes submarinos a los B-17 de gran altura, no tardó en conocerse el fraude cuando las pruebas documentales demostraron que no habían participado en la destrucción de ni uno solo de los buques de guerra enemigos. En cualquier caso, para Nimitz aquella era una «victoria trascendental [...]. Pearl Harbor ha sido vengado en parte». El almirante King, cauto en un primer momento, acabó describiendo la batalla como «la primera derrota significativa sufrida por la Armada japonesa en 350 años».⁴⁴ La Marina fue muy generosa en el reparto de medallas y ascensos. Una de las pocas excepciones fue la de Joe Rochefort, a quien un airado Ernie King despidió y relevó de su puesto en el momento más importante de la historia norteamericana desde la Guerra de Secesión.⁴⁵

Desde el punto de vista japonés, «la catástrofe de Midway marcó sin duda el punto de inflexión en la guerra del Pacífico —señalaron Fuchida y Okumiya, dos de sus combatientes—, punto a partir del cual la marea empezaría a arrastrar a Japón hasta la capitulación final».⁴⁶ A los heridos los trasladaron en secreto a tierra firme y se silenció toda mención pública de la batalla. Fuchida Mitsuo, uno de los heridos, fue conducido a un centro de aislamiento. «No se permitía la entrada de enfermeras ni de soldados, y no podía comunicarme con el exterior [...]. En ocasiones tenía la sensación de ser un prisionero de guerra.» Acabada ésta, el Gobierno japonés ordenó la destrucción de los estudios realizados sobre la derrota de Midway.⁴⁷ En Japón, si los resultados no eran favorables y patrióticos, se suprimían, como si jamás hubieran existido. Se trata de una política que ha seguido aplicándose hasta el día de hoy en relación con las 200.000 mujeres extranjeras obligadas a prostituirse para los militares japoneses, con las atrocidades que esos militares cometieron, y con el uso generalizado de mano de obra de esclavos coreanos, aspectos que, incluso en los libros de historia más recientes editados en Japón, siguen omitiéndose o minimizándose.

Como concluían Fuchida y Okumiya:

En último término, la raíz de la derrota japonesa no sólo en Midway, sino en toda la guerra, se hunde en lo más profundo del carácter nacional japonés. En nuestro pueblo existe una irracionalidad y una tendencia al impulso que desemboca en acciones improvisadas y a menudo contradictorias. Nuestro provincianismo ancestral nos hace estrechos de miras y dogmáticos, reacios a liberarnos de los prejuicios y lentos a la hora de adoptar incluso las mejoras más necesarias si para ello es preciso incorporar algún concepto novedoso. Indecisos y vacilantes, sucumbimos con facilidad a la vanidad, lo que a su vez nos hace desdeñosos de los demás. Oportunistas pero faltos de un espíritu intrépido e independiente, tendemos a confiar en los demás y a plegarnos a nuestros superiores. Nuestro deseo de racionalidad suele llevarnos a confundir el deseo con la realidad y, así, a hacer cosas sin planificarlas con cuidado [...]. Dicho en pocas palabras, como nación nos falta madurez mental y las condiciones necesarias que nos permitan saber cuándo sacrificarnos (y qué sacrificar) en aras de nuestra principal meta.

Esas son las debilidades del carácter nacional japonés. Y son precisamente las que se pusieron de manifiesto en la derrota que sufrimos en la batalla de Midway, que convirtieron en inútiles todas las valerosas acciones y los incalculables sacrificios realizados por los hombres que en ella lucharon. En esas debilidades hay que buscar la causa de las desgracias de Japón.⁴⁸

Capítulo 13

Australia-Nueva Guinea

Por poco —le comenté a Dick Sutherland cuando aterrizamos—, pero así son las cosas en la guerra. O se gana o se pierde, o se vive o se muere, y la diferencia es tan pequeña que equivale a una pestaña.

MACARTHUR a Sutherland, 17 de marzo de 1942, tras escapar por muy poco de un ataque aéreo japonés contra el avión en el que viajaban, a su llegada a Australia, procedentes de Filipinas¹

Australia, como Filipinas, es prescindible en términos de estrategia global.

Oficial anónimo australiano de alta graduación²

Cuando Douglas MacArthur perdió Filipinas en favor de los japoneses, abrió todas las compuertas y permitió que Tokio avanzara con rapidez hacia el sur, desplazando así la amenaza hacia Nueva Guinea y Australia. A su vez, ello exacerbó unas relaciones ya de por sí tensas, y en ocasiones prácticamente hostiles, entre Gran Bretaña y los antípodas, reflejo de las que existían entre el primer ministro Churchill y el líder australiano John Curtin, antibritánico y antiimperialista, que eran muy poco diplomáticas, por no decir desagradables. Aunque habían sido aliados durante la Gran Guerra y volvían a serlo en la Segunda Guerra Mundial, los australianos no estaban conformes con la considerable contribución militar que habían tenido que hacer en todo el mundo para sostener el imperio. En ese momento, según Curtin, las tropas japonesas se cernían sobre ellos, y ya el 27 de diciembre de 1941, el *premier* australiano inauguraba una serie de ataques públicos contra Churchill y Gran Bretaña en la prensa de su país.

Nos negamos a aceptar la premisa de que la lucha en el Pacífico debe tratarse como segmento subordinado del conflicto general [...]. Ello no quiere decir que cualquiera de los demás escenarios bélicos sea menos importante que el del Pacífico, pero sí que Australia solicita un plan concertado que convoque la mayor fuerza de que dispongan las democracias, con el fin de obligar a Japón a retroceder.

Por tanto, el Gobierno australiano ve la lucha del Pacífico, esencialmente, como una empresa en la que Estados Unidos y Australia deben decir la última palabra para el establecimiento de ese plan militar de las democracias.

Sin inhibiciones de ninguna clase, expreso con claridad que Australia vuelve los

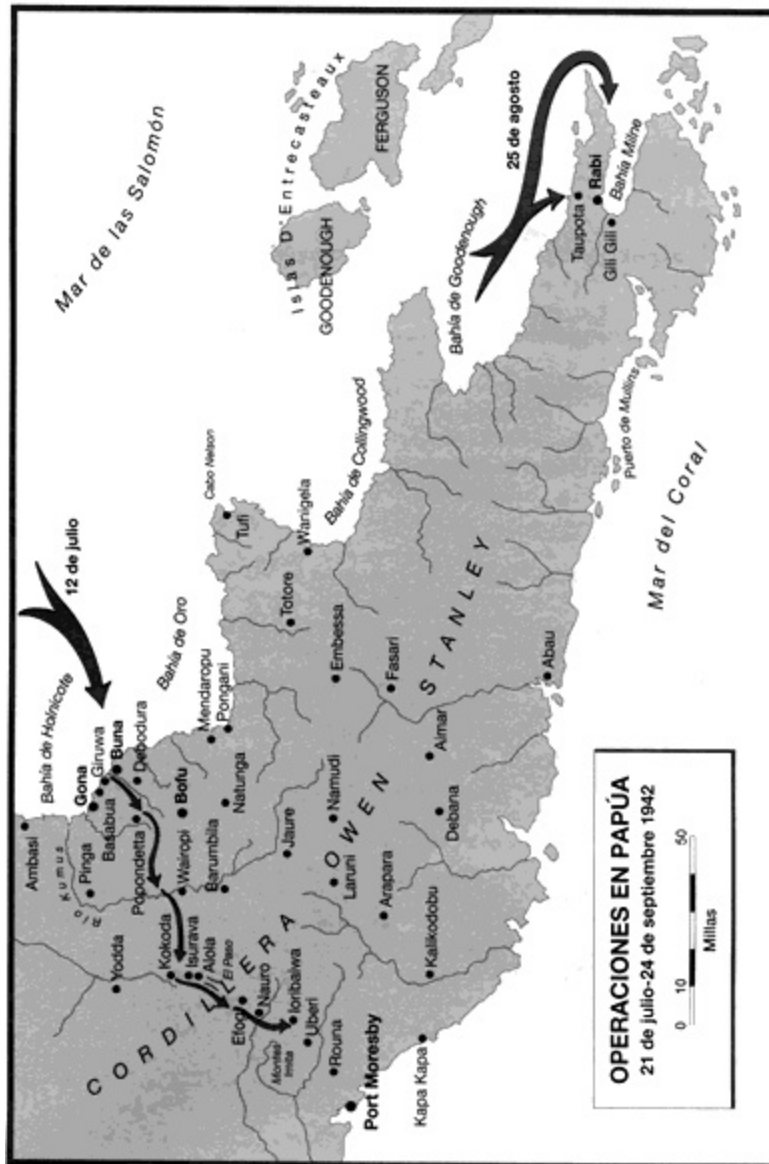
ojos a América, libre de remordimientos por nuestros tradicionales vínculos con el Reino Unido. Somos conscientes del problema al que se enfrenta, de la constante amenaza de invasión que sufre, de los peligros que le supone la dispersión de sus fuerzas [a los Ejércitos británicos]. Pero también somos conscientes de que Australia puede perderse, y que Gran Bretaña es capaz de seguir resistiendo. Por ello estamos resueltos a que Australia no se pierda, y uniremos todas nuestras energías para desarrollar un plan, con Estados Unidos como pieza clave, que dé a nuestro país cierta confianza para resistir hasta que la marea de la batalla baje al fin. [...]»³

En otras palabras, los británicos ya no podían seguir contando con las contribuciones bélicas que Australia había prestado en Oriente Medio, Malasia y las Indias Orientales Holandesas, pues su propio país corría peligro, y disponía de buques de guerra, aviones y soldados que quería que volvieran a su lugar de origen. A pesar de ello, Churchill exigía que siguiera cumpliendo con su contribución a la defensa de otras partes del imperio. Insistía en que su papel era de vital importancia para la protección del Extremo Oriente. «Nuestros hombres han luchado y lucharán con valentía —declaró Churchill—, pero deben recibir el apoyo oportuno [...] si el Gobierno de Estados Unidos así lo desea, aceptaríamos gustosos un comandante americano en la zona del Pacífico.» El 14 de enero de 1942, Churchill comentó a Curtin: «No entiendo cómo nadie puede pretender la defensa de Malasia, una vez los japoneses han obtenido el control de la zona, y mientras nosotros seguimos luchando por nuestra supervivencia contra Alemania e Italia». Así, «resulta claro que es nuestro deber apoyar al comandante supremo», en referencia al alto mando de Londres, «con una perspectiva más amplia de las cosas». Sin embargo, el primer ministro neozelandés, Peter Fraser, también se oponía a la exigencia unilateral británica de enviar a más hombres.⁴

La respuesta de Curtin a Churchill no se hizo esperar. «Hemos contribuido en la medida de nuestras posibilidades con tropas terrestres y de aviación», escribió el 18 de enero, refiriéndose en parte a la fracasada defensa australiana de los destacamentos de Malasia y el Pacífico. Pero también destacaba su preocupación ante el «rápido avance» de las tropas japonesas, y hacía hincapié en que la situación le resultaba «inquietante [...]. Nadie admira más los extraordinarios esfuerzos de los británicos que su pueblo amigo de Australia. Sin embargo, no nos disculpamos por los nuestros, o por lo que en su opinión no estamos haciendo». Churchill había prometido enviar munición a Rusia, y Curtin elevó una súplica en el mismo sentido: «Nadie sabe qué va a hacer Japón, pero estoy seguro de que si nos atacara, vosotros y Estados Unidos entraríais en la guerra [...]. La seguridad de Australia y la victoria final estarían aseguradas.»⁵

Curtin aseguraba que la existencia misma de Australia dependía del regreso de las divisiones del país que en aquel momento se encontraban desplegadas en el Medio y el Extremo Oriente. Finalmente, Churchill cedió y empezó a permitir el retorno de tropas, y se mostró, además, de acuerdo con el nuevo papel propuesto para Estados Unidos en el Pacífico. «En nuestra opinión, la Marina estadounidense debería asumir la responsabilidad de las comunicaciones [esto es, de la defensa], incluidos los territorios insulares hasta Australia y Nueva Zelanda [...]. Trabajo noche y

día para disponerlo todo de manera que os beneficié lo más posible y redunde en vuestra seguridad —le aseguraba a Curtin—. No debemos desesperarnos —concluía—, ni caer en recriminaciones, sino permanecer unidos en una amistad verdadera.»⁶ En el fondo, a largo plazo ambos perseguían la misma meta: la victoria sobre Japón.



El primer ministro Curtin tenía motivos más que fundados para preocuparse, pues en aquel mes de enero de 1942 las fuerzas enemigas avanzaban con gran rapidez. Japón se había asegurado el mar de Java hasta Timor, y el día 28 de ese mismo mes, soldados del Ejército Imperial desembarcaban en Lae y Salamaua, ya en el sector meridional de la costa este de Nueva Guinea. La siguiente localidad en caer fue Buna. El 21 de julio, las fuerzas terrestres niponas, bajo el mando del general Horii Tomitaro, habían completado el desembarco de unos 20.000 hombres, y el día 29, sus hombres ya se habían apoderado del inicio del importantísimo sendero de Kokoda, que permitía el paso a través de los montes Owen Stanley por una hondonada de poco más de dos kilómetros, y permitía así el acceso a Port Moresby. Con la pérdida del campo de aviación australiano situado al final de aquel camino, los japoneses podían bombardear a su antojo el centro administrativo de Nueva Guinea. A pesar de ello, los australianos estaban decididos a conservar ese puerto.⁷

Australia contaba con dos experimentadas divisiones que regresaban del teatro de operaciones mediterráneo, y estaban creando y entrenando otras siete. En algunos casos, era comprensible que no anduvieran muy sobrados de moral, incluso entre los oficiales de la más alta graduación, como uno que, ante las preguntas de un periodista, admitió que, desde el punto de vista estratégico, Australia y Filipinas eran, en último extremo, «prescindibles». Aquella afirmación parafraseaba casi literalmente la valoración que, desde Washington, hacía el propio Eisenhower.

La entrada de Estados Unidos en la guerra, junto con la llegada de MacArthur, dieron sin duda a las Fuerzas Armadas y al Gobierno de aquel país la inyección de moral que tanto necesitaban. El 26 de marzo de 1942, el primer ministro Curtin ofreció una espléndida recepción a MacArthur en la Casa de Gobierno de Canberra, durante la que el general estadounidense se dirigió al Gobierno y al Consejo Asesor Australiano para la Guerra: «Vengo como soldado de la gran cruzada de la libertad personal, en contra de la esclavitud perpetua. Mi fe en nuestra victoria final es inamovible, y esta noche quiero traeros el espíritu inquebrantable del código militar del hombre libre, para apoyar nuestra causa común». El aplauso fue atronador, y tras él, un MacArthur más seguro de sí mismo, concluyó: «No hay pactos que valgan; o vencemos o morimos».⁸

Una vez el general y su familia se hubieron instalado en la espaciosa suite del Hotel Lennox, que se había puesto a disposición de las Fuerzas Armadas estadounidenses, se desplazó hasta su nuevo cuartel general, situado en la octava planta del edificio AMC, en el centro de Brisbane. Los primeros soldados estadounidenses, recién alistados, no tardaron en llegar, y MacArthur dispuso la creación de un gran campo de instrucción en Rockhampton, Queensland, al mando del general de brigada Robert Eichelberger, tal vez el mejor jefe militar del Extremo Oriente. Era el hombre que salvaría más de una vez la reputación del Ejército de MacArthur en los meses venideros. Pero Eichelberger nunca acabó de fiarse de ciertos rasgos despiadados que apreciaba en el general, como expuso por escrito en las cartas que envió a su esposa tras su traslado a Australia en julio de 1942. Desde el primer momento se mostró cauto. A Eichelberger, personalmente, los australianos le caían bien, pero inmediatamente después de su llegada al país recibió una orden clara de MacArthur: «El general MacArthur me ordenó que presentara mis respetos a los australianos, y que luego me mantuviera alejado de ellos».⁹ Por desgracia, la paranoia del general le llevaba con frecuencia a esos extremos, incluso en momentos en los que le hacía falta la mayor cooperación posible con sus aliados.

La reputación militar que precedía a Eichelberger era impresionante. Nacido el 9 de marzo de 1886 en Urbana, Ohio, era uno de los cinco hijos de un conocido abogado local y de una joven sureña del estado de Mississippi.¹⁰ Se crió como muchos otros niños de ciudad pequeña. Tras terminar su educación secundaria, ingresó directamente en West Point (en la promoción de 1909), y se graduó en el nada prometedor puesto 68º, de un total de 103 alumnos. Entre sus compañeros de clase, George Patton, William Simpson, Edwin Forrest Harding y Horace Fuller. Todos ellos alcanzarían el grado de general.

Como teniente, Eichelberger sirvió con la 10ª División de Infantería en Fort Benjamín, Harrison, en el estado de Indiana, y en 1911 fue destinado a San Antonio coincidiendo con la época de conflictos con Pancho Vlla. Después, aquel mismo año, se trasladó al Canal de Panamá, donde conoció a su futura esposa, Emma Gudger, hija del presidente del Tribunal Supremo de la

Zona del Canal. Su noviazgo fue rápido, y se casaron el 13 de abril de 1913. La pareja se mantuvo muy unida a lo largo de toda su vida.

Durante un año, Eichelberger fue profesor de ciencia y tácticas militares en la Escuela Militar de Kemper, Boonville, en el estado de Missouri. En 1917 se unió a la 20ª División de Infantería en Fort Douglas, Utah, y fue ascendido a capitán, al mando de la 43ª División de Infantería. Su siguiente misión lo llevó a Washington, al Departamento de Guerra del Estado Mayor, donde asumió la asistencia ejecutiva del jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra, el general William Graves. Cuando, en julio de 1918, a éste lo nombraron comandante de la 8ª División en Camp Fremont, California, Eichelberger se fue con él en calidad de G-3 (Operaciones). La sorpresa les llegó cuando los destinaron a Siberia aquel mismo año para unirse a las fuerzas internacionales allí desplazadas, en gran medida para salvar a los 70.000 soldados checos que eran antiguos prisioneros de guerra rusos de la revolución bolchevique. Allí, trabajó como lugarteniente y, posteriormente, como jefe de espionaje en Vladivostok, Siberia, donde llegó a conocer a sus aliados japoneses, nada dispuestos a poner fin a su ocupación de la región.

Tras la llegada de su esposa en 1920, Eichelberger se trasladó a Japón, donde asumió el cargo de asistente del jefe del Estado Mayor de Inteligencia Militar en el Departamento de Filipinas. Desde allí lo enviaron a Tientsin con otros militares estadounidenses para restablecer el orden. Posteriormente regresó al viejo Departamento de Guerra de Washington, donde se ocupó de asuntos relacionados con China, Filipinas y Siberia. En el desempeño de su cargo, asistió a la Conferencia de No Proliferación Armamentística celebrada en Washington en 1921-1922.

Tras ser trasladado al Departamento del Ayudante General, en 1926 asistió a la Escuela de Altos Mandos y Estado Mayor de Fort Leavenworth, donde tuvo como compañero, entre otros, a Eisenhower. Tras concluir sus estudios allí, y después de un breve paso por la Academia de Guerra del Ejército, en Washington, en agosto de 1931 lo nombraron ayudante y secretario de la junta académica de West Point, y, en 1935, el ya teniente coronel Eichelberger se convirtió en secretario del Departamento de Guerra y pasó a ejercer de lugarteniente de MacArthur. (Su primer encuentro con el general se había producido en San Antonio en 1911.) En aquella primera etapa, a Eichelberger le gustaba trabajar con MacArthur, y lo describía como «muy afectuoso y extremadamente cortés. Tenía una mente brillante». El general, por su parte, valoraba «el tacto, la lealtad, la inteligencia y la iniciativa» de Eichelberger, que se mantuvo en su puesto cuando el general Malin Craig sustituyó a MacArthur como jefe del Estado Mayor.¹¹

En 1936, la guerra ya parecía inevitable, y Eichelberger solicitó su traslado a Infantería. Asistió a la Escuela de Infantería de Fort Benning, y posteriormente fue nombrado comandante de la 30ª División de Infantería, con base en El Presidio, San Francisco.

En octubre de 1940, Eichelberger fue ascendido a general de brigada y nombrado director de West Point, lo que le produjo una honda satisfacción. Pero dos años después, en enero de 1942, lo nombraron comandante de la 77ª División de Fort Jackson, en el estado de Carolina del Sur, considerada una de las mejores del Ejército. Activa a partir de marzo, realizó unas completas maniobras de exhibición ante Winston Churchill y su equipo, fundamentalmente para demostrar a los británicos que Estados Unidos estaba listo para entrar en la guerra.

En junio de 1942, Marshall emitió su orden de trasladar el Cuartel General del 1º Cuerpo a

Australia. Durante las campañas que seguirían, primero en Nueva Guinea y después en Filipinas, a Eichelberger lo destinaron, como diría él mismo, «a sacarle las castañas del fuego a MacArthur»¹² en más de una ocasión, en calidad de jefe del 8º Ejército en la liberación de Filipinas. La primera de ellas tendría lugar pocos meses después de los asedios a Buna y Gona.

Mucho antes de que Bob Eichelberger llegara a los antípodas en 1942, los japoneses habían proseguido su avance hacia el sur, amenazando la propia Australia. Tras el establecimiento de campos de aviación en Lae, Salamaua y Buna, los planes de Tokio pasaban por tomar Tulagi, al sur de las islas Salomón, como paso previo a la conquista de Port Moresby. Los aliados, decididos a impedir que los buques de transporte de tropas japoneses alcanzaran esos dos puntos, acabarían protagonizando contra el enemigo un gran duelo de portaaviones en el mar del Coral los días 7 y 8 de mayo de 1942, tras el que Japón canceló sus planes de invasión de la capital administrativa de Nueva Guinea, aunque sin dejar por ello de retener sus otras plazas conquistadas en la costa oriental del país.

Semanas antes, el 18 de abril, MacArthur, con el beneplácito de Curtin, había puesto las Fuerzas Terrestres Aliadas bajo mando del general sir Thomas Blamey, y a las Fuerzas Aéreas al de George Brett,¹³ mientras que la Fuerza Naval Aliada quedaba al mando del vicealmirante Herbert Leary. Una vez los aliados consolidaron sus fuerzas, MacArthur sustituyó tanto a Leary como a Brett.

La consecuencia de ello fue que el 28 de julio llegó un jefe de la fuerza aérea moreno y asustado, que no llegaba al metro setenta y que respondía al nombre de George Kenney, aunque no se parecía en nada al oficial imponente, agresivo y lleno de iniciativa en el que habría de convertirse, y que acabaría siendo el responsable último de las victorias «en salto de rana» que los aliados lograrían en la región.

Nacido el 6 de agosto de 1889 en Brookline, Massachusetts, en el seno de una familia de clase media,¹⁴ George Kenney se matriculó en el Instituto de Tecnología de Massachusetts para estudiar ingeniería civil. En 1917 se alistó como soldado raso en el Cuerpo de Transmisiones de Estados Unidos, donde no tardó en obtener sus galones, tras lo que participó en un total de 75 misiones; abatió dos aviones alemanes y en una ocasión fue alcanzado por los disparos enemigos. Terminó la guerra con grado de capitán, y fue condecorado con la Cruz al Servicio Destacado y con la Estrella de Plata. En 1939, el extrovertido Kenney ya era teniente coronel, y entre ese año y 1942 sirvió en la Marina como observador del cuerpo de Aviación en breves misiones por el Caribe, como asistente al agregado militar en París, y como oficial al mando de la División Experimental del Cuerpo de Aviación y de la Escuela de Ingeniería de Wright Field, en el estado de Ohio. Su siguiente ascenso lo llevó a California, donde fue nombrado comandante de la 4ª Fuerza Aérea.

En julio de 1942, a Kenney lo destinaron a Australia para sustituir a George Brett como comandante de las fuerzas aliadas en el Sudoeste del Pacífico. «Él [MacArthur] quería saber qué

recomendaba hacer yo con la Fuerza Aérea. Le dije que todavía no podía emitir ninguna opinión, pues no sabía con qué contábamos, pero que esa misma noche tenía la intención de desplazarme hasta Nueva Guinea para entrar en contacto con todo aquello, y para visitar los aeródromos de la zona de Townsville en mi viaje de regreso, previsto para el 2 de agosto.»¹⁵

Decir que lo que Kenney encontró le resultó desmoralizador sería decir poco. Todo estaba patas arriba. «Una cosa estaba clara: lograra lo que lograra —señaló— supondría una mejora. Peor no podía ser.» Por ejemplo, descubrió que, en Mareeba, 18 de los 30 B-17 pertenecientes al Ala de Bombardeo n° 19 se encontraban fuera de servicio. El número de aviones de guerra estadounidenses en Australia era de 245 cazas, 53 bombarderos ligeros, 70 bombarderos de tipo medio, 62 bombarderos pesados, 36 aviones de transporte y otros 51 de diversas categorías, es decir, de 517 en total.¹⁶ De los llamados cazas, 170 de los 245 «esperaban el reaprovechamiento de sus piezas en el desguace o estaban siendo reparados». Kenney también constató que «ninguno de los bombarderos ligeros estaba listo para el combate», y que sólo podía disponerse de 37 de los bombarderos medios. En cuanto a los pesados, la situación era algo mejor, pues sólo había 19 fuera de servicio. Por su parte, la fuerza aérea australiana se componía de 22 escuadrones, pero en su mayoría estaban integrados por aviones de entrenamiento ligeros y sin armas. Los dos escuadrones australianos destinados a Nueva Guinea contaban con un total de 30 aparatos. Y aquello era sólo una parte del informe que el consternado Kenney debía entregar a MacArthur a su regreso de Brisbane.

De su viaje de reconocimiento también se trajo cuadernos llenos de notas sobre los cambios y las ideas que debían ponerse en marcha para obtener mejoras. Los bombardeos de la fuerza aérea se efectuaban desde una altura excesiva, por lo que fallaban en sus ataques contra los buques enemigos. Por tanto, el equipo desarrolló una técnica de «bombardeo a baja altura» que demostraría gran eficacia en el futuro. Con ese método, un bombardero descendía a ras de agua y soltaba las bombas, que rebotaban sobre ella hasta hacer impacto en el blanco. La mayoría de bombarderos no contaban aún con visores; la formación siempre seguía a su líder, que era el único que sí disponía de él. Así, si el primer avión resultaba abatido, los demás no tenían modo de hallar el blanco. Kenney seguía pidiendo mejoras.

El jefe de la fuerza aérea también logró que se reconociera oficialmente su nueva fuerza aérea, en la que pudo incorporar el 5° Mando de Cazas. La reorganizó sabiamente y puso a su mando al preparado teniente coronel Paul Wurtsmith, y a continuación desplegó el 29° Grupo de Cazas desde Darwin hasta Nueva Guinea para ayudar al Grupo 3 5° en Seven Mile Field. Pero la pérdida del aeródromo de Kokoda convirtió Port Moresby en un objetivo mucho más fácil para los japoneses, que realizaban ataques aéreos sobre la ciudad casi a diario. Sin dilación, Kenney ordenó la instalación de dos estaciones de radar a unos 80 kilómetros de la capital de Nueva Guinea para poder advertir de las incursiones enemigas. Consiguió instalar armas en las cabinas de los cazas para proteger mejor a sus hombres —armas con las que los cazas japoneses no contaban—, y dotó diversas clases de aparatos, desde cazas a B-25, de ametralladoras pesadas del calibre 50. Asimismo, introdujo el uso de bombas de fragmentación lanzadas con paracaídas («paraf frags»), con las que se podían atacar consecutivamente los aviones enemigos en tierra y las pistas de aterrizaje y despegue.¹⁷

Antes de transcurrida una semana desde su llegada, Kenney ya había iniciado los ataques a las plazas conquistadas por los japoneses en Nueva Guinea, es decir, a Gona, Buna, Lae y Salamaua, con los que logró la destrucción de muchos aviones y barcos de transporte de tropas procedentes de la base de Rabaul. Lo más sobresaliente de la ofensiva incesante de Kenney es que con frecuencia disponía de apenas ocho, diez o, como máximo, doce bombarderos para sus misiones. Pero el jefe de la Fuerza Aérea no se dejaba intimidar por las cifras. Su objetivo era seguir bombardeando todas las bases japonesas, sus edificios de apoyo y sus campos de aviación. Primero debía frenar su avance, y después, lograr expulsarlos del territorio.

Pero además de los bombardeos aéreos, hacían falta tropas terrestres para ganar la guerra. Los soldados americanos de la 32ª División, que habían iniciado los combates sin haber recibido la instrucción completa —contra las airadas protestas de Eichelberger en el campamento de Rockhampton, Australia—, no sólo luchaban mal, sino que eran derrotistas y estaban mal dirigidos. «Nos llegaban noticias de acciones [inapropiadas] —en palabras de Kenney— e incluso de actos de cobardía de nuestras tropas. Los oficiales no conocían su trabajo.» Entre ellos figuraban los de mayor graduación. «Todos los días aterrizaban aviones enteros llenos de jóvenes asustados y mareados.» Cuando Douglas MacArthur ofreció a sir Thomas Blamey (reputado veterano, recién llegado de combatir en Oriente Medio y que había empezado a servir como comandante de las Fuerzas de Tierra Aliadas en Nueva Guinea) la 41ª División desplazada a Australia, «Blamey dijo con sinceridad que prefería incorporar a más australianos», que eran mejores soldados. «Creo que aquél fue un trago amargo para MacArthur —reconoció Kenney—, pero se mostró de acuerdo con él.»¹⁸

A finales de noviembre, la situación era tan desesperada en la zona de la Misión de Buna que el general de división Bob Eichelberger fue convocado a desplazarse desde Rockhampton hasta la Casa de Gobierno, en Port Moresby, la tarde del 30 de noviembre. «Para salir del callejón sin salida en que nos encontrábamos, mandé regresar al general Eichelberger con nuestros últimos refuerzos», recordaría más tarde MacArthur. El general de división dio más detalles de aquel encuentro. «Cuando vi al general MacArthur en Moresby —relató a su esposa—, me dijo que o tomaba Buna o moría [es decir, que no regresaría con vida], pero que si salía victorioso [...] me convertiría en una figura muy destacada en Estados Unidos.» Eichelberger, que como buen líder, sabía ponerse al frente de un grupo de hombres, logró darle la vuelta a la situación en medio de intensos combates. El general George Vasey, comandante australiano destacado en la zona, recuperó Gona el 9 de diciembre; el 2 de enero de 1943, los estadounidenses, al mando de Eichelberger, lograron hacerse con el control de la Misión de Buna.¹⁹ Los soldados prosiguieron su avance por la costa para defender Sanananda tras un combate todavía más duro, pero Douglas MacArthur no puso los pies en ningún momento en el frente de Buna, a pesar de las historias que él mismo se encargó de propagar en sentido contrario.

Kenney siguió ordenando la construcción de campos de aviación en Nueva Guinea a medida que se producía el avance aliado. El primero se terminó en *Waingela* Field, cerca de Buna, y a él siguieron otros en Dobodura y Wewak, así como una base secreta en Wau. Se trataba de acercar cada vez más los cazas y los bombarderos a las plazas japonesas de Nueva Guinea, de proporcionar plataformas desde las que lanzar ataques contra los convoyes nipones y los

destacamentos insulares. Para ello hacía falta desplazar suministros aeronáuticos, nuevos motores y piezas de recambio, de las que existía gran escasez. Por ello, tomó la controvertida decisión de cerrar el principal depósito australiano de suministros aeronáuticos, reparaciones y almacenamiento, que se encontraba en un punto bien protegido al sur del país, en Tocomwal, y trasladarlo más de 1.500 kilómetros al norte, cerca de Townsville. Con todo, aquella orden resultó sabia y eficaz.

Los ataques aéreos ordenados por Kenney se intensificaron. Se marcó como objetivo el aeródromo de Lae y su depósito de combustible, el más importante con que contaba la fuerza aérea japonesa destacada en Rabaul. El 26 de agosto de 1942, los aviones aliados cargaron contra unos barcos de transporte japoneses que desembarcaban en la bahía de Milne y destruyeron barcasas, tanques ligeros y enormes cantidades de suministros que ya se encontraban en la playa en preparación de la operación contra Port Moresby. Como ya se ha dicho, los japoneses se vieron obligados a evacuar la bahía de Milne y a dar marcha atrás.

Los ataques sobre Lae proseguían sin descanso, y a finales de agosto ya habían causado «el caos absoluto en el lugar», en palabras de Kenney. Los escuadrones aéreos estadounidenses y australianos lanzaban, una tras otra, sus misiones ofensivas. El 13 de septiembre lanzaron más bombas de fragmentación en paracaídas sobre el campo de aviación de Buna y destruyeron gran parte de los aviones enemigos que se encontraban en tierra.²⁰ Kenney también atacó con dureza el sendero de Kokoda, que se abría paso entre los montes de Stanley, entre Buna y Port Moresby. Ese mismo día, los japoneses alcanzaron el Ioribaiway Ridge, y los australianos detuvieron finalmente su avance a la altura de Imita Ridge, a unos 40 kilómetros de la capital. Las tropas aliadas iniciaron los bombardeos, y obligaron al Ejército del general Horii, que se desmoronaba por momentos, a girar sobre sus pasos y regresar a la costa de la que habían salido. Como recordaría Kenney, «durante nueve días consecutivos, bombardeamos a los japoneses que se internaban en el sendero con todos los aviones que teníamos disponibles».²¹

El jefe de la fuerza aérea estadounidense, que había llevado a MacArthur a Port Moresby para «enseñarle la ciudad», también se esforzó al máximo para borrar la imagen que éste había dado en Corregidor, y que tan impopular le había hecho entre los aviadores y los soldados rasos. Un escuadrón de P-38 acababa de llegar al campo de aviación de Laloki, recién construido en las inmediaciones de Port Moresby, y Kenney le sugirió que fueran a visitarlo. «Le presenté a los pilotos de los P-38. El general se mostró contento de poder conocerlos y conversar con ellos, y de que le escucharan. Al cabo de quince minutos, ya se los había metido en el bolsillo.»²² Y aquella no fue la única ocasión en que hizo algo así. En realidad, lo hacía siempre que tenía ocasión. Era uno de los pocos altos mandos americanos que admiraba a MacArthur y que se llevaba bien con él.

Aunque la fuerza aérea de Kenney seguía siendo limitada en tamaño y rara vez disponía de más de 25 bombarderos en cada ataque, con el tiempo fue construyendo un arsenal, sumando siempre que podía nuevas unidades de su caza favorito, el P-38, así como de los B-17, B-25 y B-26, además de los Catalinas que también usaban los australianos. Sus aviones de guerra no tardaron en dejarse ver por todas partes, fueran cuales fueran las condiciones atmosféricas, y fueron los que, en definitiva, definieron la campaña de MacArthur en Nueva Guinea e hicieron posible la victoria.

Kenney se convirtió en el talismán de MacArthur, sin cuyas extraordinarias capacidades y energía los combates en el sudoeste del Pacífico —y posteriormente en Filipinas— podrían haber tenido un desenlace muy distinto. Sin embargo, la historia oficial de las Fuerzas Aéreas durante la Segunda Guerra Mundial se limita a describirlo como «brillante».²³

Capítulo 14

«Aplastadlos en las Salomón»

La catástrofe de Midway marcó sin duda el punto de inflexión en la guerra del Pacífico [...]

FUCHIDA MITSUO y MASATAKE OKUMIYA,
Midway: The Bank That Doomed Japan (1955)¹

Como sabe, estoy convencido de que los japoneses no se estarán quietos en el Pacífico Sur y no nos dejarán estarlo a nosotros. O bien nos presionarán con la ampliación de su ofensiva, buscando puntos débiles que les permitan traspasar nuestras líneas de comunicación, o bien seremos nosotros los que tendremos que presionarlos a ellos.

Almirante ERNEST KING al general George Marshall, 25 de junio de 1942²

Desde Arcadia, la Primera Conferencia de Washington que británicos y estadounidenses mantuvieron entre diciembre de 1941 y enero de 1942, el almirante Ernest King seguía en desacuerdo con la prioridad que se daba a la guerra contra las potencias del Eje. Para él, los bombardeos sobre Londres no eran tan graves como el ataque a Pearl Harbor. «Me he visto en la obligación —confesó a uno de sus colegas— de señalar a algunos "estrategas aficionados" en puestos de altísima responsabilidad [Churchill y Roosevelt] que la unidad de mando no es la panacea ante todos los obstáculos militares, y seguiré haciéndolo.»³ Ahora, tras el glorioso triunfo en Midway de la primera semana de junio, y los consiguientes hundimientos de cuatro de los portaaviones japoneses, el almirante King estaba decidido a iniciar una sangrienta ofensiva naval contra Japón.

Lo cierto es que no era consciente de que la Marina y el Ejército japoneses estaban enfrentados y tenían objetivos muy distintos. El Ejército Imperial japonés deseaba concentrar sus fuerzas en China, Manchuria y en el frente soviético. A sus estrategias no les interesaba traspasar la «Barrera de Bismarck» (Nueva Guinea, Australia y más al este). Por su parte, la Marina nipona tenía un objetivo definido más al sur: romper una línea de comunicación que iba del este de Australia al canal de Panamá, una línea esencial para Australia, Nueva Zelanda, Hawái y Estados Unidos. El almirante King, por supuesto, estaba decidido a mantener abiertas esas rutas aéreas y marítimas. Sin embargo, el general de brigada Eisenhower, entre otros, cuestionaba abiertamente la defensa misma de esas vías de comunicación entre Australia y Estados Unidos. Según decía, para Estados Unidos «mantener el contacto con Australia e [...] impedir la expansión japonesa hacia el sudoeste

[...] no son hechos de una trascendencia inmediata para el feliz desenlace de la guerra [...]».⁴ Esa afirmación enfurecía a King, que pensaba hacer todo lo que estuviera en su mano (lo que, como jefe de la Fuerza Naval estadounidense, no era poco) no sólo para mantener abiertas esas vías de comunicación, sino para ampliarlas y fortalecerlas. Esa estrategia tenía la doble ventaja de permitir el acceso de Estados Unidos a puertos, depósitos de combustible y aeródromos diseminados a lo largo de una serie de islas que iban de Hawai a Australia, y de proporcionar bases desde las que lanzar ataques contra el Ejército japonés en el futuro. Tokio ya había realizado importantes incursiones en las regiones occidentales y meridionales del Pacífico gracias a su conquista de Filipinas, que había permitido a sus soldados desembarcar en Nueva Guinea y amenazar Port Moresby, la capital. Además, el fracaso de MacArthur había permitido a Japón hacerse con Rabaul y Bougainville, bombardear Darwin, en Australia, y amenazar Nueva Caledonia, al tiempo que las fuerzas japonesas seguían su avance hacia el este, en dirección a Hawai, con intención de ocuparla.

Pero incluso el insistente y persuasivo King contaba con grandes opositores, que negaban la conveniencia de iniciar una ofensiva prematura en el Pacífico. Los aliados, que habían acordado convertir Europa en su prioridad máxima, se habían puesto de acuerdo en su primera ofensiva, un gran ataque contra las zonas de dominio francés en el norte de África, que tendría lugar avanzado el año 1942. Sin embargo, George Marshall, recurriendo a un tono poco habitual en él, «exigió» que se realizara un desembarco directo en el continente europeo desde el otro lado del Canal de la Mancha, a más tardar en 1943, si no en aquel mismo año, en vez de iniciar una invasión de Marruecos, Argelia y Túnez. King, por su parte, insistía en que la mayor parte de buques destinados en aquel momento al Atlántico debían ser trasladados al Pacífico.

El Gobierno de Churchill tenía varias razones para defender un desembarco en el norte de África en detrimento de un traslado directo de tropas aliadas al norte de Francia, que se encontraba fuertemente defendida. Entre otras, el primer ministro británico no deseaba enfrentarse de nuevo a las miles de muertes innecesarias de las que había sido testigo durante la Primera Guerra Mundial (en la que él, personalmente, estuvo en primera línea, al mando de un batallón); por su parte, el Ejército estadounidense, que apenas empezaba a movilizarse a gran escala, no contaba con el rodaje mínimamente requerido para una operación de aquella envergadura, como no tardaría en demostrarse en Nueva Guinea y el norte de África. A las fuerzas aéreas combinadas británica y americana les faltaban cientos de aviones y de pilotos experimentados y tripulaciones para un reto como aquél. Y tampoco contaban con la inmensa fuerza naval necesaria para el traslado y el desembarco de ni siquiera una mínima parte de la gran expedición que planeaban, por no mencionar la creciente amenaza de los submarinos alemanes que patrullaban en aquellas aguas. Todos aquellos eran datos elementales que George Marshall se negaba a afrontar.

Como consecuencia de ello tuvo lugar uno de los momentos más descabellados de la guerra. En julio de 1942, George Marshall y Ernie King decidieron que había que abandonar la idea europea y, conjuntamente, enviaron un memorándum a Franklin Roosevelt en el que afirmaban que «estamos convencidos de que deberíamos concentrarnos en el Pacífico y atacar Japón», en lugar de Alemania.⁵ A ello, Churchill respondió al embajador lord Halifax: «Como los americanos no pueden perpetrar una masacre en Francia este año, están de mal humor y quieren bañarse en el

Pacífico». ⁶ Estupefacto y furioso, Roosevelt exigió ver planes detallados para el Pacífico. Arnold, King y Marshall se los diseñaron con rapidez y los firmaron antes de entregárselos al presidente. Éste leyó la propuesta y la rechazó de plano, no sin reprender con dureza a los jefes del Estado Mayor. «Mi primera impresión es que eso es precisamente lo que Alemania esperaba que hiciéramos tras el ataque a Pearl Harbor», rebatió Roosevelt. Las tropas estadounidenses que debían llegar a Inglaterra y Europa serían trasladadas a multitud de islas dispersas por todo el Pacífico, donde no lograrían nada, excepto ir en contra de los esfuerzos que se estaban haciendo por ganar la guerra, mientras la mitad de las ciudades de Gran Bretaña ardían noche tras noche como consecuencia de los incesantes bombardeos alemanes. «*Por tanto, de momento, la propuesta queda desestimada. Firmado: Roosevelt, comandante en jefe.*» ⁷

Tal vez no esté de más recordar que ya el 31 de marzo de 1942, Roosevelt y la Junta Combinada de jefes del Estado Mayor habían acordado crear una línea de demarcación que dividía, si no el mundo, al menos el Pacífico en dos teatros de operaciones diferenciados. El almirante Chester Nimitz, en cuanto comandante en jefe para el Área del Océano Pacífico (CLNCPOA), debía estar al mando de la Marina, la Fuerza Aérea y el Ejército en el Pacífico menos en la zona del Mando Operativo del Sudoeste del Pacífico, que se le dio a Douglas MacArthur. La jurisdicción de éste comprendía Filipinas, Australia, Nueva Zelanda, las Nuevas Hébridas, Nueva Guinea y las Salomón.

El 8 de junio de 1942, MacArthur había propuesto seriamente la invasión del bastión japonés de Rabaul, que llevaría a cabo la fuerza naval que tenía a sus órdenes. King, al igual que Roosevelt, rechazaron al momento la idea. ⁸ ¿De dónde iba a sacar MacArthur las tropas, los buques y los aviones para una operación como aquella? Vengándose en parte contra la idea de invasión de Rabaul, Ernie King anunció su intención de invadir las islas Salomón, que en teoría seguían bajo mando de MacArthur. Como a éste le faltaban hombres, buques de transporte y voluntad para ejecutar la operación por sí mismo, la zona del Pacífico Sur de Nimitz se amplió unas doce millas al oeste para incluir Tulagi y Guadalcanal. El vicealmirante Ghormley pasaría al mando de las Salomón orientales, por delegación de Nimitz, y manteniéndose a sus órdenes. Marshall y King aceptaron el plan el 2 de julio, a condición de que una vez la Armada y los marines hubieran tomado esas áreas, regresaran al mando de MacArthur.

A pesar de no haber recibido el visto bueno para proceder al avance en el Pacífico, el 4 de julio, los almirantes King, Nimitz y Turner se reunieron en la Capitanía General de San Francisco para establecer sus siguientes objetivos (debían estar listos para actuar cuando llegara la autorización). Estaban planeando la Operación Pestilencia, de la que formaba parte la Operación Torre de Vigilancia (nombre codificado que se refería a las Salomón y a Rabaul). Incluso pensaban ya en el momento en el que lanzarían un ataque contra Truk, Saipán y Guam. Para ello, King ya había iniciado el despliegue de instalaciones navales, pistas de aterrizaje y depósitos de combustible en la isla de Johnston, Palmira, isla Christmas, Cantón (en el grupo de las Fénix), Bora-Bora, la Samoa Americana, Tongatabu, Funafuti, Fiji, Pago-Pago, Efate y Espíritu Santo, entre otras. Y, de hecho, ya el 12 de enero de 1942, el último día de la Primera Conferencia de Washington,

Marshall —apoyado por Hopkins y Roosevelt— acordó con la recién creada Junta Combinada de jefes del Estado Mayor enviar unos 10.000 soldados estadounidenses a las Nueva Caledonia Francesa como primer paso (antes de que los japoneses se apropiaran de la colonia).

En cuanto a las operaciones contra las islas Salomón, tras la gran victoria en Midway del 4 de junio de 1942, iban a suponer el primero de una serie de desembarcos anfibios en el Pacífico, y King le ordenó al contraalmirante Kelly Turner que organizara y asumiera el mando de las operaciones navales en todo el Pacífico, lo que no era poco. Como King solía decir: «La mejor defensa es un buen ataque [...] un ataque que mantenga ocupado al enemigo hasta el punto de impedirle ser una amenaza para la América continental».⁹

La decisión de potenciar la organización anfibia de Turner surgió como consecuencia de los mensajes cifrados japoneses que seguían siendo interceptados por la HYPO, después del gran golpe de efecto de Joe Rochefort al descubrir el ataque secreto que Yamamoto planeaba en Midway. Otros mensajes interceptados por el SIS contribuyeron a esbozar una composición de lugar más precisa. Durante los primeros días de julio de 1942, mientras King, Nimitz y Turner se reunían en San Francisco, la unidad de Rochefort interceptó un mensaje de radio japonés en el que se aseguraba que el «desembarco en Guadalcanal» se designaba con las letras «AN», y que el 4 de julio (el día D), se identificaba con la «X».

«La primera noticia de la Operación [destinada a las Salomón] la tuve el 13 de junio», recordaría Turner. A él le encomendaron diseñar un plan de asalto, que entregó a Nimitz el día 3 de julio y fue aprobado al día siguiente. A pesar del poco tiempo del que había dispuesto, se trataba de un plan muy completo y ambicioso, tal vez en exceso, dada la limitación en recursos y personal, por no mencionar el poco tiempo con que se contaba. La Operación Pestilencia incluía la ocupación de la isla Ndeni (parte de las islas Santa Cruz); la captura de Tulagi y de las vecinas islas Florida, en las Salomón inferiores (900 kilómetros al noroeste del archipiélago de Espíritu Santo, integrado en las Nuevas Hébridas), y del campo de aviación en la costa adyacente de Guadalcanal; el establecimiento de un elaborado sistema de alerta para la aviación en todas las Salomón exteriores; la ocupación de Funafuti (en Tuvalu); y el refuerzo de la guarnición del Ejército en Espíritu Santo, así como la construcción de un campo de aviación en el archipiélago, situado unos 600 kilómetros al norte de Nouméa, Nueva Caledonia, cuya guarnición del Ejército estadounidense se reforzaría hasta alcanzar los 22.000 hombres.¹⁰

El equipo que pusieron a disposición de Turner aquel mes de julio fue escasísimo —nueve capitanes y diez comandantes—, y comprendía tres divisiones de transporte y barcos de carga (AP y AK). El 18 de julio, menos de tres semanas antes de la fecha prevista para zarpar, se organizó oficialmente la «Fuerza Anfibia de Pacífico Sur».

Parecía evidente que los objetivos que había que alcanzar eran muchos y los recursos, muy limitados, por lo que el proyecto de Santa Cruz quedó pospuesto. Las Fuerzas Armadas estadounidenses todavía no conocían la importancia de Tulagi, el mejor puerto de aguas profundas de las Salomón. ¿Por qué lo ambicionaba Tokio en ese momento? La respuesta era que contribuiría a cerrar las comunicaciones americanas por aire y por mar, y resultaría imprescindible para el ataque contra Nueva Guinea y la captura de Port Moresby. En cualquier caso, lo que los estadounidenses sí descubrieron el 26 de junio fue que un grupo de predesembarco

de ingenieros japoneses se dedicaba a quemar vegetación en Guadalcanal «para proceder a la construcción de un aeródromo». Además, se divisaron algunas tiendas de campaña. Al fin, el 10 de julio, se recibió el primer informe confirmado sobre la construcción de la pista aérea.¹¹ A Turner no le habían encomendado una misión, lo que habían puesto en sus manos resultaría ser la peor pesadilla de su vida.

La clave del éxito o el fracaso en los desembarcos anfibios planeados por Estados Unidos era el vehículo de desembarco, cuya necesidad ya había sido destacada por el almirante Robert Coontz en 1925, para quedar pronto sepultada en el olvido. En 1935, la Marina disponía de apenas 40.000 dólares para diseñar, desarrollar y producir el primer vehículo de desembarco. Las primeras pruebas en unas maniobras de la flota tuvieron lugar en 1939. Un año después, el presupuesto para su fabricación había aumentado ya hasta alcanzar los 400.000 dólares.¹²

Hasta la primavera de 1941, momento en que el presidente Roosevelt no informó a los marines de que necesitarían ese vehículo para realizar operaciones en las Azores el 1 de julio de ese mismo año, la Marina no se puso manos a la obra. Un emprendedor capitán Roswell Daggett se puso en contacto con un hombre llamado Andy Higgins, que se dedicaba a la construcción de esas embarcaciones en Nueva Orleans para empresas sudamericanas. Daggett lo telefoneó y, como relataría más tarde, «aquella misma noche cogí un avión y fui a verle [...]. Diseñamos una rampa para la proa, y Higgins se dispuso a modificar la estructura de la gabarra».* Como le faltaba espacio, empezó a trabajar «en medio de una calle acordonada, en una calle de las afueras de Nueva Orleans, delante de su taller». Así fue como, en 1941, la Marina estadounidense dispuso de su primera lancha de desembarco, y los muchos cientos que la seguirían.¹³ Resulta irónico que, anteriormente, cuando Higgins había acudido a Washington para sugerir la fabricación de dichas embarcaciones, Ernie King le hubiera cerrado la puerta en las narices.

Además, harían falta muchos buques de transporte para trasladar todas aquellas lanchas de desembarco a todo el mundo. En octubre de 1941, la Marina estadounidense disponía sólo de 30 cargueros de grandes dimensiones (con capacidad para transportar 816 lanchas de desembarco, cifra superior a la de las existencias totales), así como de 11 AK (buques de carga anfibios con capacidad para alojar 80 lanchas de desembarco) que, bien se encontraban en fase de construcción, bien eran meros encargos sin materializar. Ese mismo mes, la Marina disponía de apenas dos AK en todo el océano Pacífico. En la primavera de 1942, el almirante King, en su calidad de jefe de Operaciones Navales y comandante en jefe de la Flota estadounidense (COMINCH), elevó aquella cifra a seis AP, dos AK y tres APD (buques de transporte con capacidad destructora) en el Pacífico.¹⁴

Sólo reconociendo las limitaciones extremas a las que se enfrentaba Kelly Turner es posible captar en su totalidad la presión casi insoportable que debía de pesar sobre él ante la puesta en marcha de sus primeras operaciones anfibias. Programadas para el mes de agosto de 1942, todo lo que quedaba por hacer tenía que completarse en el transcurso de unas pocas semanas.

Que el inimitable y siempre arrogante almirante Ernie King, comandante en jefe de toda la flota del país, hubiera optado por Turner para la operación ya era en sí misma una concesión extraordinaria. Es más, éste, lo mismo que el propio King, atravesaba por problemas conyugales, y su vida personal era muy inestable. Aunque en un principio su matrimonio había sido feliz, su imposibilidad de tener hijos (ellos deseaban formar una familia numerosa) empezó a hacer mella en la pareja, y causó que salieran a la superficie marcadas dificultades: la esposa de Turner había desarrollado una personalidad maníaco-depresiva, y a veces a él lo llamaban al trabajo para informarle de alguna urgencia o algún intento de suicidio de su esposa. Incluso, más excepcionalmente, se dedicaba a comprar sin control, y a Turner le llegaban facturas por un importe tan desproporcionado que tenía que endeudarse, razón por la que durante años no pudo comprarse uniformes nuevos —detalle que los informes de idoneidad no pasaron por alto.

Tensiones conyugales aparte, Kelly sabía muy bien que Turner no había participado en ni una sola de las recientes maniobras militares en las que se habían realizado desembarcos anfibios, pues éstas habían tenido lugar cuando Turner estaba todavía en la Escuela Naval de Guerra de Newport. Es más, King era consciente de que Turner no sabía prácticamente nada del funcionamiento mecánico de las lanchas de desembarco. No obstante, confiaba hasta tal punto en él que lo creía capaz de llegar a dominar todos los aspectos de su recién creada organización naval, así como de redactar el manual básico de las operaciones anfibias, que él luego remitiría al comandante del cuerpo de marines para que éste aportara sus sugerencias y diera su visto bueno. Los protocolos se aprobaron puntualmente, aunque en éstos también se otorgaba a Turner considerable autoridad sobre los marines durante los desembarcos anfibios e inmediatamente después —algo que llegado el momento, Archie Vandegrift, comandante de la Infantería de Marina, no alcanzaría a comprender—. ¹⁵ Además, todos los preparativos hubieron de realizarse en pocas semanas. De hecho, hasta junio Turner no fue informado de su nuevo mando; y la primera semana de agosto ya debía haber encontrado a altos mandos competentes, buques y tripulaciones de operarios, además de contar ya con oficiales destinados a la instrucción de un contingente que en algún momento llegaría a alcanzar los 750.000 hombres. Eran pocos los oficiales generales que envidiaban a Kelly Turner.

Y eso no era todo. Turner descubrió que no contaría con el apoyo inmediato ni la asistencia de su oficial en el Pacífico Sur, Robert Ghormley, a punto de zarpar desde Nueva Zelanda para tomar posesión de su nuevo cargo en Nouméa, Nueva Caledonia, a finales de julio de 1942. Los dos hombres, hay que decirlo, no se entendían bien —Ghormley no estaba al mismo nivel de competencia que su superior—. Se trataba de una persona agradable, pero se acercaba al final de su carrera, y se cansaba física y mentalmente incluso antes del inicio de las operaciones. Además, no estaba habituado a trabajar bajo una gran presión.

Ernie King era, por el contrario, una verdadera apisonadora, un hombre que se crecía con la acción y que esperaba el acatamiento absoluto a sus órdenes. King se encontraba en una situación de desventaja. Esa ofensiva en el Pacífico Sur era la operación más arriesgada de su carrera, y aún no había iniciado la planificación en el nivel más básico. Sólo alguien con su extraordinaria confianza en sí mismo se habría planteado siquiera embarcarse en un proyecto tan ambicioso como ése, integrado por una serie de asaltos anfibios en la zona meridional de las Salomón,

planificado para finales de la primera semana de agosto.

Como ya se ha expuesto, los japoneses estaban desembarcando en diversos puntos de la costa oriental de Nueva Guinea. Sus buques anfibios hacían posible el desembarco de miles de soldados experimentados, entre ellos los que intentaban rodear la bahía de Milne (en el extremo meridional de Nueva Guinea) para tomar la capital del país, Port Moresby, donde residía el gobernador australiano, y encarada al mar del Coral, frente a las expuestas costas australianas.*

A aquella situación desesperada e imprevista se había llegado como consecuencia de la pérdida de Filipinas, que habían actuado de escudo contra las operaciones japonesas en el sur del Pacífico. La «barrera» filipina había hecho posible la existencia de la barrera malaya aliada, que se extendía desde Malasia hasta Nueva Guinea, pero ahora, en poder japonés, daba acceso a Tokio a todo el petróleo, la gasolina refinada, el caucho, el estaño, el cobre, el níquel y otras materias necesarias para la expansión de su maquinaria de guerra. Resulta sorprendente que Marshall y sus asesores no hubieran entendido antes la verdadera importancia estratégica de Filipinas como barrera en caso de que Japón perdiera acceso a los mercados estadounidenses. Había sido precisamente ese freno el que había evitado en gran medida que Borneo, Sumatra, Java, Singapur, Hong Kong, Tailandia, Indochina, Malasia, Nueva Guinea y Australia cayeran en poder enemigo.

De ahí la determinación del almirante King de acudir en ayuda de MacArthur (su habitual contrincante) para impedir la invasión nipona de Nueva Guinea y Port Moresby, lo que pensaba lograr con el desembarco de Turner y Vandegrift en las Salomón, islas que, hacía apenas unos meses, desconocían incluso los oficiales de mayor graduación del Ejército.

Como las Salomón habían quedado en un principio integradas en el sector del Mando Suroccidental del Pacífico, es decir, bajo jurisdicción de MacArthur, éste había recomendado con vehemencia a sus soldados que las tomaran, hasta que se dio cuenta de que le faltaban tanto hombres como barcos para emprender una operación como aquella. Bob Ghormley, por su parte, se mostraba totalmente en contra de las operaciones en las Salomón, pues creía que estaban abocadas al fracaso. Como confió a Archie Vandegrift: «No veo cómo vamos a desembarcar siquiera».¹⁶ Expresando su opinión contraria a la expedición sobre las Salomón, Ghormley y MacArthur advirtieron a King: «Los dos comandantes [esto es, Ghormley y MacArthur] son de la opinión, a la que han llegado de manera independiente [...], de que iniciar la operación en este momento [...] sería incurrir en un grave riesgo. Se recomienda posponerla».¹⁷

Y teman razón, en parte, pues la Marina no estaba lista para una misión de esa envergadura. Pero, por otra parte, si quería detener el avance japonés, a Nimitz no le quedaba otra alternativa. Podía haber quien creyera que se trataba de una temeridad. Una vez Ghormley y MacArthur hubieron votado en contra, la Junta Combinada de jefes del Estado Mayor tomó la decisión de apoyar a King y a Nimitz y de dar prioridad temporal a una pequeña parte del sector suroccidental de las Salomón para su invasión y ocupación.

Como había pocas fuerzas anfibas en el Pacífico Sur con que invadir y conquistar todas las islas, las Fuerzas Armadas estadounidenses se concentraron en la amenaza más inminente, que provenía de Tulagi y Guadalcanal, donde los japoneses construían un campo de aviación y un puerto. El 16 de julio, King y Nimitz decidieron que el Día D para la invasión de las Salomón fuera el 7 de agosto de 1942.¹⁸

Ese mismo 16 de julio, la 62ª Fuerza Operativa Anfibia de Kelly Turner, como se la conocería a partir de entonces, se concentró apresuradamente en Wellington, Nueva Zelanda. El McCawley, buque insignia de Turner, de 13.000 toneladas, un AP-10 (más tarde designado APA-4), era capaz de alcanzar una velocidad de 17 nudos e iba a las órdenes del capitán Charles McFeaters. Por su parte, el general de división George Reilly servía como oficial ejecutivo de Turner. No sobraba tiempo, pero King estaba decidido a iniciar lo antes posible el asalto a Tulagi y Guadalcanal.¹⁹

Otro participante de peso en la Operación Torre de Vigilancia era la fuerza aérea de la Marina con base terrestre en la región. La 63ª Fuerza Operativa estaba encabezada por el contraalmirante John MacCain, comandante de la Flota Aérea del Pacífico sur (COMAIRSOPAC), directamente dependiente de Ghormley.²⁰ El objetivo de esas unidades con base en tierra era apoyar y cubrir a la Fuerza Expedicionaria de las Salomón y realizar misiones previas de reconocimiento. Así, también se procedió con celeridad a la organización de ese equipo, mientras los bombarderos y los cazas llegaban, transportados por mar, desde Hawai y otras zonas de Estados Unidos, hasta diversidad de islas dispersas por el Pacífico. Nimitz ordenó el envío de 31 bombarderos de patrulla PBY de la Marina hasta Nueva Caledonia y las islas Fiji. Al poco, 93 cazas navales aterrizaron en Efate, en Nueva Caledonia, en las Fiji, en Tongatabu y en Samoa; las bases aéreas se vieron reforzadas con la llegada de otros varios aviones, incluidos 35 B-17 del Ejército, destinados a Nueva Caledonia y las Fiji. El 1 de agosto de 1942, la 63ª Fuerza Operativa de MacCain contaba con unos 291 aparatos de todos los tipos, incluidas las unidades de la Fuerza Aérea Real de Nueva Zelanda.²¹

Tras dividir esa fuerza en siete grupos, MacCain emitió sus primeras órdenes el 25 de julio, apenas dos semanas antes del Día D. En efecto, esas divisiones eran como siete pedazos de una gran tarta, y cada una asumía la responsabilidad de cubrir los respectivos sectores de aproximación a Guadalcanal y Tulagi, en un radio de unos 1.000 kilómetros. A su vez, debían recibir el apoyo de la fuerza aérea del MacArthur en el Pacífico suroccidental, que incorporaba unidades estadounidenses y australianas encargadas de un sector que tenía como límite la latitud 15° sur. Pero como MacCain no contaba, de hecho, con aviones en Guadalcanal, los cortes de los pedazos de esa tarta no empezaban en su centro, sino en las islas circundantes o en las bases de hidroaviones, incluidas las de Nandi, en las Fiji, Koumac (Nueva Caledonia), Espíritu Santo, Efate, Nueva Caledonia, Ndeni (en las islas Santa Cruz), etcétera. Estaban formadas por escuadrones de PBY, un escuadrón de cazas de la Marina, escuadrones de reconocimiento, e incluso un grupo de bombarderos pesados. La mayor parte de las porciones de esa tarta realizaban sus misiones de reconocimiento centenares de kilómetros directamente al norte de Espíritu Santo, tras lo que se dirigían en línea recta hacia el oeste, formando un inmenso arco que cubría una extensión de casi 2.500 kilómetros. En teoría, si todas las piezas estaban en su sitio, todos los sectores de un posible avance japonés sobre el sur de las Salomón quedaban cubiertos. Pero por otra parte, si uno solo de los grupos no realizaba un barrido correcto del sector asignado, quedaría un hueco por el que los buques y los aviones enemigos podrían colarse, y llegar sin ser vistos. Y no sólo eso, una vez iniciado el asalto de Turner y Tulagi a Guadalcanal MacArthur retiraría sus

aviones, a menos que Ghormley los llamara para alguna emergencia. Así, cualquier fuerza enemiga que se dirigiera a Guadalcanal sería avistada cuando todavía se encontrara a cientos de kilómetros de allí, si no lo impedían las condiciones meteorológicas o atmosféricas. Turner y su fuerza operativa, apoyada por los tres portaaviones de Fletcher, podrían prepararse a partir de ese momento para una defensa adecuada.²²

Los buques logísticos estadounidenses y australianos seguían llegando a Wellington, Nueva Zelanda, pero la mano de obra y las instalaciones portuarias se revelaban insuficientes para asumir una expedición de tal envergadura en tan poco tiempo. Además, los estibadores, por convenio sindical, trabajaban muy pocas horas, hacían largas pausas «para almorzar», y la descarga de los barcos se retrasaba, a pesar de que, en esos momentos, la seguridad de los propios habitantes del país dependía de la cooperación con los estadounidenses. «Aquel fue mi primer contacto con el socialismo práctico», comentó Vandegrift.²³ Tras su llegada, desesperado, éste se reunió urgentemente con el primer ministro Peter Fraser para tratar de la hostilidad de los sindicatos locales. El dirigente le ofreció todo su apoyo, y al poco, equipos formados por 300 marines estadounidenses que trabajaban por turnos las veinticuatro horas del día en el pequeño muelle Aotea (con capacidad simultánea para apenas cinco barcos) empezaron a descargar.

Con todos los buques que llegaban procedentes de Estados Unidos con suministros y equipos, debía realizarse una descarga completa. Luego, volvían a cargarse con criterios de combate;* su contenido se reorganizaba por completo y se montaba en barcos destinados a la zona de guerra. Los buques logísticos de la 62ª Fuerza Operativa se dividieron en 8 grupos (incluidos los de apoyo y los de reconocimiento), y a cada uno se le asignó una isla o una misión específicas. En total, 19 buques logísticos y barcos de carga transportaron unas 472 lanchas de desembarco, así como miles de toneladas de armas, munición, vehículos, comida y medicamentos. El grueso de la expedición comandada por Turner estaba compuesta por unos 76 barcos.²⁴

En principio, los marines debían disponer de suficientes suministros para pasar dos o tres meses subsistiendo por sus propios medios, y en el proceso de carga contaban con el inestimable apoyo de dieciocho carros estadounidenses de diez ruedas y de unos 30 camiones de base baja facilitados por el Ejército de Nueva Zelanda. A pesar de ello, Turner constató que le hacían falta muchos más buques logísticos, y se vio obligado a dejar en tierra muchos suministros, incluido el 75 % de sus camiones pesados.²⁵ A los 19.500 marines de Vandegrift los obligaron a reducir aún más el límite de lo que podían llevar en sus equipos, limitando su contenido a «aquello estrictamente necesario para luchar y sobrevivir».

Como a todos los demás, al general Vandegrift, a quien habían destinado a Nueva Zelanda a supervisar la instrucción de sus hombres, que debía prolongarse varios meses, sólo le informaron en el último momento de la Operación Torre de Vigilancia. El 20 de julio, dos días después de que Turner izara su estandarte en el McCawley, Vandegrift dio sus órdenes tácticas a los comandantes que debían ponerse al frente de la 1ª División de Infantería de Marina (menos un regimiento), que debía reforzarse con la 2ª División de Marines, el 1º Batallón de Asalto y el 3º Batallón de

Defensa. A King no lo habían avisado con demasiada anticipación, y como para poder congregarse a todo el mundo había que organizar conferencias y cubrir largas distancias, cuando todas las partes implicadas llegaron al fin a Nueva Zelanda «ya no había tiempo para iniciar una fase de planificación deliberada», en palabras de Archie Vandegrift. (Los últimos efectivos de la Fuerza Operativa salieron del puerto de Wellington el 22 de julio, todo un milagro logístico, y tal vez el dispositivo operativo más rápido organizado jamás por la Marina estadounidense.) La siguiente etapa de los marines eran las islas Fiji, donde debían realizar prácticas de desembarco. Allí recibirían cobertura aérea gracias a los tres portaaviones al mando general del vicealmirante Frank Jack Fletcher: el *Saratoga*, su buque insignia; el *Enterprise*, a las órdenes del contraalmirante Kinkaid; y el *Wasp*, comandado por el contraalmirante Leigh Noyes. Los tres almirantes tenían algo en común, y era que ninguno de ellos era aviador, y que los tres estaban al frente de grupos de ataque aéreo. Además de los portaaviones, se estaba congregando un grupo de reconocimiento organizado a toda prisa, compuesto por ocho cruceros —americanos y australianos—, un grupo auxiliar de ataque y diecisiete destructores, al mando del contraalmirante V. A. C. Crutchley, de la Marina británica. Éste, que acababa de llegar a la región, era un desconocido para todos los demás, como de hecho lo eran casi todos los capitanes de los buques.

La primera reunión se celebró el 26 de julio a bordo del *Saratoga* frente a Koro, en las Fiji, y no fue precisamente un éxito, como tampoco lo serían las maniobras que se realizarían después. A causa de la profundidad de las aguas, los buques logísticos no podían echar anclas, y la mayoría de marines no llegó siquiera a desembarcar.²⁶ Pero al menos los aviones de los portaaviones y los barcos de Crutchley tuvieron la ocasión de realizar algunos ejercicios de bombardeo y lanzamiento de proyectiles, mientras Turner practicaba el descenso y la recuperación de las frágiles lanchas de Higgins, cuyos cascos eran casi íntegramente de madera, gracias a lo que logró reducir enormemente el tiempo destinado a esa operación cuando llegó el momento en Guadalcanal.

A finales de julio, descontando los diversos contratiempos que impidieron realizar las breves prácticas de desembarco, que debían finalizar en unos días, el comandante general de la fuerza operativa, el vicealmirante Fletcher, les informó de algo inesperado y desconcertante. Durante la conferencia de diecisiete altos mandos celebrada a bordo del *Saratoga*, Fletcher comunicó que sus tres portaaviones sólo permanecerían con ellos dos días tras su llegada a Guadalcanal, con lo que la 62ª Fuerza Operativa de Turner —incluidos todos sus barcos, soldados y marines— quedarían sin la más mínima protección aérea después del domingo 9 de agosto por la mañana. Uno de los oficiales describió la reunión como «turbulenta», pues aquella noticia fue como una bomba que hubiera caído de improviso sobre todos ellos. Turner estaba desconcertado y se sentía traicionado. «La conferencia fue una larga y agria discusión entre el vicealmirante Fletcher y mi nuevo jefe», diría Thomas Peyton, nuevo lugarteniente de Turner. Fletcher, gran amigo de Ghormley, estaba poniendo en peligro toda la operación con una decisión que iba a tener consecuencias desastrosas a largo plazo. Turner le recordó a Fletcher que la decisión se había tomado en las más altas instancias y debía ser ejecutada según lo acordado.²⁷ Este le respondió: «Kelly, tú estás haciendo planes para quitarles la isla a los japoneses, y a lo mejor vienen los japoneses y son ellos los que te dan una buena paliza a ti». No está de más recordar que Fletcher acababa de perder un portaaviones y

había estado a punto de perder otro en la batalla del mar del Coral. «¿Y qué harás entonces?» Un Turner muy serio miró fijamente al almirante y le dijo: «Pues dar la cara y aguantarla».

«Kelly era duro, inteligente, y un hijo de puta», comentaría más tarde Fletcher. Por su parte, pasado el tiempo, a éste tal vez llegaran también a llamarlo «hijo de puta» e incluso traidor, pero nunca lo calificaron de «duro» ni de «inteligente» en el momento de enfrentarse a la batalla.²⁸

Con todo, Turner no fue el único en oponerse a la decisión unilateral de Fletcher. Vandegrift también manifestó su rechazo. «Mi sangre holandesa empezaba a hervir —recordaría—, pero me obligué a mantener la calma mientras le explicaba a Fletcher que los días de "hacer desembarcar a una pequeña fuerza y marcharse" habían pasado a la historia. En aquella operación, se trataba de tomar y retener Guadalcanal y Tulagi. Para lograrlo, yo iba al mando de una división reforzada que debía hacer desembarcar en un territorio controlado por el enemigo, lo que implicaba entrar en combate. ¿Cómo iba a proceder al desembarco de ese gran contingente *sin cobertura aérea*?; incluso los cinco días que proponía Turner suponían un riesgo enorme [para los marines].» Pero Fletcher se mostró inflexible.²⁹

Resulta inevitable deducir que a Frank Jack Fletcher le inquietaban dos cosas: sus portaaviones y su seguridad, y no los miles de hombres implicados en una operación con la que se mostraba en total desacuerdo. Parecía olvidar que, en aquel momento, su prioridad debía ser proporcionar cobertura aérea a las lanchas durante el lento proceso de la descarga,³⁰ pues de otro modo quedarían totalmente desprotegidas. Además de los 19.500 hombres de Vandegrift (de los que 11.000 se destinaban sólo a Guadalcanal), ese desembarco pasaba por llevar a tierra toneladas de comida, equipos, artillería, municiones, tanques, camiones y combustible. Los bombarderos más próximos de MacArthur estaban a más de 1.500 kilómetros. Y, además, aunque Nimitz había ordenado a Ghormley que dirigiera personalmente las «maniobras del mando estratégico», éste ni siquiera se había presentado a los ejercicios y las reuniones que habían tenido lugar en Fiji, y había preferido quedarse en Auckland, de la que estaba a punto de salir rumbo a su nueva misión de Nouméa.³¹

Aquel fue el lamentable contexto en que se desarrollaron los desembarcos de Guadalcanal. Turner lo tenía casi todo en su contra; le faltaban oficiales, barcos de transporte de tropas y de suministros, y ahora, su única fuente inmediata de cobertura aérea se disponía a desaparecer por el horizonte apenas dos días después del inicio de los combates. Ghormley tampoco había justificado en modo alguno su ausencia de las Fiji, donde debía recibir las instrucciones finales. Todavía más preocupante resultaba que la mayoría de comandantes y tripulaciones tanto de la Fuerza Anfibia como de los grupos de reconocimiento y ataque no hubieran trabajado nunca juntos. Al concluir las maniobras de las Fiji, Fletcher apenas comentó nada. «No se convocó ninguna conferencia general tras los ejercicios, condición *sine qua non* en ese tipo de operaciones», declaró el vicealmirante George Carroll Dyer, amigo y biógrafo de Turner.³² Fletcher se limitó a quejarse de la falta de combustible y de la posibilidad de que los japoneses descubrieran la fuerza operativa. (Estos, en realidad, no conocían ni su posición ni su lugar de destino.)

Cuando las maniobras terminaron y los buques zarparon de las Fiji rumbo a su objetivo, la moral no podía estar más baja. Para empeorar las cosas, el vicealmirante Robert Ghormley tuvo las agallas de enviar a las Fuerzas Operativas 61^a, 62^a y 63^a el siguiente mensaje de aliento:

«Dependemos de vosotros para que sorprendáis al mundo con la noticia de una auténtica ofensiva [...]. Aplastadlos en las Salomón». ³³

Tras partir de las Fiji el 31 de julio, los 76 barcos pusieron rumbo a las Salomón, y el 5 de agosto, la Fuerza Operativa 62ª de Turner cambió el rumbo y, a 13 nudos, se dirigió al norte, en busca de las islas Russell, navegando entre nieblas y tempestades, a tan sólo siete millas de los bancos de arena de las Russell, y reduciendo la avanzadilla de su fuerza operativa a apenas dos millas en el estrecho canal entre las Russell y Guadalcanal, situado entre las traidoras corrientes del mar del Coral. En la tarde del 6 de agosto, el grupo de portaaviones de Fletcher, formado por 26 naves, interrumpió el contacto y desapareció en dirección sur, mientras las unidades de desembarco de Turner, que seguían envueltas en fuertes chubascos, formaron columnas de escuadrones y redujeron la velocidad a 12 nudos.

Al iniciarse el día 7 de agosto, los destructores Henley y Bagley condujeron la fuerza operativa a las aguas de Guadalcanal y Tulagi, infestadas de tiburones y que más tarde serían conocidas como «estrecho de Ironbottom». A las 0.50, la visibilidad mejoró de pronto y el cielo se llenó de estrellas. La Fuerza Operativa 62ª se dividió en dos grupos al llegar al cabo Esperanza, situado en el extremo noroccidental de Guadalcanal. Los primeros barcos de transporte de soldados que se dirigían al grupo de Tulagi dejaron atrás el norte de la isla de Savo, mientras la división del capitán L. F. Reifsnider, con rumbo a Punta Lunga, en Guadalcanal, tomaba el canal que quedaba al sur de Savo. El sol saldría a las 6.33. Aunque un corresponsal de la Marina describió Guadalcanal como «una isla de extraordinaria belleza», con montañas de un «verde azulado que se recortaban contra un radiante cielo tropical», Kelly Turner tenía preocupaciones más acuciantes y no tenía tiempo para aquel entusiasmo poético.

A las 6.00 se produjo el primer contacto visual con fuerzas japonesas: las luces de dos aviones que despegaban cerca de Punta Lunga. Minutos después, sobre el Australia, lanzaron unas bengalas rojas. A las 6.13, tres portaaviones pesados estadounidenses, seguidos por cuatro destructores, abrieron fuego en las playas de Guadalcanal. Los buques situados en el sector de Tulagi también abrieron fuego, mientras que los dragaminas de ambos sectores empezaban a peinar el espacio existente entre las dos islas.

En Tulagi, a los japoneses el ataque les pilló por sorpresa y, sin saber exactamente qué era lo que sucedía, no dieron la voz de alarma al mando de aviación de Rabaul hasta las 6.52: AVISTADA FUERZA OPERATIVA ENEMIGA. A las 7.15, enviaron un mensaje final: EL ENEMIGO HA INICIADO EL DESEMBARCO. La batalla de Guadalcanal estaba a punto de comenzar.

Capítulo 15

Guadalcanal

Los ataques enemigos y la reducción de cazas en nuestras fuerzas a causa de las bajas, así como la escasez de combustible, han llevado al CTF 61 [Fletcher] a recomendar al COMSOPAC [Ghormley] la retirada de los portaaviones.

Contraalmirante THOMAS KINKAID, Fuerza Operativa 61¹

En mi despacho no se decía nada sobre la necesidad de retirarnos a repostar. [...]

Vicealmirante FRANK JACK FLETCHER, Fuerza Operativa 61²

Nos dieron una buena paliza.

Contraalmirante RICHMOND KELLY TURNER, Fuerza Operativa 62³

El 7 de agosto, esta fuerza recuperará Tulagi y Guadalcanal, que se encuentran en poder del enemigo», anunció el contraalmirante Kelly Turner a su fuerza operativa. A las 6.14 horas de ese día de 1942 —el día D—, los potentes cañones del crucero pesado Quincy, así como los de otros cruceros y cuatro destructores estadounidenses, cobraron vida de pronto, atacando las instalaciones japonesas de tierra y anunciando el inicio de los primeros grandes desembarcos anfibios desde el fin de la guerra entre Estados Unidos y España.⁴ Turner y Vandegrift esperaban la oposición de unos 7.000 soldados japoneses, pero en realidad allí sólo había 2.230, la mayoría de ellos dedicados a la construcción.

«Precédase al desembarco», se ordenó desde el buque logístico Hunter Liggett a los otros catorce integrantes de la flotilla de Guadalcanal. Eran las 6.50, y miles de marines con sus equipos de batalla se lanzaron a las redes y se montaron a las lanchas de desembarco, a unas cinco millas de la costa. El mar estaba en calma, lo que facilitaba enormemente la operación. A las 9.13, los primeros marines pusieron el pie en la franja de arena negra volcánica, de unos dos kilómetros de extensión, a la que se designó «Playa Roja», pero, aparte de algunos francotiradores ocultos tras los cocoteros, encontraron muy poca resistencia, como tampoco la encontraron los 44 aviones del Saratoga y el Enterprise que bombardearon la isla, ni los 41 que atacaron Tulagi. Sin embargo, para consternación de un nervioso Archie Vandegrift, muchos de sus marines se quedaban en la playa o avanzaban muy despacio por la selva. «El 1^{er} Batallón de la 5^a de Marines —reconocería— se movía como si hubiera de encontrarse con todo el Ejército imperial. Me puse hecho una furia con su comandante.»⁵

Sin embargo, en las playas empezaba a surgir un problema mucho más grave. Unas cien lanchas de desembarco se encontraban alineadas, muy juntas, y apenas dejaban espacio para desembarcar el material, mientras Turner informaba de que «un número considerable de lanchas de desembarco, sobre todo barcazas con rampa frontal, estaban varadas en la arena [...] pues esas rampas se habían sobrecargado en la parte delantera», y ahora las olas las sacudían. Además, en palabras de Turner, «la cantidad de elementos innecesarios» a descargar era muy grande, y no había suficientes marineros para llevar a cabo la tarea. Los marines no hicieron apenas nada para ayudar, lo que supuso un retraso de horas en el desembarco de los suministros, aunque ello no les impidió culpar a Turner de todo ello. Éste se quejó a un oficial de los marines,⁶ y su malestar llegó a oídos de otros oficiales encargados del transporte. El responsable del grupo de lanchas del Barnett sólo encontró a 20 hombres dedicados al traslado de éstas, mientras otros 50 nadaban en la playa. «Mientras buscaba a Beachmaster, vi a unos 100 hombres tirados bajo las palmeras, comiendo cocos [...]. Todos eran marines, y deberían haber estado descargando el material.» De modo similar, el capitán del Hunter Liggett censuró también la falta de cooperación de los marines, que causó una acumulación de lanchas en la orilla; tras el primer grupo, un segundo seguía aguardando, incapaz de descargar «a causa del gran colapso reinante en la playa». El capitán del Formalhaut, el buque Ak-22, describió sucintamente aquel desorden como «un procedimiento muy lento». Y aunque George Rowan, el director de las operaciones de desembarco, señaló el problema a Vandegrift, el comandante de los marines reiteró que no podía prescindir de uno solo de sus hombres, y aseguró que aquella solicitud era «una carga obviamente imposible en ese momento crítico».⁷ Al fin, el meticuloso Turner, de quien ahora dependían tantos miles de vidas, se hizo cargo de la situación y ordenó interrumpir la descarga de más lanchas hasta que pudieran despejarse las playas atestadas.

Entretanto, Vandegrift se enfrentaba a sus propios problemas. A pesar de que Douglas MacArthur le había prometido fotografías aéreas detalladas de Tulagi, las islas de Florida y Guadalcanal, el general no se las había facilitado. Los pocos mapas de los que disponía eran bocetos realizados a mano por australianos que decían conocer las islas, pero que por desgracia eran muy poco fidedignos. Por ejemplo, los primeros objetivos de los marines eran asegurar las playas, cruzar el río, tomar el aeródromo y el monte Austen, que según el mapa se encontraba a 15 kilómetros. Lo cierto fue que aquella montaña estaba a casi 150 kilómetros, y rodeada de vegetación selvática. Así, hubo de posponerse el plan, retraso por el que se acabaría pagando un elevado precio.

En el McCawley, el director de Asistencia Aérea tenía dificultades para comunicarse con los aviones de Fletcher y para coordinar los ataques. Comparativamente, los aparatos japoneses, que despegaron desde Rabaul con órdenes de responder al ataque, fueron más rápidos, y realizaron dos importantes incursiones en Tulagi y Guadalcanal aquel primer día. El grupo director de cazas, que iba a bordo del crucero pesado Chicago, disponía del radar más moderno, pero cuando ya había alertado a Turner con una hora de antelación de los primeros dos ataques de los bombarderos japoneses, el dispositivo empezó a fallar, y la fuerza operativa no estaba en absoluto preparada para el ataque cuando éste se produjo.

Cuando aparecieron decenas de bombarderos bimotores, todas las operaciones de desembarco

debieron interrumpirse, y los flamantes y grandes buques logísticos estadounidenses (los únicos del Pacífico), debieron levar anclas y dispersarse, acción que lograron culminar con éxito el primer día. La primera oleada enemiga, compuesta por 25 bombarderos procedentes de Rabaul, atacó la fuerza operativa a primera hora de la tarde del día 7. Varios aparatos fueron abatidos. Una hora después llegó la segunda, que no causó daños pero sí un retraso considerable en el programa de desembarco.⁸ Al día siguiente, una tercera expedición formada por 40 bombarderos sobrevoló las islas de Florida cerca del mediodía. Un avión se estrelló en el George F. Elliott y lo incendió, mientras un destructor cercano, el Jarvis, resultaba muy dañado y debía zarpar.

Si los hombres de Vandegrift destinados a Guadalcanal se encontraron sólo con algunos francotiradores y no sufrieron bajas, las fuerzas de la Marina destacadas en Tulagi y los islotes adyacentes hallaron una importante resistencia tras su llegada a la «Playa Azul». Los ataques iniciales del 1^{er} Batallón de asalto realizados sobre cuevas y refugios subterráneos bien atrincherados de la isla de Tulagi (de cuatro kilómetros de longitud) y de los islotes cercanos de Tanabogo y Gavute, se saldaron con 140 bajas de estadounidenses. Los intensos combates prosiguieron al día siguiente, y las islas quedaron aseguradas entre el 8 y el 9 de agosto.⁹

Vandegrift seguía teniendo problemas con los marines que, inexpertos y lentos, se enfrentaban a sus primeros combates verdaderos. Alcanzaron Punta Lunga y el aeródromo, desde el que unos 1.130 marinos y obreros japoneses habían huido rumbo al oeste. El mando de los marines, en su primera operación en el Pacífico, se sorprendió al descubrir lo sofisticado y lo avanzado de las instalaciones niponas, que incluían máquinas expendedoras, plantas de fabricación de hielo, dos plantas eléctricas, una planta de compresión de aire para torpedos, hangares y dos potentes emisoras de radio, además de los grandes almacenes de armamento y munición de Kukum (rifles del calibre 25, ametralladoras del calibre 303, dos cañones de 70 y 75 milímetros con munición), mucha gasolina, treinta y cinco camiones y, lo más sorprendente de todo, dos unidades de radar. También encontraron grandes depósitos de alimentos (arroz, té, fideos, comida enlatada, cerveza y salce),¹⁰ cosas de las que dieron buena cuenta.

La descarga proseguía en las playas hasta que aparecían más bombarderos japoneses, momento en que se interrumpía, en ocasiones durante horas. Aun así, sólo 490 hombres del Batallón de los Pioneros fueron asignados a las playas para hacerse cargo de los suministros y entregárselos a los marines. Turner y Crutchley protegieron los accesos marítimos a Tulagi y Guadalcanal situando dos destructores equipados con radares, el Ralph Talbot y el Blue, al nordeste de la isla de Savo. A causa del peligro que implicaban las dos entradas a la isla, las fuerzas estadounidenses y australianas se dividieron en dos grupos: los cruceros Australia, Canberra y Chicago, junto con dos destructores, el Bagley y el Patterson, custodiaban el acceso meridional, entre cabo Esperanza y Savo, mientras otros tres cruceros —el Quincy, el Astoria (anterior buque insignia de Turner) y el Vincennes—, junto con otros dos destructores —el Helm y el Wilson—, patrullaban el sector situado entre Savo y Florida-Tulagi.¹¹

En Guadalcanal, el aeródromo de los marines se ponía a punto para recibir sus primeros escuadrones americanos de B-17 y de cazas P-40, más lentos. Once aviones de bombardeo en picado llegaron desde el Enterprise, a los que el Ejército añadió catorce P-40, una vez se construyeron los depósitos de combustible, lo que sucedió más avanzado el mes de agosto. Pero

mientras proseguían las obras en el campo de aviación y los hombres de Vandegrift establecían un primer perímetro provisional, una tragedia inesperada estaba a punto de llegar del mar. Entretanto, Nimitz y King supervisaban muy de cerca la operación. Pearl Harbor informaba a Washington: «Por fin nos hemos puesto en marcha».¹²

El hasta entonces imbatido alto mando japonés recibió con una mezcla de asombro e incredulidad las noticias del desembarco estadounidense en Guadalcanal y Tulagi el 7 de agosto. Empezando por el almirante Yamamoto, los militares de mayor graduación de la Marina Imperial vivieron unos instantes de parálisis, que en cualquier caso no duraron demasiado. Tras un consejo de guerra de urgencia, los hombres de Hirohito pasaron a la acción.

El almirante Yamamoto ordenó que de sus cinco aeródromos de Rabaul partieran sucesivas incursiones de bombardeo, mientras el vicealmirante Mikawa Gunichi emitía a toda prisa instrucciones a su Octava Flota para que repostara y se armara. Con tan poco margen de maniobra, sólo tenía dos opciones, y fueron las que puso en marcha. A instancia suya, un convoy de camiones apareció tras los cuarteles principales del Ejército en Rabaul para recoger a 519 soldados. Al poco tiempo ya estaban en los muelles, donde los dos únicos buques logísticos repostaban y cargaban suministros y munición. Aquella misma tarde, sus capitanes darían la orden de zarpar.

La segunda decisión de Mikawa pasaba por reunir tantos cruceros como fuera posible, para lo cual ordenó a cuatro que se dirigían a Buna, Nueva Guinea, alterar su rumbo para encontrarse con él. Horas después, aquella misma mañana del 7 de agosto, izó su enseña en el imponente crucero Chokai y, acompañado de los cruceros ligeros Tenryu y Yubari, así como del único destructor del puerto, se hizo a la mar desde Rabaul rumbo al este de la isla de Bougainville. Allí, a las 14.00, puntualmente, tuvo lugar el encuentro con los otros cuatro cruceros. Sólo habían transcurrido siete horas y quince minutos desde que se recibió el SOS de Tulagi.

En una reunión con sus capitanes, Mikawa reveló su destino y el objetivo de su misión mientras emprendían una nueva travesía que había de llevarlos, por la costa este de Bougainville, y entre las islas de Shortland y Choiseul, hasta la entrada de la Ranura (el largo canal que se iniciaba en el extremo más meridional de Bougainville), tras lo que seguirían ruta entre Choiseul y el grupo insular de Nueva Georgia. Al entrar en la Ranura, la flota debía avanzar recto en dirección sudeste. Los planes de batalla de Mikawa pasaban por que el inicio de las hostilidades en Guadalcanal se produjera la noche del 8 de agosto.

Los dos buques logísticos, más lentos, que habían zarpado a las 22.00 del día 7, recibieron una nueva orden a la 1.00 de la madrugada siguiente. Al resultar imposible concentrar en Rabaul una fuerza numerosa de embarcaciones logísticas provenientes de otras islas, y tras haber revisado al alza, no sin inquietud, el tamaño de la fuerza estadounidense posicionada en Guadalcanal (que en un primer momento se había subestimado), aquellas dos embarcaciones recibieron la orden de regresar a Rabaul. A las 21.25 de aquella noche, frente al cabo de San Jorge, el submarino S-38 del capitán de corbeta H. G. Munson, uno de los varios desplegados para la Operación Torre de Vigilancia, disparó una serie de torpedos que causaron el hundimiento de uno de los buques

logísticos japoneses, y la muerte de 373 hombres.¹³ Antes, a las 20.00 del día 7, Munson informó del avistamiento de los cruceros de Mikawa cuando abandonaban el estrecho de San Jorge rumbo al sudeste, a gran velocidad.¹⁴ Sin embargo, los B-17 estadounidenses que volaban a gran altura sobre el área no informaron de nada.

A las 10.26 del 8 de agosto, el piloto de un bombardero de la Fuerza Aérea australiana sí avistó los cruceros de Mikawa al norte del estrecho, entre las islas de Bougainville y Choiseul; al parecer, la flota se dirigía al sudeste por la Ranura, lo que les llevaba directamente a Guadalcanal. En realidad se encontraba bastante más lejos, a unas cuarenta millas del tramo central de la costa oriental de Bougainville, y aún no habían tomado el rumbo que había de llevarle hasta Guadalcanal. El mismo piloto, equivocándose una vez más, los identificó incorrectamente como «tres cruceros, tres destructores, dos portahidroaviones o buques cañoneros», tras lo que, minutos después, añadió «dos submarinos» avistados en la misma ruta.¹⁵ A las 11.01, Hudson, otro piloto de la Fuerza Aérea australiana, confirmó el avistamiento, pero enumeró cuatro cruceros en vez de tres. En su caso, no había mención alguna a los portahidroaviones.

Por sorprendente que parezca, ninguno de estos dos pilotos transmitió por radio esos urgentes informes. En ambos casos esperaron a llegar a sus bases para informar, razón por la que tardaron horas en hacerlo. Tampoco siguieron las órdenes estipuladas que les obligaban a mantener la vigilancia de las naves enemigas.¹⁶ Así, los almirantes Turner, Fletcher, y todos los demás, ignoraban por completo la aproximación de la amenaza enemiga. El segundo piloto australiano, en concreto, no hizo llegar su informe hasta pasadas nueve horas y cuarenta y seis minutos.¹⁷

Por su parte, Mikawa, más alerta, tras descubrir que había sido descubierto, ordenó el despegue inmediato de cinco aviones desde sus cruceros para que localizaran con antelación su objetivo. Dos de ellos regresaron e informaron del avistamiento de un acorazado estadounidense, seis cruceros, diecinueve destructores y dieciocho buques logísticos entre Tulagi y Guadalcanal. Sin embargo, no fueron capaces de encontrar los portaaviones.

Tras adentrarse en la Ranura a una velocidad de 24 nudos en una única columna de ataque, con el buque insignia Chokai encabezando la expedición, Mikawa emitió el plan de batalla. Sin alterar el orden que llevaban —Chokai, Aoba, Kako, Kinugasa, Furutaka, Tenryu, Yubari, y el destructor Yunagi—, iban a lanzar un ataque relámpago con torpedos contra los buques de guerra, primero en Guadalcanal y después en Tulagi, y luego, seguramente, regresarían para destruir los dieciocho grandes AP logísticos y a las tripulaciones y los suministros que fueran a bordo.¹⁸ (Chester Nimitz, que había tenido a su cargo submarinos y destructores, describiría posteriormente la principal arma japonesa —el torpedo impulsado con oxígeno de 61 centímetros, nueve metros de largo, del tipo 93, conocido como Larga Lanza, con una cabeza explosiva de 500 kilos, capaz de viajar durante once millas a 49 nudos, y casi el doble de esa distancia a una velocidad inferior— como «el torpedo más mortífero del mundo».)¹⁹ Como desconocía la posición de los portaaviones estadounidenses, Mikawa pretendía atacar de prisa y con dureza por la noche, pues los cazas y los bombarderos americanos rara vez volaban tras la puesta de sol.

Como los dos pilotos australianos no habían informado a tiempo de sus avistamientos, la trascendental información sólo se comunicó a Pearl Harbor a través del transmisor militar australiano de Canberra, y hasta transcurridas bastantes horas no llegó a las fuerzas australianas.

El buque insignia del almirante Crutchley fue donde primero se tuvo conocimiento de los avistamientos (a las 18.37 del día 8). Pero éste no alertó al almirante Turner, que en aquel momento se mantenía a la escucha de otro canal militar estadounidense, y no recibió la información hasta las 19.00, unas nueve horas y media después de que se hubieran producido.²⁰ Si el primer piloto hubiera transmitido el aviso por radio al momento, los portaaviones que se encontraban a apenas 350 millas del lugar donde se encontraba la fuerza operativa estadounidense podrían haber lanzado ataques aéreos preventivos antes, aquella misma mañana, y Crutchley habría podido preparar sus defensas en vez de mantener sus barcos dispersos, que era como estaban sus cruceros y sus destructores. Pero no. En parte como consecuencia de la división del mando en el escenario bélico —los pilotos australianos estaban ahora bajo mando de MacArthur—, los dos importantes mensajes no se enviaron en primer lugar a las autoridades militares más directamente implicadas en Guadalcanal. Aquel doble retraso había de tener consecuencias trágicas, especialmente para la Marina estadounidense, y alteraría por completo los planes aliados en relación con la conquista de Guadalcanal.

Como ya se ha dicho, MacArthur y la Marina compartían la responsabilidad de la vigilancia aérea de largo alcance que cubría las islas Salomón en su totalidad hasta el noroeste, incluida Bougainville, y con un límite occidental que llegaba hasta Nueva Bretaña. El almirante John McCain, como comandante en jefe de la fuerza aérea de la TF63, con base en tierra, bajo mando general de Bob Ghormley, disponía de aviones en Efate, Nueva Caledonia, Espíritu Santo, Fiji, Tongatabu, Samoa y otras islas dispersas. En teoría, los sectores asignados al general Kenney (jefe de aviación de MacArthur), y al almirante McCain, se habían coordinado estrechamente, de manera que todas las rutas marítimas del sector noroccidental quedaran cubiertas. Pero lo cierto fue que, debido al mal tiempo y a la mala visibilidad, no se realizaron vuelos exploratorios de largo alcance, y los que sí se iniciaron recortaron las distancias que originalmente debían recorrer. Es más, a última hora de la tarde de aquel 8 de agosto, cuando la fuerza enemiga habría sido avistada, tampoco se ordenó el despegue de ningún vuelo de reconocimiento, a pesar de que Turner había solicitado explícitamente que se realizaran. Al no informarle McCain de lo contrario, dio por sentado que todos los sectores de vigilancia estaban bien cubiertos según las órdenes recibidas²¹ y que no había barcos enemigos ni en las inmediaciones ni en el interior de la Ranura que se dirigieran directamente hacia su fuerza operativa. McCain, en concreto, era responsable de la zona de la Ranura, por donde en aquel momento avanzaban los cruceros de Mikawa.²² Por otra parte, ni Turner, ni Crutchley ni Vandegrift se dieron cuenta de que los portaaviones de Fletcher ya no estaban en la posición que había de permitirles la protección de sus naves y sus hombres, sino que habían «Bonapartido» horas antes y en ese momento navegaban alejándose cada vez más de la zona.²³

Con todo, la intuición y la inquietud de Kelly ante los primeros avistamientos aéreos australianos (las primeras noticias llegaron al puente de mando del McCawley hacia las 19.00) le llevaron a convocar un consejo de guerra con Crutchley y Vandegrift a las 20.32. Dos horas y media antes, los operadores de radio de Turner habían interceptado el asombroso mensaje²⁴ que el almirante Fletcher le había enviado al almirante Ghormley, en el que aquel solicitaba autorización para la «inmediata retirada de mis portaaviones». El mensaje se envió apenas 36 horas después de

iniciada la Operación Torre de Vigilancia, y no tras las 48 horas mínimas que Fletcher había prometido personalmente a Turner en presencia de otros varios oficiales.

Al creer que lo único que sucedía era que Fletcher estaba impaciente, pero que seguía en su puesto esperando la respuesta de Ghormley, y que la Ranura estaba libre de buques de guerra japoneses, Turner, Crutchley y Vandegrift tomaron sus decisiones basándose en el primer informe australiano, que daba cuenta de un único peligro inmediato: la posibilidad de que el enemigo estuviera trasladando a la zona hidroaviones en dos naves con capacidad para lanzar torpedos desde la bahía de Rekata. Tras concluir la reunión, Crutchley regresó a su buque insignia, el crucero Australia, y Vandegrift a Guadalcanal. Turner ordenó que a primera hora del día siguiente se iniciaran fuertes bombardeos aéreos sobre la bahía de Rekata y los supuestos hidroaviones japoneses,²⁵ con lo que al momento se destruiría la única amenaza posible de que tenía constancia.

«A última hora del 8 de agosto [...] seguía esperando la respuesta de Ghormley a Fletcher —testificó posteriormente Turner—. Contra toda evidencia, mantenía la esperanza de que aquel no le autorizara a marcharse y le ordenara que se quedara en la zona otras veinticuatro horas. No tenía ni idea de que Fletcher ya llevaba toda la tarde alejándose y que a las 23.00 ya se encontraba al sur de San Cristóbal. Esa información me habría sido de gran utilidad, a mí y a todo el grupo de reconocimiento», declaró, sin apenas ocultar su ira.²⁶ El informe del segundo piloto australiano, recibido a las 22.30, no preocupó a Turner. «No creía que tres cruceros y tres destructores fueran a venir a Guadalcanal a atacar a nuestros 7 cruceros y 25 destructores. [...] Cometí un error de juicio al confiar en los informes oculares [del piloto australiano].»²⁷

Los portaaviones de Fletcher, claro está, habían recibido también varios informes sobre la flota que Yamamoto estaba congregando en torno a Rabaul y Truk, de los avistamientos de buques enemigos realizados por los S-38, y de los realizados por los primeros pilotos australianos, de los que tuvieron noticia poco después de las 20.30 del 8 de agosto. A pesar de los ataques aéreos contra Guadalcanal los días 7 y 8, los portaaviones de Flecher no habían sido objeto de ningún bombardeo, y ni siquiera habían sido detectados por el enemigo. A pesar de ello, habían abandonado literalmente a los hombres y a los barcos destacados en la zona de Guadalcanal, haciéndoles creer, erróneamente, que seguían protegidos. Fletcher se había ausentado sin permiso de Ghormley. «Los ataques aéreos enemigos y la reducción del número de nuestros cazas [que pasaron de 99 a 78], junto con la situación desesperada respecto al combustible, han llevado al CTF 61 [Fletcher] a recomendar al COMSOPAC [Ghormley] la retirada de los portaaviones», informó, a instancias de Fletcher, el contraalmirante Tom Kinkaid, comandante del grupo de TF 61, a las 23.30 del 8 de agosto, cuando los grandes portaaviones ya habían zarpado.²⁸ Sobre su acto de cobardía (por el que sería sometido a un consejo de guerra y relevado del mando), Fletcher no tuvo ni el gesto más elemental de cortesía que habría significado informar de su marcha al comandante de la fuerza operativa, Kelly Turner. Este, inquieto, tuvo que preguntarle a Ghormley si pensaba autorizar su petición, lo que implicaría tener que renunciar por completo a la operación que estaba en marcha. Ghormley tardó cinco horas y media en responder al primer mensaje de Fletcher. Y lo hizo autorizándole a partir. De todos modos, hasta las 3.30 del 9 de agosto, Ghormley, y no Fletcher, informó al almirante Turner de que los portaaviones habían dado media

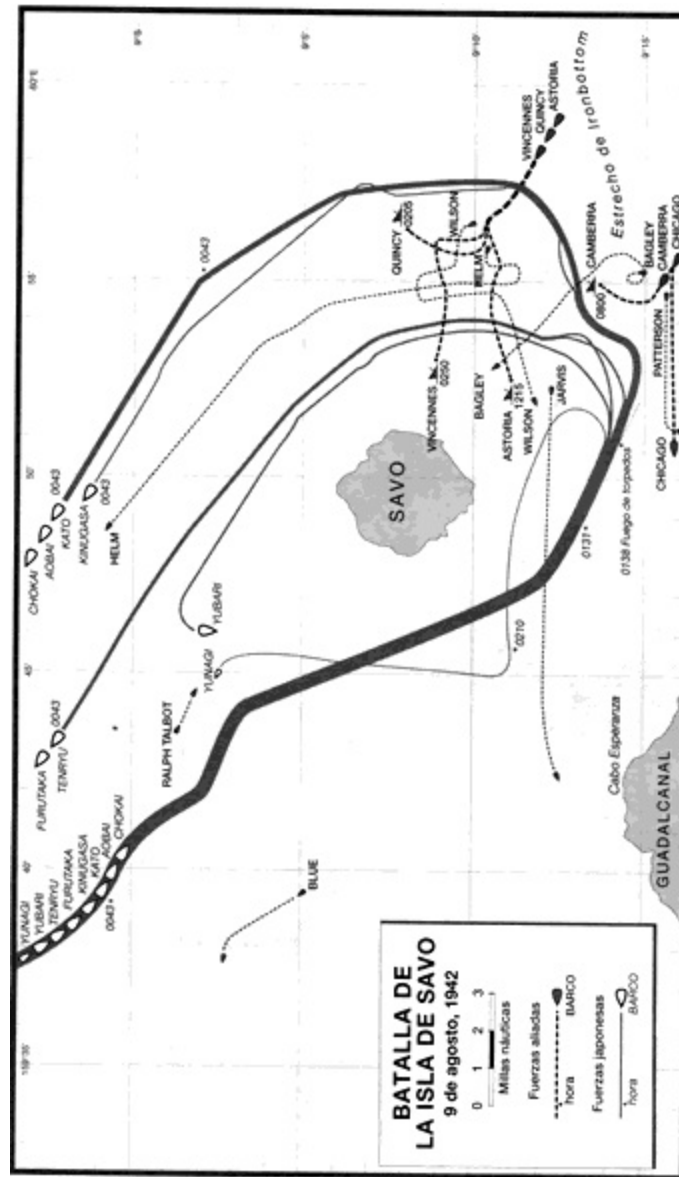
vuelta y de que, por tanto, tendría que dejar a medias la operación.²⁹ Al fin, Turner había recibido la respuesta que tanto temía. Pero para entonces no sólo era ya demasiado tarde, sino que le resultaba totalmente irrelevante. Ghormley se limitó a presentar la marcha de Fletcher como un hecho consumado al almirante Nimitz, en Pearl Harbor, a las 8.34 del día siguiente. «Los portaaviones, por falta de combustible, proceden al reabastecimiento.»³⁰

«En mi despacho no se decía nada sobre la necesidad de retirarnos a repostar», protestaría más tarde Fletcher ante las instancias oficiales. «Yo no supe nada de lo que estaba sucediendo en la isla de Savo hasta las cinco o las seis de la mañana del día siguiente.»³¹ Llegado el momento, se demostró que aquellas afirmaciones eran falsas. En cualquier caso, como el almirante Dyer y Samuel Morison han establecido con posterioridad, todos los portaaviones y buques de Fletcher disponían de mucho combustible; los dos destructores que estaban quedándose sin él podrían haber repostado con el fuel de alguno de los cruceros, o incluso de algún portaaviones, como solía ser habitual en alta mar.³² En cuanto a la escasez de aviones de combate, Fletcher contaba con más cazas Wildcat de los que habían dispuesto los portaaviones estadounidenses en la batalla de Midway. El caso era que Fletcher desaparecía apenas iniciada la batalla. Lo único de lo que andaba escaso era de valor.^{33*}

Al conocer la traición de Fletcher, Kelly Turner exclamó que éste lo había dejado con «el culo al aire». «¡Se ha largado!», declaró el almirante Jack Towers cuando se enteró.³⁴ En realidad, el capitán Forrest Sherman, al mando del tercer portaaviones de Fletcher, el Wasp, había mantenido una fuerte discusión con el contraalmirante Noyes y le había exigido que no hiciera regresar a su tripulación, entrenada para realizar operaciones nocturnas, y que permitiera a sus aviones volar a Guadalcanal. El contraalmirante se negó rotundamente a que Sherman acudiera en ayuda de Turner, y no sólo eso, pues incluso rechazó transmitir esa petición urgente de un comandante de portaaviones a Fletcher.³⁵ La traición engendraba traición.

Aquel día, Crutchley se mostraba tan inquieto como Turner por la situación en el estrecho de Ironbottom, y ya a las nueve de la mañana del día 8 había solicitado una «descripción general de la situación actual y las intenciones futuras».³⁶ Crutchley y Turner comentaron aquellos planes por la tarde, y consideraron la posibilidad de cancelar la operación cuando supieron que Fletcher pretendía abandonarlos.³⁷

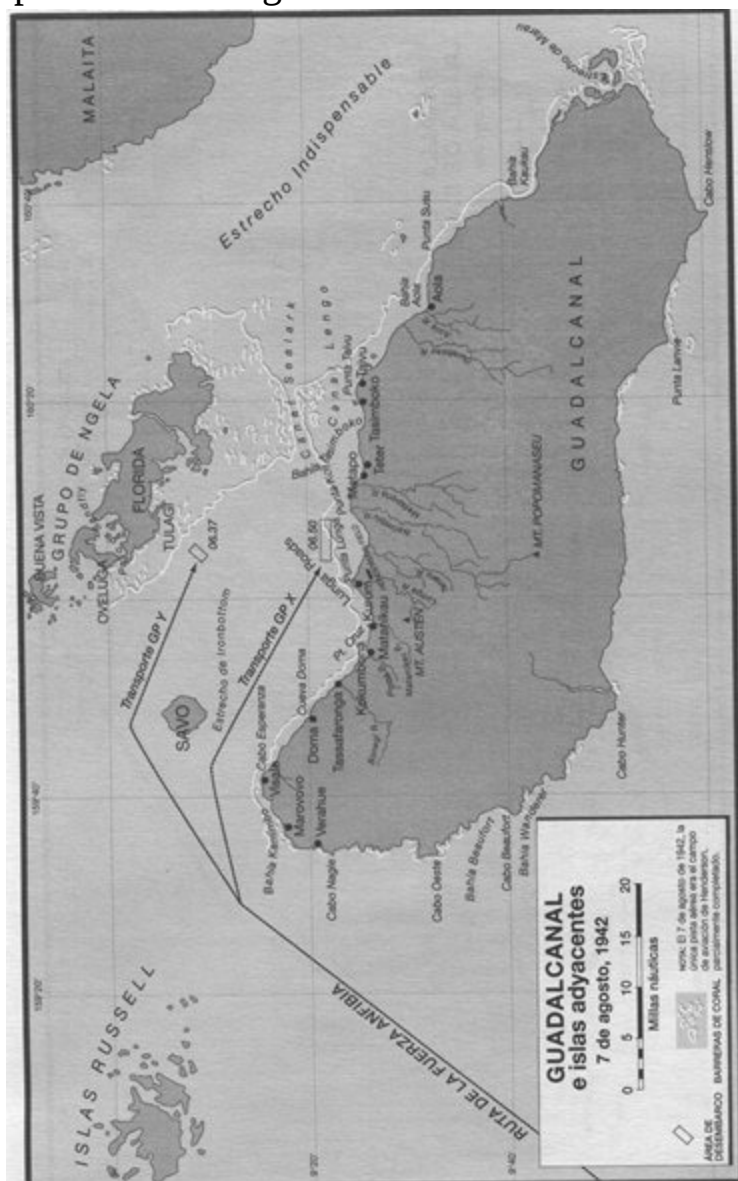
Crutchley había dividido correctamente su fuerza naval a fin de cubrir las dos entradas de la isla de Savo al estrecho —el acceso septentrional, de doce millas de anchura, y el meridional, de siete y media—, y más aún si se tiene en cuenta que no había recibido noticia de ninguna amenaza enemiga inminente. El comandante británico, tras su llegada, se vio más coartado, pues por primera vez su flota la componían también buques británicos y australianos. Las tácticas de guerra y la formación de las tripulaciones eran distintas. Además, ni el Australia ni el Canberra contaban con TBS o sistema de transmisión de voz por radio, lo que suponía un gran obstáculo, teniendo en cuenta la rapidez con la que se desarrollaban los acontecimientos. Los barcos de Crutchley habían realizado algún entrenamiento nocturno con el Chicago y la Desron 4 (4ª División de destructores), pero no con los demás cruceros, y Crutchley quería evitar a toda costa ponerse al frente de una fuerza mixta e inexperta en plena noche.³⁸ Como admitió el propio Turner, no



El crucero del almirante Crutchley, el Australia, se encontraba a pocas millas de Punta Lunga, y el Canberra y el Chicago patrullaban solos la entrada sur al estrecho, escoltados por tres destructores a cada lado, mientras que el acceso norte, entre Savo y la isla de Florida, lo cubrían los cruceros Vincennes, Astoria y Quincy, con tres destructores más a cada lado de la «columna de batalla». Por su parte, el San Juan y el Hobart, con otros seis destructores más, proporcionaban cobertura a los buques logísticos anclados frente a Florida, al sudeste de Tulagi. El día 8 de agosto, poco después de las 23.00, el destructor Ralph Talbot, en misión de vigilancia al norte de la columna del Vincennes, radió el siguiente mensaje: «ATENCIÓN, ATENCIÓN: AVIÓN SOBRE SAVO CON DIRECCIÓN ESTE». El otro destructor que patrullaba la entrada sur al canal, el Blue, detectó otra mancha en su radar. La noche negra e indolente envolvió el estrecho, y las escarpadas laderas volcánicas de la montaña de Savo quedaron ocultas tras una densa cortina de precipitación. Las señales de radio apenas se recibían, y el buque insignia del almirante Turner, a tan sólo veinte millas, fue uno de los que no captó el importante mensaje del Talbot. Los demás buques, incluido el crucero Quincy, sí lo recibieron, pero no le dieron importancia. Por algún extraño motivo, el

capitán del Vincennes dio por sentado que se trataba de «aviones amigos», a pesar de que todo el mundo sabía que los aparatos estadounidenses casi nunca volaban de noche. Como Turner no había emitido ninguna señal de alerta, los demás creyeron que él también había oído el mensaje y no le había dado importancia. Así, durante los siguientes noventa minutos, los aviones de exploración japoneses volaron con total impunidad sobre la flota aliada, localizando con precisión los barcos que la componían para transmitir la información al almirante Mikawa,⁴⁰ a pesar de que los negros nubarrones, los relámpagos y la lluvia se cernían sobre ellos desde el horizonte tropical. Entretanto, el buque logístico George F. Elliott seguía ardiendo al nordeste y, como un faro, guiaba a los buques de guerra japoneses, que se acercaban sin ser vistos.

A pesar de no contar con radar, los barcos de Mikawa seguían un rumbo claro y decidido. Tras recibir la confirmación final de sus aviones sobre la disposición naval aliada, a las 18.40, el almirante japonés emitió el siguiente comunicado: «ATAQUEMOS EN UN ASALTO NOCTURNO TRADICIONAL, Y CON LA SEGURIDAD EN LA VICTORIA».⁴¹ A las 23.00, despegaron varios aviones para lanzar bengalas antes del bombardeo aéreo.



«Posiciones de batalla en alerta», informó Mikawa a sus buques a las 0.25 del 9 de agosto. Veinte minutos después, el Chokai avistó al Blue, que se encontraba en misión de reconocimiento, a estribor, pero su distraída tripulación no lo detectó, a pesar de contar con sofisticados radares y sistemas de vigilancia. Una columna de ocho buques de guerra japoneses pasó directamente por la

popa del Blue a una velocidad de 26 nudos, pero los estadounidenses no la vieron ni oyeron nada. A la 1.08, Mikawa ordenó a la columna entrar en el estrecho por el canal meridional de Savo. Diecisiete minutos después, con la isla tras la columna, a la izquierda, y cabo Esperanza a la derecha, el almirante japonés dio la orden que sus hombres llevaban tiempo esperando: «MANDO INDEPENDIENTE». Cada buque ejecutó las instrucciones de batalla que tanto había ensayado cuando, a la 1.31, Mikawa ordenó «¡TODOS LOS BUQUES AL ATAQUE!». La flota japonesa dejó atrás el muy dañado destructor Jarvis, que quedaba al oeste, y el Ralph Talbot, que se encontraba a unas ocho millas a babor. Los destructores Patterson y Bagley venían directamente hacia ellos. Lanzaron unos torpedos contra el Jarvis, pero fallaron el blanco, y los dos destructores que se acercaban viraron a la izquierda y empezaron a alejarse. Al hacerlo, dejaron al descubierto a los cruceros Chicago y Canberra, que venían en columna tras ellos y avanzaban en dirección al Chokai. A la 1.38, el buque japonés lanzó cuatro torpedos contra los dos barcos de guerra aliados, que se encontraban a unos cuatrocientos metros de distancia. El resto de la flota japonesa se unió al ataque general.⁴²

Hasta la 1.43, el lento Patterson no vio al enemigo y dio la voz de alarma: «ATENCIÓN, ATENCIÓN, NAVES NO IDENTIFICADAS ENTRAN EN LA BAHÍA». En ese momento, en Punta Lunga, los aviones enemigos soltaban bengalas sobre los buques logísticos, y las siluetas del Chicago y el Canberra se recortaban nítidamente contra la oscuridad. Los cañones japoneses de 200 milímetros abrieron fuego. A la 1.43, en los cañones del Canberra no había ninguna dotación, las alarmas generales seguían sonando y dos torpedos Long Lance hicieron impacto por estribor, mientras los proyectiles de 200 milímetros destruían su casco. Aquel 9 de agosto, casi todo el mundo estaba a punto de pagar un precio muy alto por la desidia y la incompetencia de aquellos dos pilotos australianos. Tras el lanzamiento de los torpedos, el Canberra quedó moribundo en el agua.⁴³ A sus dos destructores de apoyo, el Patterson y el Bagley, la situación les sorprendió desprevenidos, en absoluto preparados para la acción, hasta el punto de que no fueron capaces de disparar un solo torpedo a los buques japoneses, que se alejaban a toda velocidad.⁴⁴

El capitán Howard Bode salió de su sueño profundo y llegó al puente de mando del Chicago. Sin apenas tiempo de nada más, un vigía detectó un primer torpedo, que se acercaba por estribor. Ordenó todo a estribor, pero ni así consiguió nada, pues otro torpedo Long Lance explotó en la proa un minuto después, a la 1.47. No fue hasta ese momento cuando, al fin, la tripulación empezó a lanzar bengalas. Sin embargo, estaban en mal estado y no iluminaron al enemigo, que avanzaba de prisa y al que en realidad jamás llegaron a ver ni a localizar, a pesar de que un proyectil japonés hizo impacto en el palo mayor del Chicago. Entonces, Bode entrevió un buque en la oscuridad, ordenó abrir fuego contra el Yunagi —el único destructor japonés que había quedado en la retaguardia para cubrir el acceso suroccidental al estrecho— y le causó algunos daños. Pero en la confusión del momento se olvidó de alertar a los cruceros del norte agrupados en torno al Vincennes.⁴⁵

A la 1.44, tras haber causado daños muy considerables en el Canberra y en el Chicago en apenas seis minutos, Mikawa cambió el rumbo de manera brusca y se fue en busca del grupo del norte, en el que se encontraba el Vincennes, que patrullaba en dirección nordeste. Pero en plena maniobra, el almirante japonés perdió los tres últimos cruceros de su columna —el Furutaka, el

Tenryu y el Yubari— al poner rumbo al norte. El Patterson, que intentaba no dejar escapar a Mikawa en su escapada hacia el norte, fue atacado y se incendió. Los cuatro cruceros japoneses que quedaban prosiguieron ruta hacia el este por separado, dirigieron sus focos de búsqueda a tres cruceros que se encontraban a menos de cuatro millas, y a las 1.47 abrieron fuego con cañones y torpedos sobre la columna de cruceros pesados estadounidenses, cuyos mandos seguían ignorantes de lo que estaba sucediendo, y que avanzaba a una velocidad de apenas 10 nudos en dirección noroeste al otro lado del estrecho, al sur de la isla de Savo.⁴⁶

Aunque a la 1.43 habían visto y oído detonaciones en la dirección de Tulagi, e incluso habían notado el temblor causado por la explosión de un torpedo cercano (el que habían lanzado contra el Chicago), como Bode no les había advertido de nada, los oficiales que se encontraban en el puente de mando del Astoria seguían sin saber que estaban siendo objeto de un ataque. El capitán William Greenman, sin quitarse el uniforme, se había acostado unos minutos en la cabina de emergencia. Al parecer, y por increíble que parezca, los oficiales del puente de mando no habían visto las bengalas japonesas ni habían oído los avisos del Patterson. Con anterioridad, un submarino también había enviado un mensaje de alerta, y creyeron que el temblor que habían notado lo habría causado seguramente una carga de profundidad lejana. El capitán de corbeta J. R. Topper, oficial encargado de control de daños, actuaba como supervisor del puesto de observación cuando otra serie de cohetes luminosos y bengalas se elevaron por el oeste, sobre Guadalcanal. Otro capitán de corbeta más atento, W. H. Truesdell, llamó a todos a sus puestos, en el momento en que los focos japoneses los iluminaban. Era la 1.50, y segundos después recibieron el impacto de unos proyectiles de 200 milímetros lanzados desde el Chokai.

El capitán Greenman apareció al momento en el puente al oír el sonido de la alarma, exigiendo saber quién había ordenado activarla, a pesar de que los cañones del Astoria ya empezaban las acciones para repeler el ataque. Aún algo atontado de sueño, le parecía que estaban disparando a sus propios barcos y ordenó el cese del fuego. Y eso que el Astoria había recibido ya nada menos que cuatro impactos. «¡Señor, por el amor de Dios, ordene abrir fuego!», le gritó en medio de aquel estruendo un atónito capitán de corbeta Truesdell; al fin, a la 1.54, el Astoria volvió a disparar.⁴⁷ Instantes después, proyectiles japoneses de 200 milímetros empezaron a caer en varios barcos, y el gran crucero se incendió, en medio de una incesante lluvia de bombas. Asistido por los cañones del Quincy, que se encontraba justo delante, Greenman pudo lanzar once salvas, una de las cuales explotó en la sala de mapas del Chokai. Pero las bombas japonesas seguían destrozando el Astoria. Para entonces, con las comunicaciones interrumpidas, Greenman se dio cuenta de que su buque de guerra había quedado en medio del fuego cruzado entre el Quincy y los cruceros enemigos. El impacto de los proyectiles en las inmediaciones del puente de mando ya había causado la muerte del comisario, el timonel y los oficiales de señales. Aunque estaba gravemente herido, el segundo timonel, Mate J. Young, logró llegar, arrastrándose, hasta el timón. Bajo las cubiertas, casi todo el mundo se había visto obligado a abandonar sus puestos, a causa del intenso calor y del humo, pero algunos de los cañones del Astoria seguían disparando. El capitán de corbeta W. B. Davidson, oficial de comunicaciones del crucero, se subió a la segunda torreta y apuntó el arma contra el Chokai, que se alejaba sin dejar de disparar. Aquéllos fueron los últimos disparos del Astoria, que apenas se movía en el agua.

Sin embargo, los cuatro cruceros de Mikawa avanzaban muy deprisa, y todavía no habían hecho todo el trabajo. Así, ahora, apuntaron sus armas contra el buque que se abría paso por delante del Astoria, el Quincy. «¡Disparad a los barcos con los focos encendidos!», ordenó el capitán Moore desde el puente, pero tras lanzar un par de salvas de nueve disparos desde una distancia de cuatro millas y media, ordenó el cese del fuego. La confusión era tal que también él temía que aquellos barcos fuesen amigos. Entonces, mientras el Quincy viraba a estribor para evitar embestir al Vincennes, que iba justo delante, una bomba hizo impacto en el avión de reconocimiento que se encontraba en la rampa, haciéndolo explotar y convirtiéndolo en una bola de fuego. Ahora era el Quincy el que se veía atrapado entre el fuego del grupo del Furutaka, el de los tres cruceros que avanzaban desde el sudoeste, a la popa del Quincy, y el de la columna del Chokai, que pasaba a estribor de la columna de cruceros americanos. «¡Nos hundimos! ¡Vamos a cargárnoslos!», gritó Moore, mientras una bomba destruía la torreta nº 2 y otra el puente de mando, matando a casi todos los que se encontraban allí e hiriendo mortalmente al propio capitán Moore. En ese momento, un torpedo Long Lance hizo impacto a babor, y destrozó la sala de calderas nº 4.

Los incendios y las explosiones se sucedían en la nave, y todas las comunicaciones habían quedado interrumpidas. Parte de la tripulación había quedado atrapada en la sala de máquinas. La enfermería había desaparecido, y los grandes cañones y la tripulación encargada de manejarlos caían víctimas de aquella carnicería. Cuando H. B. Heneberger, capitán de corbeta y oficial de artillería, alcanzó el puente de mando para solicitar instrucciones, «me lo encontré lleno de cadáveres [...] [y] en la cabina, la única persona que estaba en pie era el encargado de las señales, que se encontraba al timón [...]. El capitán, que en aquel momento estaba tendido cerca de él, le indicaba la manera de pilotar el buque [...]. Me adelanté por el lado de babor de la cabina, miré hacia fuera, vi la isla [Savo] y constaté que el barco se estaba escorando rápidamente hacia el puerto, y que se hundía por la proa». Heneberger ordenó a los que seguían con vida que abandonaran el barco lo antes posible. El Quincy, zozobrando, levantó la popa al aire y, a las 2.35, desapareció para siempre en las fúnebres aguas del estrecho de Ironbottom.⁴⁸

Al haber recibido a la 1.45 el anterior mensaje del Talbot en el que se advertía del avistamiento de un avión enemigo, el capitán Frederik Riefkohl, del Vincennes, había ordenado extremar la vigilancia. Aun así, sólo lo despertaron cuando las primeras bengalas japonesas se hicieron visibles desde la popa, momento en el que se activó la sirena de alarma, que resonó por todo el buque. Ni él ni su segundo comandante, W. E. A. Mullan, comprendieron lo que estaba sucediendo ni qué significaban aquellas explosiones y cañonazos que se oían en la distancia, y supusieron que el Chicago y los demás cruceros que avanzaban por el otro brazo del estrecho disparaban sus baterías antiaéreas. Sin embargo, apenas el capitán Riefkohl había ordenado incrementar la velocidad del Vincennes a 15 nudos, los haces de luz de los focos de búsqueda de tres barcos que aparecieron en la lejanía, a babor, lo iluminaron. Creyó que se trataba de barcos amigos, y les envió un mensaje por radio a la 1.52 pidiéndoles que los apagaran. Mientras lo hacía, una salva de disparos hechos desde el Kako fueron a impactar muy cerca de donde se encontraban. A la 1.53, los cañones de 8 milímetros del Vincennes respondieron al ataque e hicieron blanco en el crucero Kinugasa. Pero lo bueno terminó ahí, pues una lluvia de proyectiles

cayó sobre el buque y causó la explosión de los aviones que se encontraban en las catapultas, lo que a su vez provocó un incendio. Riefkohl inició las maniobras para llevar el barco a puerto, y en ese momento un obús explotó en el lado de popa del puente de mando, y otros dañaron gran parte de la estructura externa, los cañones y sistema de comunicaciones.

A la 1.55, el capitán intentaba desesperadamente escapar de la verdadera avalancha de proyectiles japoneses virando en redondo, en el momento en que dos torpedos del Chikai alcanzaban la popa y destruían la sala de calderas n° 4. A las 2.03, otro torpedo atravesó el casco y arrasó la sala de calderas n° 1. Sin embargo, el capitán todavía no había aprendido la lección, pues cuando más focos iluminaron el Vincennes por el otro lado, volvió a considerar que se trataba de barcos amigos y procedió a identificarse izando su bandera. Los japoneses creyeron que se trataba de la enseña de un almirante, e intensificaron más si cabe el bombardeo. «Guns» (el oficial de artillería) informó a Riefkohl de que todas sus baterías habían quedado destruidas. Así, el Vincennes, sin armas, era una masa de metal retorcido rebosante de cadáveres o de cuerpos de moribundos. Había incendios por todas partes, y la situación empeoró con la explosión de las municiones que llevaba a bordo. Pero a las 2.15, tan súbitamente como lo habían iniciado, los japoneses cesaron el ataque, apagaron los focos de vigilancia y desaparecieron en las tinieblas en dirección al este de la isla de Savo.⁴⁹

El almirante Mikawa, que había dejado fuera de servicio los cinco grandes cruceros estadounidenses y australianos en cuestión de minutos sin siquiera aminorar la velocidad, había terminado con sus reservas de torpedos y, por temor a un ataque aéreo, emprendió la retirada a 30 nudos y se perdió en la oscuridad del trópico. El contraalmirante Crutchley, por su parte, seguía bordeando la costa de Guadalcanal con siete destructores, demasiado lejos para poder hacer nada más que observar la destrucción de su escuadrón.

Mikawa tenía que tomar una decisión rápida: o regresar a las costas de Guadalcanal para destruir los valiosos buques logísticos, cumpliendo así con las órdenes que tenía por escrito pero exponiéndose a un ataque probable de los aviones estadounidenses con base en los portaaviones avistados aquel día, o poner rumbo al norte, reagrupar a sus fuerzas, que en aquel momento se encontraban dispersas, y regresar cruzando el estrecho. Al ignorar que Fletcher había emprendido la huida en la dirección contraria, poniendo mar de por medio entre él y la batalla de Guadalcanal, el almirante Mikawa decidió interrumpir la acción y dirigirse al norte. El destructor Ralph Talbot no tardó en encontrarse en la vía de la rápida retirada del enemigo, que con sus focos de vigilancia lo iluminaba como un árbol de Navidad, y en recibir el duro ataque de sus cañones. Joe Callaghan, el desconcertado capitán de corbeta, encendió sus luces de reconocimiento antes de responder al fuego japonés y ordenar el lanzamiento de cuatro torpedos. Muy dañado y escorado, el Talbot escapó en medio de una intensa lluvia, y a las 2.23 Mikawa prosiguió su rumbo al norte. Como Fletcher había llegado ya a aguas tranquilas, no había aviones con los que proceder a la persecución del almirante japonés, a pesar de las súplicas de Forrest Sherman que, a bordo del Wasp, exigía poder regresar. Así, Mikawa regresó sano y salvo a Rabaul convertido en héroe.⁵⁰

El ataque relámpago del almirante japonés duró exactamente 33 minutos y culminó con el hundimiento de cuatro cruceros pesados —el Canberra, el Vincennes, el Quincy y el Astoria—, a los que se sumó, el día 9, el del maltrecho Jarvis. El Chicago quedó seriamente dañado, lo mismo

que los destructores Patterson y Ralph Talbot. Todos los buques de guerra japoneses excepto uno regresaron a puerto: el crucero Kako resultó hundido el 10 de agosto por un submarino estadounidense S-44. Otros dos cruceros japoneses resultaron afectados, pero en la flota imperial hubo sólo 100 bajas, cifra muy inferior a la de 1.347 muertos estadounidenses y australianos (incluida la tripulación del Jarvis), que debía sumarse a la de los 709 heridos, algunos de los cuales sufrirían después el ataque de los tiburones, a pesar de ir montados en balsas.⁵¹

Los buques logísticos de Kelly Turner, comandante de la Fuerza Operativa, y los restos de su flota de desembarco —previendo acertadamente un posterior ataque de la aviación japonesa, abandonados por Fletcher y sin protección aérea ni naval— no tuvieron más remedio que zarpar de Guadalcanal ese mismo 9 de agosto a las 13.30, con las bodegas todavía medio llenas.⁵² Los marines de Archie Vandegrift quedaban a su suerte.

La batalla de la isla de Savo, como se la conoce, no fue sólo la peor derrota naval de la historia de Estados Unidos, sino que supuso un punto de inflexión en la Operación Torre de Vigilancia. La conquista de Guadalcanal podría haberse logrado, tal vez, en cuestión de días, y debería haber supuesto un número muy limitado de bajas. Ahora, sin embargo, habría de llevar muchos meses de duros combates que causarían muchas muertes de americanos y el hundimiento de muchos más buques de guerra en el estrecho de Ironbottom. Cuando, años después, le preguntaron a qué atribuía aquel descomunal desastre naval, Kelly Turner respondió: «A una labor de reconocimiento aéreo errónea e insuficiente, más errónea que insuficiente».⁵³ A pesar de los incansables esfuerzos que Turner realizó para ayudar a los marines, éstos le culparon de la debacle en su totalidad, y aún hoy mantienen sus acusaciones.

A primera hora de la mañana del 12 de agosto de 1942, muy lejos de allí, en el río Potomac, a bordo del Dauntless, un malhumorado oficial de guardia llamó con reticencia a la puerta del dormitorio de Ernest King, almirante de la Flota. Se trataba de una acción valerosa, si no temeraria, que en circunstancias normales le habría valido una dura reprimenda. Pero aquella ocasión era especial, y King, soñoliento, lo hizo pasar. «Almirante, tiene que ver esto. Algo va mal», le dijo Russell, alargando al comandante en jefe de la Marina estadounidense el despacho en el que se informaba del desastre de Savo, que se acababa de recibir. King, normalmente imperturbable, abrió mucho los ojos, incrédulo, mientras lo leía una y otra vez. «Deben de haberlo descodificado mal. Pídales que vuelvan a hacerlo.» Pero sabía que era cierto, y el propio King comentaría más tarde que «desde mi punto de vista, aquel fue el día más aciago de la guerra. Todo el futuro se volvió impredecible».⁵⁴

Capítulo 16

Operación KA

Se gobernarán por el principio de los riesgos calculados, lo que significa que evitarán exponer a su fuerza si no existe la alta probabilidad de infligir, como consecuencia de dicha exposición, un daño mayor al enemigo.

Almirante CHESTER NIMITZ, 28 de mayo de 1942¹

Mi valoración, al abandonar el cuartel general del almirante Ghormley, era la siguiente: hasta el momento, a la Marina le habían dado una buena paliza, y en aquel momento pendía de un hilo.

General de división HAP ARNOLD, *Global Mission* (1949)²

Como la mitad de su armamento, munición y provisiones no había podido desembarcarse, los marines estaban destinados a sobrevivir dos meses con las raciones de comida enlatada B y C que teóricamente debían durarles cuatro semanas, así como con lo que pudieran encontrar en las selvas circundantes. Con la precipitada marcha de Fletcher, que abandonó a su suerte a los marines en Guadalcanal, Turner se vio obligado a llevarse consigo las potentes armas de defensa costera, e incluso parte de la artillería antiaérea, dejando a un furioso general Archie Vandegrift y a sus hombres indefensos tanto ante los bombardeos navales enemigos como ante los ataques aéreos durante varios meses. Por suerte, gracias a la voluntad de acero del almirante Turner, apodado «el Terrible», que también se mantuvo al mando de los siguientes convoyes de suministros, se logró el desembarco de algunas baterías antiaéreas de 90 milímetros, lo que impidió que los aviones enemigos se atrevieran a volar a poca altura. Sin embargo, a la larga, no había nada que impidiera el avance de barcos y aviones, ni sus inevitables ataques diarios.

El 15 de agosto de 1942, Turner logró hacer llegar cuatro pequeños buques logísticos que transportaban una munición muy necesaria, gasolina para la aviación y bombas para el «campo de aviación de Henderson», como llamaban a la pista embarrada que usaban los marines. Con todo, lo que con más apremio necesitaban éstos eran barcos que protegieran los accesos y las aguas que circundaban Guadalcanal y, por supuesto, cazas y bombarderos que cubrieran el espacio aéreo. Los ataques del enemigo seguían produciéndose al mismo ritmo, salvajemente, sin nada que los detuviera, mientras los portaaviones de Fletcher, a buen recaudo, cubrían las rutas marítimas entre las Salomón y Espíritu Santo, bastante al sur de Guadalcanal y la principal zona de batalla. Tampoco su viejo compañero de la Escuela Naval, el almirante Robert Ghormley, hacía nada para enderezar la situación. Protegía sus buques de guerra (lejos de Guadalcanal); proteger a los

marines era asunto de Vandegrift.

Los marines, que vivían en mohosas tiendas de campaña plantadas en el lodo, rodeadas de nubes de mosquitos de malaria e inundadas a diario por las lluvias torrenciales, tenían la misión de derrotar a los 1.500 japoneses que, aproximadamente, quedaban en la isla. Pero con un contingente de unos 10.000 soldados disponibles para las operaciones terrestres en Tulagi y todo Guadalcanal —incluida la línea de la larga línea costera, selvática y sin caminos— el general Vandegrift estaba limitado a asegurar su perímetro defensivo más inmediato, en torno a la pista de aterrizaje. Sin aviones, que eran los únicos salvavidas en aquel momento, estaban condenados a la derrota.

Sin embargo, se organizaron operaciones ofensivas limitadas contra las tropas japonesas destacadas al oeste, más allá del río Matanikau, y el 19 de agosto tres compañías del 4º Regimiento de marines atacaron, y tomaron por un breve espacio de tiempo, los poblados de Kokimbona y Matanikau, tras causar 65 bajas entre el enemigo. Si aquel era el ritmo al que se iba a desarrollar la operación, tardarían semanas en peinar toda la isla, pues los bombardeos navales y aéreos que Vandegrift tanto temía obstaculizaban considerablemente sus actuaciones.

Además, a sus problemas se añadió otro nuevo cuando los japoneses procedieron al desembarco de refuerzos en islas remotas, operación contra la que Vandegrift no podía hacer nada. Lo cierto era que Tokio empezaba a prestar más atención a la cambiante situación que se producía al sur de las islas Salomón donde, si quería conquistar Port Moresby y cortar las vías navales estadounidenses, necesitaba situar de manera estratégica una serie de bases aéreas. La Marina japonesa era la clave de la solución, y el almirante Yamamoto convocó a su flota combinada y a 17.000 soldados en Truk. Como Filipinas había quedado muy desprotegida durante la primera quincena del asalto enemigo, el Ejército japonés había podido avanzar en dirección sur con mucha mayor celeridad de la que habían previsto. Era el momento de concentrarse en Port Moresby y, en consecuencia, en Guadalcanal. Si los acontecimientos en el archipiélago filipino se hubieran desarrollado de otro modo, la situación a la que se enfrentaba Vandegrift y el Ejército australiano en Nueva Guinea no se habría deteriorado tan deprisa.

El contraalmirante Tanaka Raizo, sin duda uno de los altos mandos más agresivos y competentes de la Marina japonesa, hizo llegar el primer convoy de refuerzos de emergencia ordenado por Yamamoto a Guadalcanal el 17 de agosto, en un desembarco secreto que tuvo lugar en Tassafaronga, al oeste del campo de aviación de Henderson, fuera del alcance de las armas de los marines. Al día siguiente repitió la operación, transportando los suministros a bordo de doce submarinos. Aunque el alto mando militar japonés seguía subestimando el contingente americano en la isla —creía que no superaba los 2.000 hombres—, su refuerzo de 6.000 soldados no tardaría en causar estragos entre los marines, al tiempo que los destructores de Tanaka seguían bombardeándolos con total impunidad.³ Como los primeros 31 aviones estadounidenses iban a tardar aún dos días en llegar, el 20 de agosto Vandegrift envió por radio un SOS a Espíritu Santo solicitando ayuda de largo alcance. Pero aunque horas más tarde llegaron algunos B-17, sólo una de los centenares de bombas que lanzaron hizo impacto en un destructor y le causó daños de consideración. Así, Tanaka tuvo vía libre para regresar durante la noche siguiente, y durante los dos días posteriores. Incluso así, un paralizado Robert Ghormley seguía sin hacer nada, excepto

lamentarse de lo inútil de su situación.

Mientras eso sucedía, el primer ministro Tójó eximió a la Marina japonesa de operaciones terrestres cuando el Ejército asumió el mando de Guadalcanal, que esperaba reconquistar en un breve período de tiempo. El general Tójó y el Consejo Supremo de Guerra ya habían cometido errores de cálculo en otras situaciones que acabarían teniendo consecuencias a largo plazo para los cuerpos terrestre, naval y aéreo. Las Fuerzas Armadas, por ejemplo, se encontraban demasiado dispersas, les faltaba el apoyo logístico para mantener las operaciones, a pesar de la impresionante exhibición de fuerza que la Flota Combinada había realizado en Truk. Sin embargo, la dotación naval iría reduciéndose gradualmente, y Tokio ya se mostraba incapaz de aumentarla o reemplazarla. No era sólo que los japoneses tuvieran escasez de buques logísticos —de ahí que cada vez dependieran más de destructores y submarinos para sus misiones de transporte—, sino que también carecían de suministros, armamento y hombres, pues el grueso de su Ejército estaba destinado en China, Taiwán (Formosa), Filipinas y Nueva Guinea. También su fuerza aérea empezaba a resentirse con la pérdida de sus pilotos más experimentados, que se prolongaría durante los siguientes doce meses, una vez Marc Mitscher se hiciera cargo de Guadalcanal.

Por otra parte, Vandegrift seguía sin conocer la decisión de Tokio de reforzar Guadalcanal. El primer indicio de que estaba produciéndose un cambio importante lo tuvo el 20 de agosto, cuando las tropas japonesas prepararon una emboscada al Batallón de Armamento Especial de los Marines en el río Ilu, o Tenaru, al este de Hender/son. En la batalla cuerpo a cuerpo, brutal, que siguió, los marines acabaron matando a la mayoría de los asaltantes, gracias a un pelotón de tanques ligeros. Cuando cayó la noche, 777 de los 900 soldados recién llegados al mando del coronel Ichiki Kiyonao habían sido eliminados. Atónito, desesperado, el hasta entonces invicto coronel se envolvió en su bandera nacional y se dejó caer sobre su sable. Cien marines resultaron muertos o heridos.⁴ Descontando el desembarco, aquel había sido el primer combate cuerpo a cuerpo con el supuestamente «invencible» Ejército japonés, que con tanta facilidad y éxito había avanzado por gran parte del Extremo Oriente. Y los marines lo habían aniquilado.

Port Moresby y Australia seguían siendo la prioridad de Tokio en aquel momento, pero antes de lograr aquella conquista, debían ejecutarse las dos últimas fases del plan maestro del alto mando. En ellas se incluía el establecimiento de dos campos de aviación grandes en Guadalcanal y la captura de la bahía de Milne, en el extremo meridional de Nueva Guinea. Sin embargo, el tiempo no jugaba a favor de Tokio en esta guerra. La 8ª Flota Japonesa, compuesta por 55 buques de guerra y tres portaaviones, recibió la orden de perseguir y destruir a la Marina estadounidense, y de limpiar los mares de sus naves de una vez por todas. Simultáneamente, la 11ª Flota Aérea japonesa bombardeaba Guadalcanal noche y día, mientras tropas de la 17ª del Ejército seguían desembarcando con órdenes de tomar el campo de aviación de Henderson en el plazo de tres días. Al menos, ése era el plan. Como el primer contingente de soldados japoneses había sido aniquilado por los marines, la reciente revisión de los planes de conquista de Guadalcanal, u Operación KA incluía el uso de una fuerza descomunal. Los japoneses ya habían sometido a los marines a bombardeos aéreos diarios (a veces se producían dos veces al día) desde su desembarco. El General Tójó insistía ahora en que debían derrotar a los americanos de una vez por todas. Como Día D de la Operación KA, que debía recurrir al uso combinado de las fuerzas de Rabaul y Truk,

se escogió el 24 de agosto. No había ni un instante que perder.

Era evidente que los primeros escuadrones de bombarderos Dauntless de los marines, así como los cazas F4F Wildcat que aterrizaron en el campo de Henderson el 20 de agosto, iban a resultar insuficientes para la defensa de los barcos destacados en el área de Guadalcanal, carencia que ni siquiera se vería subsanada con la llegada de los aparatos que debían llegar en el transcurso de las semanas siguientes. Hasta el momento, el Ejército, la Marina y la aviación aliadas se habían desplegado de manera tan poco eficaz que no habían obstaculizado de manera apreciable los ataques aéreos o navales japoneses. Desde un punto de vista estrictamente tecnológico, los aviones estadounidenses tenían problemas. Los P-40 del Ejército eran lentos y volaban a poca altura, a diferencia de los «Zekes» japoneses, más ligeros, con mucha mayor maniobrabilidad y motores más potentes. Además, ningún avión de guerra estadounidense contaba con un número mínimo de piezas de recambio, imprescindibles a causa de las batallas, los frecuentes accidentes y el desgaste diario. Aquel sería un problema grave durante muchos meses, que no se solucionaría hasta que el almirante Towers se decidiera a atajarlo. Por si eso fuera poco, la gasolina y la munición estaban tan racionadas, en gran medida a causa de los ataques aéreos y los bombardeos navales, que algunos días los aviones americanos debían quedarse en tierra, incluso cuando recibían avisos de ataques inminentes. Con todo, a pesar de los contratiempos, la ayuda venía de camino.

El 1 de septiembre de 1942, los primeros Batallones de Construcción Naval «Seabees» recién organizados y compuestos por 392 oficiales y soldados, y dirigidos por el comandante Joseph Blundon, llegarían a Guadalcanal con equipo pesado (y cañones de 127 milímetros), para ampliar el campo de aviación y construir carreteras, embarcaderos y puentes. Se trataba de ingenieros profesionales y obreros de más edad, a los que habían reclutado como marines y que habían recibido instrucción de combate, que se enfrentarían con éxito a retos hasta entonces desconocidos en ciénagas infestadas de malaria. Con el tiempo, además, llegarían a construir otros dos aeródromos.

El almirante Ghormley apenas abandonaba el buque que, en Nouméa, se había convertido en su cuartel general, y fue allí donde le informaron de los atípicos preparativos militares que se estaban llevando a cabo en Rabaul y Truk, y desde donde alertó al almirante Fletcher y a sus tres portaaviones —el Enterprise, el Saratoga y el Wasp—, que seguían situados al sur de las islas Salomón. Fletcher esperaba que llegaran refuerzos (el portaaviones Hornet, los nuevos acorazados Washington y South Dakota, el crucero antiaéreo especial Juneau, y más destructores, todos ellos en ruta desde la Costa Este y Pearl Harbor). Sin embargo, tanto Ghormley como Fletcher seguían evitando la Ranura y la complicada situación a la que se enfrentaban los marines. Así, la Marina japonesa realizaba varios desembarcos semanales de ida y vuelta, con unos horarios tan pautados que los marines allí destacados se referían, irónicamente, a aquellos convoyes enemigos, llamándolos el Expreso de Tokio.

Pero Ghormley, pesimista por naturaleza, estaba en sus peores momentos, y sus hombres, sin liderazgo, desmoralizados y paralizados, se sentían incapaces de tomar decisiones o de emprender las acciones que tanta falta hacían. La Marina necesitaba portaaviones, cruceros, bombarderos y

cazas, según informó Ghormley a Nimitz, a pesar de la presencia obvia de cuatro portaaviones que llevaban a bordo varios cientos de aparatos. Pero él insistía en que no podía hacer nada. Así, en Guadalcanal murieron innecesariamente muchos marines, pues Bob Ghormley y Frank Jack Fletcher no hicieron acto de presencia ni proporcionaron la asistencia aérea y de artillería que necesitaban. Aquella actitud apática resultaba enervante y, por desgracia, muy contagiosa. Era evidente que había que hacer algo para hacer reaccionar al mando estadounidense, pero, por el momento, no pasaba nada. Haría falta que se perdieran más buques, aviones y vidas de americanos para que Nimitz, consternado, tomara alguna decisión.

El 23 de agosto, la Operación KA seguía su programa de acuerdo a los tiempos estipulados. La Flota Combinada japonesa, al mando estratégico de Yamamoto Isoroku, que iba a bordo del gran acorazado Yamato, avanzó en dirección sudeste con el objetivo de destruir la Flota del Pacífico de Estados Unidos y expulsar a los marines de Guadalcanal. La fuerza del almirante comprendía los dos grandes portaaviones del almirante Nagumo, el Zuikaku y el Shokaku, el portaaviones ligero Ryujo, el pequeño portaaviones de escolta Junyo —con capacidad para 177 aparatos—, cuatro acorazados, dieciséis cruceros, treinta destructores, un portahidroaviones, unidades de transporte y veinticuatro submarinos. Para enfrentarse a ese impresionante despliegue naval, Fletcher, que aún no había sido relevado de su puesto de mando, contaba con tres portaaviones —con capacidad para 259 aviones—, un acorazado, siete cruceros y dieciocho destructores.⁵ Además, disponía de cazas y bombarderos de base terrestre que debían proporcionar apoyo a su 61ª Fuerza Operativa.

La Flota Combinada de Yamamoto hacía empujarse cualquier fuerza naval que Nimitz y Ghormley hubieran podido reunir, pero el contraste no era tal en el aspecto más básico: la fuerza aérea. Los aviones de guerra eran las armas más poderosas de cualquier flota. Y los japoneses realizaron sólo 101 salidas contra la Flota estadounidense.

Fletcher contaba con una clara ventaja aérea, pero al ser un oficial acostumbrado a las tradicionales batallas de superficie, la superioridad naval de Yamamoto lo intimidaba. No le entraba en la cabeza el hecho elemental de que todos aquellos poderosos acorazados y cruceros del almirante japonés no podrían aproximarse a los barcos estadounidenses si él actuaba con decisión y se adelantaba en el lanzamiento de su fuerza aérea en una serie de ataques bien coordinados. Pero no; el almirante americano se fijaba en el tamaño y el número de naves enemigas y se acobardaba.

La Segunda Flota del almirante Kondo, que constituía la fuerza de apoyo, formaba la vanguardia de la fuerza naval de Yamamoto: estaba constituida por los acorazados Hiei y Krishna, así como por dos cruceros pesados y ligeros con escolta de destructores, pero de momento sólo contaba con un portaaviones, el Junyo, el más lento de la flota. Nagumo, como Fletcher, era un «zapato negro»* a quien no gustaban los portaaviones y que no sabía sacarles el mejor partido. Si hubiera acercado más sus portaaviones más rápidos, las cosas podrían haberse desarrollado de un modo muy distinto.

La 8ª Flota, o Fuerza de los Mares Exteriores del Sur, comandada por el almirante Mikawa, estaba compuesta por seis cruceros pesados y ligeros, algunos destructores y no contaba con ningún portaaviones. El convoy de escolta del almirante Tanaka —formado por el crucero ligero Jintsu, ocho destructores y tres buques de transporte de tropas— no estaba allí para luchar, sino

para hacer posible el desembarco de hombres y equipos.

La verdadera fuerza de la flota de Yamamoto estaba en manos del almirante Nagumo y su 3ª Flota, que tenía en sus manos la llave de cualquier posible victoria, pues contaba con los tres portaaviones rápidos, el Zuikaku, el Shokaku y el Ryujo. El éxito japonés en Pearl Harbor había demostrado que lo que contaba eran los aviones de guerra, pero aquel día, éstos y la 3ª Flota habían quedado muy atrás. Por suerte para los japoneses, Frank Jack Fletcher había aprendido aún menos de los ataques del 7 de diciembre de 1941.

A medida que las dos flotas enemigas se acercaban la una a la otra, seis submarinos, avanzando de frente, barrían el mar a la vanguardia de Kondo. En un movimiento poco habitual en los japoneses, que normalmente desplegaban sus submarinos lejos del escenario bélico, otra división de éstos avanzaba al sudoeste de las islas de Santa Cruz para interceptar cualquier barco estadounidense que pudiera venir en esa dirección, mientras otras cuatro divisiones se desplegaban al sur de las Salomón. El almirante Yamamoto, decidido, empezaba a tender una red de muy amplio alcance: no quería vivir otro Midway.

Entretanto, el convoy separado del almirante Tanaka se dirigía directamente hacia Guadalcanal, donde sus tres buques logísticos habían recibido órdenes de desembarcar al grupo de refuerzo de 1.500 hombres durante el bombardeo naval de la isla. Simultáneamente, sus aviones de guerra con base naval bombardeaban el campo de aviación de Henderson. Se trataba de una operación ambiciosa y compleja, de las que gustaban a Yamamoto y a Hirohito. Si todo salía bien, la isla volvería pronto a manos japonesas, y los portaaviones estadounidenses acabarían en el fondo del mar.

Sin embargo, en esta ocasión, los americanos no estaban totalmente desprevenidos, gracias a la alerta enviada por los guardacostas australianos destacados en sus puestos aislados de la selva, y a los aviones de reconocimiento estadounidenses que, a las 9.50, advirtieron al cuartel general de Ghormley de los movimientos de la Flota combinada. Un hidroavión PBY fue el primero en avistar parte de la flota —buques logísticos y destructores japoneses—, bastante más al oeste que el cuerpo principal, que se dirigía a Guadalcanal. En ese momento, los tres portaaviones de Fletcher se encontraban al sur de la isla de San Cristóbal, y aproximadamente a 180 millas del campo de aviación de Henderson, dentro del radio de ataque enemigo.

Una vez más, Fletcher vaciló y dejó que transcurriera un tiempo precioso antes de ordenar el despegue de una gran fuerza de reconocimiento formada por 37 aviones de bombardeo en picado y torpederos, lo que no hizo hasta pasadas casi cinco horas tras el avistamiento de la flota japonesa. A las 15.15, al escuadrón de Fletcher se unieron otros 23 aviones adicionales procedentes del campo de aviación de Henderson. Pero Fletcher (y la Marina de Estados Unidos) pagaron un precio muy alto por su empecinamiento, pues para entonces, los cielos despejados de la mañana ya se habían cubierto de espesas nubes, y todos los aviones regresaron a Henderson sin haber visto nada. Aquella noche se enviaron otros cinco PBY bimotores, que tampoco tuvieron éxito.

Sin embargo, el almirante Tanaka había reaccionado de inmediato al ver los primeros aviones enemigos de reconocimiento, había alterado el rumbo y había proseguido en dirección a la isla de Santa Isabel. El grupo del almirante Kondo, más de cien millas al este de los buques logísticos de Tanaka, también tomó la precaución de variar el rumbo y dirigirse al noroeste a las 18.00. Por qué

tardó tanto en reaccionar Fletcher tras el primer avistamiento es algo que no ha podido saberse hasta la fecha, pero su falta de iniciativa demostró, una vez más, tener mortíferas consecuencias para los hombres bajo su mando. El resultado fue que, en la medianoche del 23 de agosto, el Servicio de Inteligencia de la Flota del Pacífico todavía no sabía dónde se encontraba el grueso de la fuerza naval japonesa, incluidos los portaaviones. Fletcher apuntó que probablemente estaría al norte de Truk, aunque no aportó ninguna razón lógica para avalar una posición tan poco probable. En cierto sentido, Fletcher se enfrentaba a una situación similar a la que se había producido antes de la devastadora batalla de cruceros frente a las costas de Savo, dos semanas atrás. En aquella ocasión, los guardacostas también habían visto a la flota enemiga abandonar Truk y desaparecer durante varias horas, para aparecer luego, de pronto, ante la isla de Savo. Ahora, una fuerza naval japonesa acababa de desvanecerse. Sin embargo, para casi todo el mundo (excepto para Frank Jack Fletcher), su destino resultaba obvio. En realidad, para Chester Nimitz sólo existían dos blancos posibles: Nueva Guinea y Guadalcanal. Como los japoneses conocían el renovado esfuerzo que estaba haciendo Estados Unidos para desarrollar y asegurarse ésta, y sabían que la flota americana se encontraba en la zona con unos portaaviones con los que ya se habían enfrentado en Midway, parecía que Guadalcanal era el objetivo más probable.

Para agravar su anterior error de juicio, Fletcher volvió a caer en él, y separó el grupo del portaaviones Wasp, al mando del almirante Leigh Noyes, ordenando que se dirigiera cientos de millas al sur, alejándolo de Guadalcanal y de la batalla que se avecinaba, para permitir que los destructores «repostaran». Posteriormente quedó demostrado que los destructores de Fletcher no andaban escasos de combustible, que transportaban una media de 320.000 litros, cantidad suficiente para varios días de navegación.⁶ De ese modo, lo que Fletcher logró fue quedarse sólo con dos portaaviones, reducir su capacidad aérea (sus «grandes armas») en un tercio, a pesar de que le habían notificado que parte de una poderosa flota japonesa había sido divisada aquel mismo día. Ni Yamamoto podría haber soñado con un aliado mejor. Los cielos siguieron encapotados aquella noche y la mañana siguiente, y una vez más, los aviones de reconocimiento del Saratoga debieron regresar a su base aquel 24 de agosto a causa de los resultados negativos.⁷ Pero la desaparición completa de la 1ª, la 2ª y la 8ª flotas japonesas —tres portaaviones, cuatro acorazados y dieciséis cruceros—, no parecía preocupar al almirante Fletcher, ni siquiera sus sospechas.

A las 9.05 del 24 de agosto, aviones navales estadounidenses de reconocimiento empezaron por fin a informar de la aproximación de la flota enemiga, frente a la que iban el portaaviones Ryujo, el crucero Tone y un refuerzo de destructores. No se encontraban al norte de Truk, como había previsto Fletcher, sino que avanzaban con rumbo sur, y en realidad se encontraban a apenas 260 millas al noroeste de su Fuerza Operativa 61ª. Hacia las 11.00, Fletcher ya sabía que ellos también habían sido detectados, y 28 minutos después se confirmó que el enemigo se encontraba ya a 245 millas y seguía aproximándose. Aun así, en vez de alertar a sus pilotos y de ordenar que armaran los aviones, Fletcher no hizo nada. Sólo a las 12.29 —61 minutos después de la última confirmación— autorizó a Tom Kinkaid a ordenar el despegue de los aparatos del Enterprise. También se localizaron dos grandes portaaviones de Yamamoto, aunque Fletcher, en un primer momento, no dio crédito a los informes de sus propios pilotos porque ello habría significado

admitir que su anterior predicción era errónea.

A diferencia de él, el contraalmirante Hará Chuichi, muy decidido, y que se encontraba ya a tan sólo 190 millas al nordeste de Guadalcanal, ordenó el despegue de sus primeros doce cazas y bombarderos desde la cubierta del Ryujo a las 14.20; a ellos se unieron los bombarderos bimotores japoneses con base en Rabaul. Su objetivo era bombardear el campo de aviación de Henderson. Transcurridos 28 minutos, cuando el Ryujo se encontraba a cien millas de la Fuerza Operativa 61ª, hizo despegar otros nueve cazas, y sólo entonces, por primera vez, lo detectaron los radares de Fletcher.⁸ El Escuadrón 223 de cazas de los marines se congregó a tiempo en Henderson para salir en su persecución, y aunque llegaron a caer algunas bombas en el campo de aviación, los aparatos estadounidenses destruyeron 21 aviones japoneses en el aire y obligaron al resto a dispersarse.

Hasta transcurridas dos horas y quince minutos del avistamiento de las 11.28, el almirante Fletcher no pasó a la acción y ordenó el despegue de 38 bombarderos y torpederos con la misión de atacar el Ryujo, no los portaaviones de mayor tamaño. Habían pasado cuatro horas y cuarenta y cinco minutos desde el avistamiento del portaaviones ligero. El primer informe sobre el resto de la Flota Combinada de Yamamoto llegó a las 14.00, y en él se confirmaba la presencia de los portaaviones pesados. Media hora después, el Shokaku y el Zuikaku se encontraban a tan sólo 198 millas de la flota de Fletcher y seguían su aproximación. La comunicación por radio entre los aviones y el director de vuelo de Fletcher era errática por culpa de las tormentas tropicales, y éste no logró desviar a los 38 primeros hacia otros blancos más importantes. Con más aviones de reconocimiento japoneses cerca de la flota de Fletcher, el almirante americano incrementó la patrulla aérea de combate que protegía sus portaaviones.

Pero, de alguna manera, parte del mensaje de radio llegó a algunos de los aviones del Enterprise, porque cinco Avengers, que habían despegado anteriormente, atacaron tanto el Shokaku como el Ryujo, aunque sin éxito. Otros dos Avengers, que se preparaban para atacar el Tone, fueron alcanzados por cazas japoneses, y sólo uno de ellos consiguió escapar. Entretanto, a las 15.57, el primero de los grupos del Saratoga había alcanzado el Ryujo. Los motores de los 30 bombarderos estadounidense rugían al descender desde una altitud de 1.400 pies, cuando sus bombas de 1.000 toneladas de peso explotaban alrededor del portaaviones ligero. Otros seis Avengers se unieron al ataque, soltando sus torpedos sobre el Ryujo desde una altura de doscientos pies, inmersos en el fuego antiaéreo y de los cazas japoneses. Al menos uno de ellos hizo impacto a babor del portaaviones, partiendo el timón y provocando un incendio. Parte de la tripulación abandonó el barco, que se hundió a las 20.00 con 624 de sus 924 hombres a bordo; más tarde, catorce de sus aviones, que regresaban de Guadalcanal, tuvieron que realizar amarajes forzosos.⁹ Excepto uno, todos los aviones estadounidenses regresaron a sus bases sanos y salvos. Sus pilotos estaban exultantes, a pesar de que no habían hecho blanco en su principal objetivo, que eran los dos grandes portaaviones japoneses.

El almirante Nagumo, que había perdido cuatro portaaviones en Midway en el mes de junio, deseaba vengarse, y ordenó el inicio de dos ataques contra los de Fletcher a las 14.55 —veintidós desde el Shokaku y otros quince desde el Zuikaku, seguidos de otro, que tuvo lugar a las 16.00.¹⁰ Para entonces, incluso Fletcher estaba listo, aunque los dos portaaviones estadounidenses actuaran

sin coordinarse y se encontraran lejos el uno del otro, rodeados de cruceros, destructores y de un solo acorazado. Towers había implorado a los comandantes de los portaaviones que operaran muy juntos a fin de lograr una mejor concentración del fuego antiaéreo, pero Fletcher había prescindido de sus consejos.

A las 16.02, los radares de los barcos detectaron las primeras «manchas» a apenas 88 millas. En ese momento despegaron más F4F Wildcats, elevando a 55 el número de aparatos que patrullaban sobre el portaaviones. Entonces, el Enterprise despejó sus cubiertas y sus últimos 18 bombarderos y torpederos se lanzaron al ataque de los portaaviones de Kondo, más de una hora después de que éste hubiera ordenado el despegue de sus aparatos, que en aquel momento se abalanzaban sobre los barcos americanos. Pero incluso en ese momento, Fletcher estaba tan aturdido y poco preparado que los tripulantes de los últimos siete aviones del Saratoga no tuvieron tiempo de ponerse sus uniformes de vuelo ni de llevarse sus equipos de vuelo o de navegación antes de despegar. Los celos de Jack Towers sobre la competencia de Fletcher al mando de un portaaviones quedaban justificados.

A las 16.38, unos veinte bombarderos enemigos, protegidos por grupos de cazas, aparecieron sobre la flota americana, y los Wildcats se abalanzaron sobre ellos en una serie de reñidos combates. El brigada Don Runyan abatió cuatro aparatos en cuestión de minutos. La confusión aumentaba mientras los bombarderos, torpederos y cazas japoneses se mezclaban con los Wildcats. Un grupo de diez bombarderos americanos que volvían de atacar el Ryujo descubrieron de pronto que cuatro aviones de bombardeo en picado Val estaban a punto de darles alcance. Se unieron sin dilación al desordenado combate y abatieron a tres aviones enemigos.

Y la batalla todavía no había terminado. A las 16.41, el Saratoga advirtió al Enterprise de que, a apenas diez millas de allí, había Kates y Vals* que se dirigían hacia ellos.¹¹ Veinticuatro Vals se abalanzaron desde una altitud de 18.000 pies. El Enterprise los recibió con baterías antiaéreas de 127 y 28 milímetros, así como con otras de 20 milímetros. El gran portaaviones viró pesadamente en un par de ocasiones para esquivar las bombas lanzadas por los atronadores bombarderos, que descendían hasta el nivel de la cubierta. Tras fallar por muy poco en una ocasión, lograron un primer impacto. Una bomba de efecto retardado se coló por el ascensor de la rampa de aterrizaje y penetró en el hangar. Explotó en el tercer sótano y, además de provocar la muerte a unos treinta y cinco marineros, originó varios incendios y abrió una brecha en el casco del buque bastante por debajo de la línea de flotación. Una segunda bomba detonó entre varios cañones de 127 milímetros y mató a otros treinta y nueve hombres. La tercera hizo impacto en la pista de despegue, a popa de la isla, pero resultó defectuosa en parte y sólo produjo una débil explosión.¹² Por todo el portaaviones operaban equipos de la tripulación encargados del control de daños que se dedicaban a apagar los incendios, a sellar la vía de agua y a atender a los heridos. Mucho más arriba, en el cielo, sobre el buque en llamas, los aviones norteamericanos libraban otra batalla contra los Vals y los Kates. Los Wildcats abatieron más bombarderos enemigos, mientras desde el North Carolina, que se encontraba a popa del portaaviones, y desde los demás cruceros y destructores, las baterías antiaéreas abatían muchos otros. Los Vals lanzados contra el North Carolina no daban en el blanco gracias a que los cazas Wildcat los interceptaban. A muchas millas de allí, el Saratoga seguía intacto.¹³

A pesar de su precaria situación, el Enterprise aún mantenía aviones en el aire, y a las 17.49 ya había alcanzado una velocidad de 24 nudos para recuperarlos. Apenas todos ellos estuvieron de vuelta en su base, el motor de dirección quedó fuera de servicio como consecuencia del bombardeo. El timón quedó encallado a los 20 grados y el enorme buque circular del capitán Arthur David se convirtió en un blanco fácil en caso de que llegara una segunda oleada de aviones de Nagumo. Transcurridos cuarenta minutos, los ingenieros conectaron un motor auxiliar de apoyo al inmenso timón, tras lo que el Enterprise pudo seguir su curso. La segunda incursión de aviones de Nagumo, compuesta por treinta aparatos, llegó a estar a menos de cincuenta millas del humeante portaaviones, pero no dio con él, y los aparatos regresaron a su base con su cargamento de bombas y torpedos intacto.

Los pilotos estadounidenses no tuvieron más éxito en su ataque a Nagumo, pues los últimos veinticinco aviones de bombardeo en picado y torpederos que despegaron del Enterprise lanzaron al mar su cargamento antes de aterrizar a las 20.00. Los siete aparatos del Saratoga, que no lograron reunirse con un escuadrón de aviones del Enterprise, sí dieron por fin, a las 17.35, con la Fuerza de Avance de Kondo, que aún mantenía rumbo al sur y se encontraba al norte de las islas Steward. El fuego de las baterías antiaéreas enemigas no se hizo esperar y logró que cinco de los torpederos norteamericanos fallaran en sus intentos de atacar los grandes buques de Kondo. Los otros dos aviones de bombardeo en picado del Saratoga se encontraron con lo que sus pilotos tomaron por un acorazado, e iniciaron un brusco descenso en picado, tras el que arrojaron sus bombas. En efecto, éstas hicieron impacto sobre el Chitose, que resultó ser un portahidroaviones. Las bombas le dañaron gravemente el casco y le abrieron una vía de agua mientras, en cubierta, los hidroaviones tocados explotaban y provocaban incendios en el barco que se escoraba por momentos.

Aunque el Saratoga no llegó a ser atacado en el transcurso de la batalla, había perdido gran parte de sus aviones —sólo siete de ellos regresaron, y unos pocos más alcanzaron las costas de Guadalcanal y San Cristóbal—. El capitán DeWitt Ramsey y el comandante del grupo de aviación Harry Felt permanecieron horas en el puente de mando, escrutando el cielo en busca de unos aviones y unos pilotos que no regresaron jamás. A bordo del Enterprise, cada vez más escorado, el capitán Davis y Maxwell Leslie, comandante del grupo de aviación, tuvieron más suerte en ese sentido y lograron recuperar setenta de sus ochenta y siete aviones. Bastante más al sur, rumbo al norte a toda máquina, el capitán Forrest Sherman, a bordo del portaaviones Wasp, rezaba por llegar a tiempo y maldecía al almirante que lo había abandonado inmediatamente antes de aquella importante batalla.¹⁴

El almirante Kondo, a pesar de que su segunda incursión no le había servido para localizar a los portaaviones estadounidenses, había recibido informes inexactos de sus pilotos, que aseguraban que dos portaaviones y un acorazado habían resultado seriamente dañados. Así, decidió seguir con la persecución de la fuerza operativa del almirante Fletcher con la intención de hundir los buques tocados en una última batalla nocturna. Tras volver a unirse al grupo de vanguardia a las 16.30, puso rumbo a toda máquina hacia un punto que quedaba justo al nordeste de las islas Stewart y en el que sus pilotos decían haber visto a Fletcher. Sin embargo, a las 23.30, un perseverante pero indignado Kondo seguía sin encontrar nada, y ordenó a sus dos acorazados,

diez cruceros y sus destructores acompañantes que volvieran a poner rumbo al norte. Llegaron a Truk el día 28 de agosto.¹⁵ Los temores de Fletcher sobre la inmensa superioridad enemiga en acorazados y cruceros resultaron infundados; sólo las «armas de mayor tamaño» del TF 61, es decir, sus aviones, habían entrado en contacto con los buques de guerra enemigos. El evidente error de cálculo de Fletcher se tradujo en cientos de bajas estadounidenses.

Sin embargo, aquello no supuso el fin de la operación japonesa, pues el Grupo de Transporte del almirante Tanaka, que avanzaba por separado y todavía no había sido detectado, seguía su curso hacia Guadalcanal. A las 2.23 del 25 de agosto, su buena suerte se agotó, pues un PBY lo descubrió. Entonces, cuando el Jintsu, buque insignia de Tanaka, se aproximaba a Punta Taivu (Guadalcanal) a plena luz del día, a las 7.40, donde debía encontrarse con una potente fuerza de bombardeo (que jamás llegó), cuatro SBD —aviones de bombardeo en picado de la Marina— del campo de aviación de Henderson lo avistaron y lo atacaron. Una bomba hizo impacto de lleno entre las torretas A, causó graves daños al buque y destruyó su sistema de comunicación. Al quedar su buque insignia fuera de servicio, Tanaka se trasladó al destructor Kagero. El Jintsu, muy tocado, inició el regreso hacia Truk.

Por una vez, los norteamericanos atacaban sin tregua. A las 8.07 llegaron más buques de guerra y bombardearon el Kinryu Maru, barco de transporte de tropas de 9.300 toneladas, causando su destrucción total al lograr hacer explotar la carga separada de munición que transportaba. Como Vandegrift había radiado la posición del convoy de Tanaka cuando lo avistó por primera vez, tres fortalezas voladoras B-17 llegaron desde Espíritu Santo a las 10.27 y causaron graves daños al destructor Mitsuki, que en aquel momento asistía a los supervivientes del Kinryu Maru, que se hundía. Tras abandonar apresuradamente el destructor, Tanaka recibió la nueva orden de retirarse a las Shortlands, porque la Operación KA se había cancelado. Transfirió a casi todos los supervivientes a sus destructores y logró rescatar a varios vientos de soldados y subirlos a cubierta antes de partir rumbo al norte.

No se sabe a ciencia cierta por qué canceló Yamamoto el bombardeo sobre Henderson programado para las primeras horas del 25 de agosto, pues los aviones y los barcos estadounidenses rara vez volaban o navegaban de noche. Sea como fuere, lo que hizo fue enviar veintidós bombarderos, escoltados por cazas, a bombardear el campo de aviación de Henderson. A pesar de que causaron muy pocos daños, lograron el objetivo de distraer a la Marina de Estados Unidos y a sus pilotos, y permitieron que Tanaka escapara. Así, se ponía punto final a la batalla de las Salomón Orientales (o segunda batalla del mar de Salomón, como a veces se la denomina).

A unas 175 millas al sudeste de San Cristóbal, la Fuerza Operativa del almirante Fletcher ya se encontraba repostando aunque, como era habitual en él, sus órdenes estaban exentas de urgencia. El North Carolina y el Atlanta se habían unido para proteger el Saratoga, mientras el Enterprise, muy dañado, seguía su lenta travesía de regreso a los astilleros de Pearl Harbor para someterse a una reparación en profundidad (que costó varios millones de dólares de la época). La indecisión del almirante Fletcher, y su incapacidad para actuar horas antes en la batalla de las Salomón Orientales, permitió a Tanaka el desembarco de refuerzos, e hizo posible que la aviación japonesa

atacara Henderson. Mientras tenían lugar los combates propiamente dichos, había permitido que los dos mayores portaaviones japoneses, el Shokaku y el Zuikaku, así como todos sus acorazados y sus cruceros pesados, escaparan más o menos ilesos. Harry Felt y Max Leslie, los comandantes del grupo de aviación del Saratoga y el Enterprise, respectivamente, habían hundido el portaaviones ligero Ryujo y el portahidroaviones Chitose, además de causar graves daños en el Jintsu y de hundir un destructor. Si Ghormley y Nimitz hubieran puesto a un Mitscher al frente del TF 61 —a alguien que nunca se hubiera alejado del Wasp a las puertas de una importante batalla naval, y que supiera algo de tácticas de portaaviones—, la batalla de las Salomón Orientales habría podido acabar siendo una gran victoria estadounidense. Pero no; bajo mando de Ghormley, la Ranura siguió abierta, y los buques y los aviones japoneses siguieron transitando cada noche esa ruta, lanzando ataques aéreos y bombardeos terrestres contra Henderson y aportando continuos refuerzos de soldados, armas y suministros a Guadalcanal, mientras la Marina y la aviación estadounidenses se retiraban puntualmente de la escena cuando anochecía. La situación no puede describirse sino como grotesca. No había nada que impidiera a Ghormley y a Fletcher cruzar la Ranura y el estrecho en ambos sentidos, como hacían los japoneses, ni situar submarinos en las embocaduras, a ambos lados de Savo. Como mínimo, habrían podido cerrar con facilidad los canales norte y sur de la isla con artillería de costa y destructores dispuestos en el sentido horario, así como con la ayuda de los torpederos de patrulla (PT) que llegaron más tarde. Dicho de otro modo, el material de guerra básico ya se encontraba en sur del Pacífico, pero el almirante Ghormley se negó a su despliegue. Así, a los japoneses se les permitió reforzar Guadalcanal con más de 30.000 soldados, y con toneladas de munición, tanques y armamento pesado. Por otra parte, el plan maestro nipón, la Operación KA, que pretendía la destrucción total de la flota estadounidense del Pacífico y la reconquista inmediata de Guadalcanal por parte de la imponente Flota Combinada de Yamamoto los días 24 y 25 de agosto, fue abandonado. Aun así, no había nada que impidiera a Tokio realizar un nuevo intento, pues la Ranura seguía abierta de par en par.

El 31 de agosto de 1942, el alto mando japonés, para entonces exasperado, se reunió y otorgó máxima prioridad oficial a la reconquista de Guadalcanal. El Ejército y la Marina imperiales podían disponer de lo que necesitaran para alcanzar ese objetivo. La campaña en Nueva Guinea continuaría, por supuesto, pero a partir de ese momento, el mayor número de barcos, aviones y soldados se destinarían a retomar Guadalcanal a cualquier precio. Aquel mismo día, el general Hyakutake Harukichi, quien desde su puesto de mando en Rabaul comandaba todas las tropas destinadas a Guadalcanal, recibió la buena noticia de que el Saratoga había sido torpedeado y seriamente dañado mientras realizaba una operación de patrulla rutinaria a unas 260 millas al sudoeste de Henderson.¹⁶ Frank Jack Fletcher solicitó de inmediato la baja por enfermedad. Y ya no regresó. El Lexington y el Yorktown estaban fuera de servicio, y el Enterprise se encontraba en dique seco, sometido a unas reparaciones de envergadura que tardarían varios meses en culminarse, por lo que la protección de todo el Pacífico quedaba a expensas de dos únicos portaaviones, el Wasp y el Hornet. Ningún otro oficial en la historia naval de Estados Unidos había sufrido una pérdida como aquella. Pero Ghormley y MacArthur informaron a Chester Nimitz de que Guadalcanal no resistiría, y recomendaron la evacuación de los marines. Pero éste se opuso con firmeza, y fue él quien tomó las decisiones últimas en el Pacífico.¹⁷

Capítulo 17

La Ranura abierta

Nunca había oído hablar de esta manera de luchar. Esta gente se niega a rendirse. Los heridos esperan a que los soldados vengán a examinarlos, y entonces hacen estallar una granada de mano y se inmolan, llevándose consigo a los demás.

General de brigada ARCHIE VANDEGRIFT al comandante del Cuerpo de Infantería de Marina Thomas Holcomb, Guadalcanal, octubre de 1942¹

Entre los días 28 y 30 de agosto de 1942, 3.000 soldados japoneses, así como toneladas de suministros, desembarcaron en Guadalcanal de noche. Todos los mediodías, bombarderos japoneses devastaban la isla y Tulagi. Al caer la noche del 31, otra flotilla de destructores enemigos llegó, sin ser detectada, y 650 hombres más desembarcaron, entre ellos ingenieros, artilleros y unidades antitanque, además del nuevo comandante de la isla, el general de brigada Kawaguchi Kiyotake, que prometió a sus mandos que el campo de aviación de Henderson estaría en su poder antes de que expirara la nueva fecha límite del 10 de septiembre.²

Desde agosto hasta noviembre, el Expreso de Tokio se dedicó a transportar tropas y suministros a «las mismas playas» con predecible regularidad cada escasos días; y hacia mediados de cada mes, ese ritmo de envíos se intensificaba sin que los buques de guerra estadounidenses alteraran apenas sus movimientos. La resistencia japonesa en tierra proseguía, ayudada por los bombardeos que todos los días tenían lugar a la hora del almuerzo y que realizaban unos veinticinco bombarderos bimotores. Los aviones estadounidenses eran en su mayoría P-40, poco apropiados y limitados en su actuación (les faltaba potencia y maniobrabilidad) o SBD-3, los aviones de bombardeo en picado Dauntless de la Marina, cuyo radio de vuelo era de sólo doscientas millas, lo que les colocaba en inferioridad de condiciones respecto de los aviones japoneses, con un radio de vuelo de trescientas millas o más. Además, incluso de esos dos modelos existían pocas unidades, que, por si fuera poco, sufrían escasez de combustible y munición. Con todo, Japón pagó un alto precio por aquellos ataques, pues perdió entre cuatro y ocho aviones al día sobre el campo de aviación de Henderson. En ese sentido, por cada aparato estadounidense abatido, los japoneses perdieron diez.³

Además, el primer contingente de Seabees, que llegaría el 1 de septiembre, estaba en camino. Cien de ellos eran capaces de reparar, en cuarenta minutos, el cráter provocado por una bomba de más de doscientos kilos en la base de Henderson, en una tarea que incluía la colocación de láminas metálicas perforadas Martson sobre la base de la pista.

Pero ni la prudencial distancia de 260 millas respecto de Guadalcanal fue suficiente para

proteger a Frank Jack Fletcher ni al Saratoga aquel 31 de agosto. Como Ghormley y él no habían logrado tomar medidas efectivas para, aunque fuera, ralentizar el programa del Expreso de Tokio, la fuerza japonesa en Guadalcanal (que el general Vandegrift había logrado reducir a menos de 1.000 hombres durante las primeras semanas), sobrepasaba ya los 5.000 el 10 de septiembre, gracias a los refuerzos que llegaban de noche, y seguía creciendo a buen ritmo.⁴ La ofensiva de Kawaguchi para apoderarse del campo de aviación de Henderson se pospuso de nuevo hasta el día 12.

El general japonés, que nunca había sido derrotado en el campo de batalla, no tenía la intención de asumir ningún riesgo en ese momento. Decidido a aniquilar a los marines estadounidenses, diseñó un exhaustivo, si bien complejo, plan de ataque total y tridimensional que requería de fuerzas terrestres por tres de los lados y de un asalto naval por el cuarto. Simultáneamente, además, las posiciones americanas serían atacadas mediante bombardeos aéreos que lanzarían proyectiles antipersona. Así, la fuerza estadounidense se vería tan rodeada que le resultaría literalmente imposible evitar la destrucción total, o al menos aquello era lo que Kawaguchi aseguraba a sus comandantes. Una vez alcanzado el éxito, la Marina Imperial atacaría y hundiría los portaaviones norteamericanos en el transcurso de una gran batalla final. Afortunadamente para Vandegrift, los pueblos indígenas de las islas, a quienes los japoneses habían maltratado, cooperaban con los norteamericanos y les revelaban las posiciones de las tropas enemigas. Vandegrift decidió atacar sin dilación a los japoneses, antes de que éstos lo atacaran a él. Esa acción iba a tener consecuencias imprevistas y proporcionaría ayuda de largo alcance a los marines.

El batallón de asalto del teniente coronel Merritt A. Edson, compuesto por seiscientos hombres, desembarcó al este de Punta Taivu al alba del 8 de septiembre. Cuando Kawaguchi los vio llegar a la costa, asistidos por los dos destructores encargados del transporte que los habían trasladado desde Tulagi, y vio otros dos buques logísticos que no tenían que ver con la operación pero que también pasaban por allí, creyó que se estaba iniciando un desembarco importante en el que participarían miles de hombres. Presa del pánico, ordenó la evacuación inmediata del cuartel principal y del depósito de suministros de la aldea de Tasimboko, que quedaron abandonados. Los marines de Edson, por su parte, no tardaron en tomar la aldea, donde descubrieron grandes almacenes de artillería, munición, medicamentos y comida. Como no podían trasladar hasta Tulagi gran parte de lo que habían encontrado, tuvieron que arrojarlo al estrecho para impedir que el enemigo pudiera disponer de ello. Más importante aún fue el hallazgo que hizo Edson de los documentos que se encontraban sobre el escritorio de Kawaguchi, en los que se trazaban las líneas generales del inminente ataque. El batallón de asalto embarcó rumbo a Tulagi aquella tarde. Su misión había sido todo un éxito, y se había saldado con sólo nueve bajas. La información que enviaron al general Vandegrift y que confirmaba que la fuerza japonesa era mucho mayor de lo que creían, y que se disponía a iniciar un ataque, constituía una desagradable sorpresa. Aunque habría sido una locura que Kawaguchi lo llevara adelante en aquel momento, pues sabía que los norteamericanos se habían apoderado de sus documentos, Vandegrift debía prepararse de todos modos para enfrentarse a él, pasara lo que pasara.

Los hombres de Vandegrift, bien protegidos por alambradas en tres de los lados del campo de

Henderson, no tuvieron que esperar mucho. Las primeras escaramuzas se iniciaron el día 12 de septiembre, con los tanteos de las patrullas japonesas, que pretendían descubrir los puntos débiles en el perímetro de los marines. Un grupo de infiltrados logró, de hecho, dejar aislada a una compañía entera de ellos. Kawaguchi estaba convencido de que, a pesar de haber perdido el factor sorpresa, sus hombres superaban en número a los americanos y tenían todas las de ganar. Incluso los bombardeos aéreos se iniciaron a la hora convenida y empezaron a causar considerables desperfectos en el campo de aviación de Henderson, aunque catorce cazas y bombarderos japoneses fueron abatidos por Wildcats de los marines y por el fuego antiaéreo estadounidense. En el transcurso de los siguientes dos días se produjeron más incursiones aéreas. Durante el día, Vandegrift lograba organizar algo parecido a una defensa aérea, pero cuando un crucero nipón y tres destructores llegaron al estrecho de Ironbottom en la noche del 12 de septiembre (los aviones norteamericanos se encontraban en tierra, como de costumbre, y la artillería costera pesada era insuficiente), no pudo hacer otra cosa que seguir suplicando a Ghormley, infructuosamente, que enviara a la Marina. Entretanto, de acuerdo con sus planes, Kawaguchi ordenó una serie de ataques rápidos y de poca envergadura sobre el perímetro de los marines, así como que sus hombres pronunciaran gritos de guerra en japonés e insultos en inglés. Aquella noche, ninguno de los dos bandos iba a dormir demasiado.

El coronel Edson había situado su batallón de asalto de paracaidistas en el Acantilado, una franja de tierra elevada con vistas al campo de aviación de Henderson que se encontraba a apenas cuatrocientos metros del cuartel general de Vandegrift. Como se demostró luego, no iba desencaminado al esperar que el grueso del ataque japonés tuviera como escenario aquel punto. Las escaramuzas, que incluyeron cargas con bayoneta, siguieron produciéndose durante toda la noche, y fueron convirtiéndose en ataques más serios a medida que avanzaba el día 13. Pero los 10.000 hombres de Vandegrift estaban demasiado repartidos a lo largo de varios kilómetros, por lo que no podían iniciar ninguna ofensiva. El campo de aviación debía retenerse costara lo que costara, pues si se perdía, se perdía Guadalcanal.

El asalto principal lo iniciaron, finalmente, 2.000 soldados de Kawaguchi a las 22.30 del 13 de septiembre. Un cohete rojo se alzó sobre la densa selva, y los japoneses lanzaron una cortina de fuego de mortero contra el Acantilado, con la clara intención de apoderarse de Vandegrift y de su cuartel general. Pero como Edson se había llevado su artillería pesada durante su incursión del día 10, Kawaguchi y sus hombres se encontraban en franca desventaja, y los potentes obuses de 105 milímetros del general de brigada Pedro del Valle apuntaron hacia las posiciones japonesas del otro lado del Acantilado.⁵

Protegidas por un denso telón de humo, las tropas de Kawaguchi alcanzaron de lleno a los hombres de Edson. Los marines desalojaron sus posiciones y dejaron expuesto el flanco y su compañía central, a medida que los soldados de infantería japoneses, armados con bayonetas, seguían avanzando. El ataque alcanzó tal grado de dureza que a Edson no le quedó más remedio que ordenar la retirada de todo el batallón hasta el último peñasco del Acantilado, situado entre el enemigo y el campo de Henderson, a poco más de un kilómetro. Allí, al menos, podría concentrar de manera más eficaz su armamento y endurecer las defensas. A pesar de su manifiesta inferioridad numérica, los marines, exhaustos pero decididos, seguían luchando. Algunos soldados

japoneses lograron abrirse paso a través de la línea enemiga y alcanzaron el cuartel general de los marines, donde fueron abatidos en el último momento a apenas unos pasos de Vandegrift, por algunos de los oficiales subordinados.

El ataque alcanzó tanto al perímetro oriental como al occidental, aunque este último por unidades enemigas menos numerosas. El 3^{er} Batallón del Regimiento de Marines del teniente coronel William McKelvy siguió luchando en un tramo de tres kilómetros del río Tenaru (o Ilu), mientras las tropas del teniente coronel F. C. Biebush, en el perímetro occidental, que llegaba hasta el mar, en el otro extremo del río Lunga, también lograba repeler los ataques.⁶

La superioridad de los marines en artillería compensaba con creces su inferioridad numérica. Las armas del general de brigada Del Valle se cobraban su incesante factura y repelían, uno tras otro, todas las incursiones japonesas. Una y otra vez, el enemigo iniciaba un ataque bajo un fuego implacable, con una ferocidad pasmosa, y el escenario entero se iluminaba con altas llamaradas de calcio. Sin embargo, a la larga, no podían competir con los disparos de rifle y ametralladora, bien coordinados y dirigidos, de los marines, ni con las granadas y el fuego de mortero, que diezmaban las sucesivas oleadas de soldados japoneses.

Con las primeras luces del día 14, los ensangrentados supervivientes de Kawaguchi se retiraron por fin a la selva, mientras los cazas de los marines les atacaban desde el aire y les obligaban a internarse en la ya cegadora ciénaga tropical conocida como Guadalcanal.

Vencido y sin duda perplejo, Kawaguchi, soldado poco acostumbrado a la derrota, regresó a su base de Kokumbona tras sufrir 1.138 bajas, cifra muy superior a la de los 143 marines que perdieron la vida. En la isla quedaban sólo 2.313 soldados japoneses... de momento.⁷ Los hombres del coronel Edson habían resistido, aunque con dificultad. Aquellas noticias no sentaron nada bien en Tokio, donde los días 17 y 18 de septiembre se convocó de nuevo el Supremo Consejo de Guerra, presidido por el emperador, y se acordó destinar tropas de otros lugares para aunar esfuerzos en Guadalcanal. Aviones y buques de guerra, así como una división del 17^o Ejército, se trasladaron para lograr ese objetivo. La isla seguiría teniendo prioridad absoluta hasta la derrota de los norteamericanos. Con aquella táctica, la presión sobre los hombres de MacArthur en Nueva Guinea disminuyó.⁸ Otros aviones de guerra japoneses llegaron a Rabaul, donde repostaron y se armaron, y donde quedaron listos para volar hasta el campo de Henderson. Además, la Marina Imperial ya estaba preparando más refuerzos.

Archie Vandegrift también esperaba que llegaran los suyos. El 18 de septiembre, seis buques destinados al transporte de tropas, al mando del almirante Kelly Turner, se encontraban en ruta hacia Espíritu Santo. En ellos viajaba el 7^o Regimiento de la Marina (integrado por unos 4.000 hombres). El contraalmirante Leigh Noyes iba al frente de su escolta, formada por los dos últimos portaaviones disponibles en el Pacífico, el Hornet y el Wasp, cubiertos a su vez por el nuevo acorazado North Carolina, tres cruceros y tres destructores. Navegaban rumbo al oeste y se encontraban unas cien millas al sur de las Salomón. El 14 de septiembre se recibieron numerosos informes que confirmaban la actividad japonesa en la zona, tanto en el aire como en el mar. Pero a las 14.00 del 15, día soleado y muy despejado —el tiempo ideal para los submarinos—, el convoy

se encontraba sólo a medio camino entre Espíritu Santo y San Cristóbal.

Kelly Turner soportaba una gran presión. Su flotilla de buques logísticos surcaba lentamente las traicioneras aguas, en el punto conocido como Torpedo Junction. Hasta el momento, habían abatido al menos un avión japonés de reconocimiento. ¿Habría llegado a informar de la posición del convoy antes de ser interceptado?

A las 14.30, el Wasp viró para ponerse a favor del viento, preparándose para el despegue de veintiséis aviones de bombardeo en picado y Wildcats, que tenían como destino el campo de aviación de Henderson, en el que debían servir de refuerzo. En el momento en que el capitán Forrest Sherman iniciaba la maniobra para devolver al portaaviones a su rumbo anterior, un vigía avistó un grupo de torpedos que avanzaban a toda velocidad en dirección a estribor de la embarcación. Sherman ordenó el giro total del timón, pero la velocidad de 16 nudos que llevaban impidió una respuesta rápida del portaaviones. El submarino japonés 1-19 había aguardado pacientemente la llegada de ese momento, y dos de sus torpedos alcanzaron el blanco. Uno de ellos hizo impacto por delante del puente de mando.⁹ La potencia de la cabeza del torpedo, de más de 400 kilos de peso, sacudió el portaaviones americano y abrió enormes brechas a estribor, por las que el agua del mar entraba a espuertas. Las explosiones y los incendios, tanto por encima de las cubiertas como por debajo, no tardaron en apoderarse de un sector del buque, y los aviones que todavía quedaban en él, con los depósitos llenos de combustible y munición, también estallaron y saltaron por los aires. El fuego se extendió con rapidez por los conductos de fuel e hicieron reventar las tuberías de agua que se empleaba para combatir el fuego. Al poco tiempo, la inmensa cubierta de despegue empezó a escorarse visiblemente hacia estribor. Pero Sherman, marino de primera clase, había entrenado adecuadamente a sus oficiales y a sus marineros, y el centro de control de daños actuaba con la mayor celeridad posible. El capitán había ordenado poner todo a babor para que, con el viento a estribor, las llamas se alejaran del sector no afectado del portaaviones. En una maniobra final, lo devolvió a su posición anterior, ordenando todo a estribor, para completar la acción. El Wasp estaba totalmente envuelto en llamas. Bajo las cubiertas, los oficiales no dejaban de trasladar miles de litros de fuel de estribor a babor, lo que, de manera casi inmediata, logró reducir la escora y la cantidad de agua que entraba por las vías abiertas. El capitán Sherman creyó que aún estaba a tiempo de salvar el buque, que avanzaba apenas a diez nudos.

A las 14.52, otro submarino japonés 1-15 torpedeó el acorazado North Carolina, a pesar del intento del gran buque por esquivarlo.¹⁰ La explosión causó un geiser de agua y aceite que se elevó por los aires y cayó como una lluvia copiosa que lo inundó. Unos siete metros por debajo de la línea de flotación, el potente proyectil había abierto una vía de más de diez metros de longitud en el casco, a babor. Aun así, el acorazado mantuvo su velocidad de 25 nudos, mientras en las bodegas, los infatigables equipos de control de daños lograban neutralizar la ligera escora. Dos minutos después, otro torpedo hizo impacto en el destructor O'Brian, destruyendo la proa hasta la misma quilla y abriendo un hueco inmenso. Aunque, de momento, el buque se salvó, la quilla había recibido un golpe mortal, y pocas semanas después sucumbiría definitivamente, mientras se encontraba en ruta hacia la Costa Oeste de Estados Unidos, donde debía someterse a una reparación exhaustiva.

La agonía del Wasp era aún mayor. El fuego estaba descontrolado y se había intensificado tras una gran explosión, que a las 15.00 afectó al puente de mando y causó la muerte a varios hombres. El almirante Noyes se vio obligado a abandonarlo y a trasladarse al puente de señales, con el uniforme en llamas y el rostro ennegrecido. Milagrosamente, sólo había sufrido heridas leves. Sin puente de mando, el capitán Sherman volvió a trasladarse a la batalla II o estación de reserva pensada para pilotajes de emergencia. Otra explosión abrió una brecha en el hangar bajo cubierta e hizo saltar por los aires el enorme ascensor de los aviones, así como a decenas de hombres. El área delantera del maltrecho portaaviones, que había recibido el impacto de los primeros dos torpedos, se encontraba en una situación crítica, pues el agua que no dejaba de entrar en la embarcación trasladaba con ella llamas causadas por las manchas de aceite y la gasolina que flotaban en ella, y provocaba el estallido de la munición de las ametralladoras. Grandes cortinas de humo engullían la estructura del portaaviones, y gigantescas nubes de humo se elevaban sobre él. El Wasp se asemejaba a un volcán flotante en erupción. Desde todas las cubiertas llegaban informes de daños; la situación era absolutamente desesperada. A las 17.20 de aquel hermoso día en los mares del Sur, Sherman tuvo que dar la orden más temida de todo capitán: «¡Abandonen el barco!».

Se realizaron esfuerzos suprahumanos para trasladar a los heridos a través de las llamas, y para liberar a los que habían quedado atrapados en los niveles inferiores. Se usaron botes salvavidas y colchonetas flotantes para los que sufrían las heridas más graves, en especial para los que habían resultado quemados de consideración. A las 16.00 del día 15, el capitán Sherman fue el último en abandonar el barco... si no se cuentan las decenas de hombres atrapados en las bodegas, encerrados tras mamparas selladas, tras cortinas de fuego impenetrable y planchas metálicas al rojo vivo. Sus gritos de auxilio se perdieron en la furia de la destrucción.

A Sherman y a algunos otros miembros de la tripulación los rescató el destructor Farenholt, mientras otros buques del mismo tipo se apresuraban a salvar a centenares más, a pesar de verse sorprendidos constantemente por las explosiones de las cargas de profundidad que resonaban muy por debajo. El contraalmirante Norman Scott, a bordo del crucero San Francisco, ordenó al destructor Lansdowne que hundiera el Wasp, que se fue a pique a las 21.00. La Torpedo Junction había hecho honor a su nombre. Entre muertos y heridos, el portaaviones había sufrido 559 bajas. Pero 1.688 hombres habían salvado la vida, gracias a la gran pericia y a las maniobras del capitán del buque, sus oficiales y sus soldados, así como a los héroes anónimos de los equipos de control de daños. En relación con aquella pérdida, el almirante Nimitz, en declaración oficial, afirmó que «no debía culparse ni censurarse a nadie por la pérdida del Wasp». Al North Carolina lo escoltaron de regreso a Pearl Harbor, donde debía ser reparado.¹¹

Sin la protección que le brindaba el armamento pesado del North Carolina ni la cobertura aérea del Wasp, Kelly Turner podría haber dado media vuelta. Pero sabía lo mucho que Vandegrift necesitaba aquellos refuerzos y siguió avanzando con gran valor. Tras llegar a Cactus (el nombre en código de Guadalcanal) el 18 de septiembre, ordenó el desembarco del 7º Regimiento de Marines del coronel Sims, así como de muchas toneladas de comida, medicamentos, munición, vehículos e incluso tanques ligeros, que tanta falta hacían. Entretanto, los destructores Monssen y Macdonough distraían a los hombres del general Kawaguchi con un continuo bombardeo sobre la línea de la costa.

Si el Expreso de Tokio seguía desembarcando a miles de hombres, a la aviación japonesa las cosas no le iban tan bien. El 27 de septiembre, el general Vandegrift anunció que desde el inicio de la campaña habían logrado abatir más de doscientos aviones enemigos, mientras que Estados Unidos sólo había perdido 32. «¡No está mal como récord!»,¹² informó orgulloso al cuartel general de Nouméa.

Sin embargo, el informe positivo del responsable de los marines no podía negar una evidencia que cada vez se manifestaba con mayor claridad: los japoneses seguían preparándose para otra invasión. De los destructores enemigos desembarcaban cada noche entre 750 y 900 soldados, sin que la Marina de Ghormley interfiriera apenas nada en aquellas operaciones. No había duda de que el general Kawaguchi se disponía a lanzar otra ofensiva antes de que acabara el mes de septiembre. Para impedirlo, Vandegrift decidió enviar unidades de los marines que acababan de llegar con la 7ª para que rodearan las posiciones ocupadas por Kawaguchi, en las inmediaciones del río Matanikau, al oeste del campo de aviación de Henderson.

El 23 de septiembre, el primer batallón del teniente coronel Lewis Puller recibió la orden de dirigirse hacia allí. Mientras atravesaban las estribaciones del monte Austen, por terrenos escarpados, hallaron fuerte resistencia. Llegaron a la desembocadura del Matanikau el 26, con refuerzos del 1º Batallón de Asalto del teniente coronel Samuel Griffith y del 2º Batallón del 5º Regimiento de Marines. En la encarnizada batalla que siguió, Griffith resultó herido de gravedad, y sus hombres se replegaron a la desembocadura del río, en el estrecho de Ironbottom. En cierto momento, dos compañías de marines se vieron totalmente rodeadas por un número muy superior de japoneses, y si se salvaron fue porque apareció el destructor Monssen y cubrió su retirada por la línea de la costa, de densa vegetación tropical, con disparos ininterrumpidos. En vista de la persistente ofensiva japonesa, los marines optaron por alcanzar la cubierta del destructor y refugiarse. En cuatro días de «escaramuzas», los marines habían perdido a 160 hombres. Cada vez resultaba más evidente que el esfuerzo que debía hacerse para sobrevivir en Guadalcanal era ingente.

El 8 de octubre, seis batallones de marines recibieron la orden de regresar a Matanikau. Nadie sabía que el último plan de ataque del general Hyakutake Harukichi para recuperar Guadalcanal iba a ejecutarse ese mismo día. Este había prometido a Tokio que Vandegrift y el campo de aviación de Henderson estarían en su poder el día 15. La operación debía iniciarse con la llegada de la 2ª División del general Maruyama Masao, que había de aportar 22.500 hombres más en el transcurso de los días siguientes. Al zarpar de la isla de Shortland, Maruyama pronunció unas palabras ante su división en las que afirmaba que la inminente operación en Guadalcanal era «la batalla decisiva entre Japón y Estados Unidos», pues en ella se decidiría el triunfo o la caída del Imperio del Sol Naciente.¹³ Y concluyó apuntando que, en caso de derrota, «ninguno espere regresar con vida a nuestro país». Aquello fue precisamente lo que Douglas MacArthur le dijo al general Eichelberger antes de enviarlo al frente de Buna: «Vence, o muere en el intento».¹⁴

Una vez más, dos fuerzas muy motivadas estaban a punto de enfrentarse desde las dos orillas del Matanikau. El 8º de Marines avanzó por la selva hasta la orilla oriental, para atacar por sorpresa el 4º Regimiento de Infantería del coronel Nakaguma Tadamasa, que se encontraba en la orilla opuesta. Al mismo tiempo, dos de los batallones de asalto del 5º Regimiento del coronel

Edson vadeaban con dificultad el curso del río, remontando unas aguas infestadas de sanguijuelas, mientras unas lluvias torrenciales, que no cesaron en todo el día, les proporcionaban el camuflaje necesario para atacar por sorpresa. Así, a la altura de Nippon Bridge se encontraron con unos desprevenidos japoneses, que contraatacaron enérgicamente. Desde la orilla izquierda, llegado el momento de los combates cuerpo a cuerpo, su superioridad numérica les hacía partir con ventaja. Pero los marines resistieron, y al terminar la jornada, habían logrado dar un vuelco a la situación, gracias, en parte, al uso de armas automáticas para exterminar a sus enemigos. Al día siguiente, el 3^{er} Batallón del coronel William Whaling, el 2^o Batallón del teniente coronel Herman H. Hanneken, del 7^o de Marines, y el 1^{er} Batallón del coronel Lewis Puller, atravesaron con éxito el Nippon Bridge y las aguas ensangrentadas del Matanikau, tras lo que avanzaron, sin encontrar resistencia, por la hasta entonces intransitable orilla occidental.

Prosiguiendo su avance hacia el oeste, fue el batallón de Puller el que se encontró inesperadamente con la fuerza principal de Nakaguma, que se ocultaba en el interior de dos profundas quebradas. También en esta ocasión, las agallas, las armas automáticas y la mortífera artillería de Del Valle permitieron a los marines, a pesar de seguir en inferioridad numérica, derrotar a los japoneses tras un intenso combate con fuego cruzado. Los japoneses perdieron a 700 de sus hombres, mientras que los muertos y heridos del bando estadounidense fueron 195. Fue una batalla que se luchó y se ganó con bravura, a la vieja usanza. Sin atajos. El batallón de Puller, victorioso pero exhausto, regresó a la orilla derecha del Matanikau, y alcanzó su curso más bajo aquel mismo día, con su misión cumplida. El teniente coronel R. Hill encabezó otra expedición menor en las inmediaciones de la bahía de Aola con la que logró destruir la única base que amenazaba el campo de aviación de Henderson desde el este.

Aquella misma noche del 9 de octubre, más tarde, sin que Vandegrift llegara a enterarse, otro Expreso de Tokio —compuesto por un crucero ligero y por nueve destructores— procedía al desembarco del primer contingente de la 2^a División, así como del oficial que se encontraba al frente de ella, el general de división Hyakutake.¹⁵ Vandegrift no salía de su asombro al enterarse del alcance de dichos refuerzos, y más al tener conocimiento de que su jefe era uno de los veteranos más destacados y de mayor graduación, un hombre que jamás había perdido una batalla. No había duda de que algo debía hacerse. Estaban en juego cientos de vidas de estadounidenses, y la Marina, concretamente, no podía seguir abandonando a su suerte, todas las noches, la Ranura y el estrecho.

Aquel mismo 9 de octubre, fecha importante por más de un motivo, la Marina de Estados Unidos se disponía a iniciar una operación nocturna frente a las costas de Guadalcanal, pues el último convoy de tropas, tan necesario —el 164^o Regimiento de Infantería, integrado por 2.817 hombres —, llegaba desde Nouméa. La escolta naval incluía el buque insignia del contraalmirante George D. Murray, el Hornet, custodiado por ocho destructores (se trataba del último grupo de portaaviones estadounidenses disponible en el Pacífico); la flotilla de cruceros TF 64 del contraalmirante Norman Scott; y el Washington, el nuevo y potente acorazado y buque insignia del contraalmirante Willis Lee.¹⁶ Esa demostración de fuerza tan poco habitual se basaba en datos

del servicio de espionaje que indicaban que Mikawa seguía reuniendo una impresionante fuerza operativa con la que pretendía atacar, entre otros objetivos, el convoy de Turner. Pero lo que el servicio de Inteligencia Naval no sabía era que, el 10 de octubre, los japoneses estaban cruzando ya la Ranura con su propio convoy, en el que se transportaba el grueso de la 2ª División de Hyakutake, escoltados por tres cruceros pesados y por dos destructores. Durante el desembarco de las tropas, los cruceros debían bombardear el campo de aviación de Henderson, para impedir los ataques aéreos estadounidenses que se producirían para permitir el desembarco de sus propias tropas. Por su parte, los japoneses desconocían la presencia de la Fuerza Operativa 64 del general Scott, que los esperaba en el estrecho aquella noche.

Mikawa había vuelto a hacerse a la mar, y Robert Ghormley, al saber de la amenaza que suponía para Guadalcanal, y sólo tras recibir enormes presiones tanto del CINCPAC (Nimitz) como del almirante King, había ordenado la creación de aquella fuerza operativa. Pero incluso cuando el Hornet emprendía rumbo al este de la isla de Malaita a unas 180 millas de Guadalcanal, la fuerza del almirante Norman Scott, tras tres semanas de intensas operaciones nocturnas, recibió la orden de dirigirse a la isla de Savo para «buscar y destruir buques enemigos». Por primera vez durante la campaña del Pacífico, barcos de guerra norteamericanos iban a iniciar una acción ofensiva nocturna. Dada la regularidad del tráfico marítimo japonés en esas aguas, el encuentro no tardaría en producirse. Archie Vandegrift había insistido con vehemencia en la necesidad de poner fin al Expreso de Tokio; al fin, después de muchas muertes y tras semanas de discusiones y excusas dadas por el indeciso Ghormley, empezaba a hacerse algo al respecto.

«Por la presente se les ordena atacar y destruir»: las instrucciones que el almirante Horatio Nelson había recibido antes de la batalla de Trafalgar, en octubre de 1805, no habían cambiado en exceso, ni en su formulación ni en sus intenciones. Ahora, en octubre de 1942, el almirante Scott parecía la persona adecuada para seguir la tradición de Nelson. A sus 53 años, oriundo de Indianápolis y de la promoción de 1911 de la Escuela Naval, era uno de los pocos oficiales de la Marina estadounidense con conocimiento directo de las condiciones de batalla. En 1917, durante la Primera Guerra Mundial, servía a bordo del destructor Jacob Jones cuando un submarino alemán lo torpedeó y lo hundió. Posteriormente sirvió como ayuda de campo del presidente Woodrow Wilson, y como instructor de artillería en la Escuela Naval. Tras concluir un curso en la Escuela Naval de Guerra de Newport, obtuvo el mando del Pensacola, y más tarde sirvió a las órdenes del jefe de operaciones navales. Ascendido a contraalmirante, llevaba cuatro meses al frente de las fuerzas operativas del Pacífico Sur.

Nada deseaba más el almirante Scott que hundir y destruir barcos japoneses, y fue uno de los primeros mandos de la zona en preparar un plan de batalla exhaustivo para la Fuerza Operativa 64, que incluía su buque insignia, los cruceros pesados San Francisco y Salt Lake City, y dos cruceros ligeros, el Boise y el Helena, escoltados por cinco destructores: el Farenholt, el Buchanan, el Laffey, el Duncan y el McCalla. Debían entrar en la Ranura y el estrecho en columna de batalla, y tenían órdenes de abrir fuego de manera independiente, es decir, sin esperar a recibir autorización del mando de la fuerza operativa, siempre que avistaran un objetivo viable. Ésas eran, en teoría al menos, las instrucciones recibidas.

Durante las aproximaciones previas al cabo Esperanza el 9 y el 10 de octubre, Scott había

tenido que dar media vuelta, pues los aviones en misión exploratoria y los radares no detectaban la presencia de barcos japoneses en la zona. El almirante Mikawa, cuyas tropas, en realidad, desembarcaban todas las noches en el cabo noroccidental de Guadalcanal, había visto frustrados sus planes el día 8, cuando bombarderos americanos que despegaron del campo de aviación de Henderson interrumpieron el Expreso de Tokio, aunque el general Hyakutake y sus hombres lograron pasar sin problemas al día siguiente, tras desembarcar en Tassafaronga. Resultaba evidente que el despliegue de buques estadounidenses no era adecuado y resultaba insuficiente, y que, al no centrarse en los lugares estratégicos, no lograba impedir que el Expreso de Tokio alcanzara su objetivo. Scott estaba decidido a poner punto final a esa situación con la destrucción de la siguiente flotilla de envergadura que atravesara la Ranura.

Los ataques aéreos estadounidenses contra objetivos terrestres y costeros empezaban a pasar factura a los japoneses, y el 11 de octubre, cuando Mikawa debía enviar otro Expreso de Tokio, el vicealmirante Kusaka Ryunosuke, al mando de la 11ª Flota Aérea de Rabaul, prometió realizar una importante operación aérea con unos 65 bombarderos y cazas con el objetivo de neutralizar el campo de aviación de Henderson. El ataque no fue un éxito absoluto (los japoneses perdieron doce aviones), pero al menos permitió que la fuerza de Mikawa penetrara de nuevo en la Ranura. Sin embargo, en esta ocasión, un B-17 norteamericano avistó dos cruceros y seis destructores que avanzaban rápidamente hacia el sur, avistamiento confirmado a las 19.10 de esa misma tarde en una posición que se encontraba a menos de cuatro horas de navegación de Savo. Se informó al almirante Scott, que actuó sin dilación y puso rumbo a la isla a la velocidad máxima de 29 nudos. Había que hacer descarrilar el Expreso de Tokio.¹⁷

El plan del almirante Mikawa implicaba enviar una división de cruceros, bajo el mando del contraalmirante Gotô Aritomo, a escoltar el grupo de refuerzo del contraalmirante Joshima Tajaki, compuesto por los portahidroaviones Chitose y Nisshin, que no transportaban aviones, sino 728 hombres, artillería y munición de diversos tipos, medicamentos, tractores y lanchas de desembarco, y que a su vez iban custodiados por seis destructores. Mientras todavía se encontraban en la Ranura, los refuerzos de Joshima se separaron de la escolta de Gotô y emprendieron un nuevo rumbo que llevaría a su flotilla al oeste de la isla de Savo, en dirección a las costas noroccidentales de Guadalcanal, como de costumbre, mientras los cruceros de Gotô proseguían su avance por la Ranura en dirección a Savo. A éste aún no le habían llegado noticias del comité de bienvenida que le aguardaba.

«¡Todos a sus puestos de batalla!», atronaron los altavoces de toda la Fuerza Operativa 64. En todas las cubiertas de todos los buques, el tradicional grito de guerra que era la corneta y el silbato del contramaestre rasgó la calma de otro anochecer tropical, y cientos de hombres se dirigieron a toda prisa a sus puestos. El oficial de mayor graduación en cada departamento informó entonces: «¡Puente! Batería dos, formada y lista para la batalla». «¡Puente! Departamento de artillería, formado y listo para la batalla.» La operación se repetía en control de daños, en ingenieros, y en los demás grupos.¹⁸

Todavía era temprano, y faltaban horas para que se produjera cualquier confrontación inesperada con los japoneses, pero Norman Scott, con todas las miradas del Pacífico Sur clavadas en él, no estaba dispuesto a que se repitiera la actuación que, apenas dos meses antes, había

protagonizado otra fuerza operativa en esas mismas aguas, frente a las costas de Savo. Tenía mucho tiempo para prepararse, tal vez demasiado. No podía mantener a sus marinos en sus puestos y listos para la batalla horas enteras antes de que se enfrentaran al enemigo. Oficiales y soldados perderían el brío. En la era de la navegación a vela, cuando los buques, en las formaciones de batalla, avanzaban mucho más despacio comparados con los rápidos barcos de hoy, ese problema debía acentuarse aún más, pero siempre había mucho trabajo manual que hacer en aquellos leviatanes, por lo que la marinería se mantenía siempre ocupada. Nelson, por ejemplo, convocaba a un rancho para todos, y los invitaba a un trago de ron. En aquellos tiempos, las tripulaciones debían poseer una gran fuerza física, pues la lucha se prolongaba durante horas. Durante la Segunda Guerra Mundial las cosas eran muy distintas. Las batallas podían durar apenas treinta minutos, como en el caso de la batalla de la isla de Savo. Mantener a todos los soldados listos y alerta, tensos, dispuestos a cualquier cosa, era todo un arte. Y, por el momento, las misiones exploratorias no habían avistado a nadie.

A las 22.00, la Fuerza Operativa de Scott había zarpado del cabo Esperanza y había emprendido un nuevo rumbo, que había de llevarla cerca de Savo y del canal suroccidental que se abría a la Ranura. Scott ya había dado la orden de que los cuatro aviones Kingfisher de sus cruceros despegaran para iniciar la misión de reconocimiento y de búsqueda de la división de cruceros de Gotô. Pero la operación resultó accidentada, y sólo dos aparatos seguían en vuelo (el tercero se había incendiado antes de despegar del Salt Lake City) —lo que constituyó, sin duda, una magnífica señal luminosa para el enemigo—, mientras en el cuarto barco, el capitán no entendió la orden de Scott y mandó lanzar por la borda el avión, lleno de combustible, para no exponerse a que éste explotara y se incendiara en plena batalla. Todas aquellas semanas de preparativos se veían amenazados por un avión que ardía sobre una catapulta. Y ya había oscurecido lo bastante como para que el fuego se viera a millas de distancia. Scott, sin duda, maldecía su mala suerte, y temía perder la ventaja que proporciona siempre el factor sorpresa.

A más de cincuenta millas, Gotô vio, ciertamente, el resplandor emitido por el avión en llamas, pero supuso que se trataba de una señal japonesa lanzada desde la playa y respondió con una bengala. No hubo respuesta, claro, pero Gotô hizo caso omiso de ese dato, así como de un informe anterior enviado por un avión en misión de reconocimiento, y siguió avanzando a una velocidad de 26 nudos.

Scott y sus capitanes permanecían en alerta por si se producía algún hecho inesperado, y a las 2.50, el avión de reconocimiento radió la posición de tres pequeñas embarcaciones frente a las costas de Guadalcanal. Como dos de ellas eran «pequeñas», Scott decidió ignorarlas. En realidad, se trataba de algunos de los barcos de Joshima que se preparaban para desembarcar, y el objetivo de toda aquella operación era, precisamente, impedir que aquellos refuerzos llegaran a tierra. Pero Scott, siguiendo con el protocolo de batalla, prefería concentrar sus fuerzas en los grandes buques, que sabía que estaban ahí, en alguna parte.

Entonces, a las 23.08, el nuevo radar SG del Helena estableció contacto al fin con tres de los buques de Gotô, que se encontraban a menos de 16 millas al noroeste. Sin embargo, una vez más, surgió un problema en el sistema de comunicación naval, y el capitán del Helena esperó quince minutos antes de informar al capitán Scott, cuyo viejo buque insignia todavía no había detectado

nada. Además, para mayor complicación, Scott había ordenado antes que sus barcos no usaran unidades de armamento con dispositivos de radar SG, pues aunque ninguno de los barcos del almirante Gotô contaba con él, sí disponían de receptores de radar, que podían alertarlos de la presencia estadounidense, si bien no de su posición exacta. Con todo, el radar del San Francisco, menos potente, seguía sin detectar nada.

Incluso después de recibir el informe del Helena, Scott no actuó y optó por solicitar confirmación, que esperaba que le proporcionaran los aviones de reconocimiento. Pero uno de los dos que quedaban en el aire tuvo un problema con un motor y se estrelló, y el único que quedaba se limitó a insistir en el avistamiento de los barcos de Joshima que desembarcaban hombres y munición a lo largo de la costa.

En vez de atacar, Scott, cauto, mantuvo su plan de patrullar el paso entre el cabo Esperanza y Savo, punto por el que los barcos japoneses debían pasar antes de entrar o salir del estrecho. A las 23.32, ordenó que su fuerza operativa volviera a formar una sola columna de batalla. La orden resultó ser un error, pues se trataba de una maniobra complicada que debía realizarse en plena oscuridad y que implicaba que tres destructores de vanguardia se separaran de los cruceros y viraran a babor, alejándose mucho del resto de la columna, pero adelantando luego, en sentido opuesto, a las otras columnas para recolocarse a la cabeza de la formación de batalla, una vez los demás buques hubieran completado la maniobra. En cuanto a las tripulaciones de la Fuerza Operativa 64, llevaban demasiado tiempo en sus puestos de batalla, y sin duda habían perdido ya el «brío».

El radar SG del Helena seguía el avance del enemigo. Al fin, Gilbert Hoover, su capitán, seguro ya de que se trataba de embarcaciones enemigas, que se encontraban a sólo seis millas de allí, informó a Scott, y le indicó una posición de 285 grados y una aproximación rápida. A las 23.38, el Boise, en plena maniobra de rotación para la reorganización de la vanguardia, añadió más confusión a la escena al informar que había detectado cinco «manchas», término con el que habitualmente se hacía referencia a aviones. Scott suponía que el Boise se refería a barcos, pero no podía estar seguro. Por si eso fuera poco, parte del mensaje había llegado confuso, incluido el fragmento en el que se especificaba la posición de las «manchas». ¿Desde qué dirección recibirían el ataque? ¿Hacia dónde debían disparar? A los oficiales de la Marina estadounidense no los habían formado lo bastante en esos mecanismos de transmisión de las informaciones, y tanto en ese trance como en ocasiones futuras pagarían las consecuencias.

Lo cierto es que, a esas alturas, Scott ni siquiera estaba seguro del paradero del destructor del capitán Robert Tobin, el Farenholt. No se veía ningún barco, la oscuridad tropical que los envolvía era total. El segundo destructor en la vanguardia, el Duncan, también detectó algo en su radar y partió a su encuentro, abandonando la formación todavía no completada sin informar ni a Tobin ni a Scott. Según el informe de acción, el Duncan «dio por descontado», simplemente, que el Farenholt había detectado lo mismo que él en el radar. Aquel fue un error cometido y reiterado en muchas operaciones navales en el transcurso de la guerra, que un barco «diera por descontado» que los demás detectaban lo mismo que él, o que emprendían acciones similares, sin informarles. El Duncan se dirigió a una velocidad de 30 nudos contra los cruceros japoneses que avanzaban en la dirección opuesta.

Hasta las 23.45, el San Francisco no estableció su primer contacto claro por radar, 37 minutos después del primer aviso, y ahora a apenas tres millas en dirección oeste-noroeste. Pero Scott no estaba seguro de si el buque detectado pertenecía al enemigo o era uno de sus propios destructores. ¿Qué hacía falta para que el almirante despertara? El Helena solicitó permiso para abrir fuego, aunque técnicamente no lo necesitara. Después se produjeron algunos otros fallos de comunicación relacionados con el término «Roger», entre el Helena y Scott. Al fin, el desesperado capitán del Helena encendió sus focos de búsqueda y dio orden de disparar sus cañones de 127 y 152 milímetros, dando inicio así a la batalla del cabo Esperanza.

Hasta que abrieron fuego, la fuerza de Gotô no supo en ningún momento que allí había buques de guerra estadounidenses. El Leffey, que seguía fuera de su columna, a medio camino entre ésta y el fuego japonés, se vio obligado a virar a toda máquina, no sin antes iluminar con la luz de una bengala el crucero Aoba, contra el que sin dilación inició el ataque, que culminó con la destrucción del puente de mando y que causó heridas mortales al almirante Gotô. El Duncan se encontraba en una posición más comprometida, pues no sólo recibía fuego «amigo», sino que cada vez se encontraba más cerca de los japoneses, que ahora estaban a menos de una milla.

El capitán de corbeta E. B. Taylor intentó a toda prisa corregir el error del Duncan avanzando a toda máquina en dirección al crucero pesado Furutaka, mientras barría las cubiertas de éste con sus cañones. A las 23.47, antes de que pudiera disparar a su siguiente objetivo, el destructor Hatsuyuki, el Duncan fue atacado de gravedad. Pero ¿por quién? El almirante Scott estaba en un apuro. Si seguía disparando, podía hacer blanco en los destructores estadounidenses, cuyas siluetas eran parecidas a las de los japoneses. Si dejaba de hacerlo, el enemigo, alterando el rumbo, podía seguir atacando con total impunidad. En una decisión controvertida, Scott ordenó a todo su escuadrón que dejara de disparar a las 23.47, un minuto después del inicio de la acción.¹⁹

Lo irónico del caso fue que Gotô, herido de gravedad, creía que los que le disparaban eran sus propios barcos, por lo que ordenó a su columna que cambiara el rumbo. Al hacerlo, quedó en una posición perpendicular a la de los cruceros de Scott, que seguían aproximándose.

Algunos de los capitanes norteamericanos no habían acatado las órdenes de Scott y, con la ayuda de sus focos y de los del San Francisco, siguieron disparando contra el Aoba y el Furutaka, en los que hicieron numerosos blancos que causaron varios incendios. Scott ordenó a sus barcos, de manera reiterada, que cesaran el fuego, pero a algunos no les llegó el mensaje o se negaron a acatarlo. Mientras, el propio buque insignia de Scott era duramente atacado, entre otros, por el Kinugasa. Al fin, a las 23.51, Scott dio la orden de reanudar el ataque, tras distinguir las luces de reconocimiento de sus destructores de vanguardia. Fue el Duncan el que recibió el grueso de la artillería japonesa, aunque de todos modos logró lanzar un torpedo contra el Furutaka. Pero el capitán Tobin había ordenado encender las luces de identificación y, en consecuencia, recibía el letal fuego cruzado de ambos bandos. El Farenholt, en la misma situación, también resultó seriamente dañado, tanto por el ataque del enemigo como por el fuego amigo. Si los focos de rastreo estadounidenses hicieron posible que los artilleros hundieran el destructor Fubuki en cuestión de minutos, también suponían un señuelo inequívoco que indicaba su posición a los rápidos y precisos artilleros japoneses, cuyos buques se encontraban a las órdenes del comandante segundo de Gotô, el capitán Kijima Kikunori. Entretanto, el duro combate proseguía, y el Furutaka

recibió el impacto de otro torpedo.

A medianoche, el almirante Scott intentó reorganizar su columna de batalla y, para ello, volvió a ordenar a sus buques que cesaran el fuego, orden que no todos acataron. Una vez más, les mandó encender las luces de reconocimiento: dos lámparas verdes ubicadas verticalmente sobre otra blanca. Mientras la noche del día 11 dejaba paso al lunes, 12 de octubre, los japoneses seguían huyendo como podían. El Aoba recibió 40 impactos de bombas de 152 y 200 milímetros, y Gotô agonizaba en su crucero envuelto en llamas pero cuyo motor seguía en funcionamiento. El crucero pesado Furutaka, muy dañado, con la torreta número 3 fuera de juego, con el lanzatorpedos y las dos salas de máquinas en llamas, y posteriormente inundadas, se encontraba bastante al noroeste de la isla de Savo. Allí lo abandonarían a las 2.38, poco antes de que se hundiera y se sumara al destructor Fubuki. En ambos casos, el número de bajas fue importante.²⁰

Scott ordenó entonces reanudar la persecución por la popa, lo que no impidió a los japoneses hacer un uso excelente de sus armas. El crucero pesado Kinugasa salió prácticamente indemne de la melé, y apuntó sus cañones de 200 milímetros en dirección a las luces de rastreo del Boise, comandado por el capitán Edward Morgan, en el que abrió brechas de proa a popa. Sólo lo salvó la rápida maniobra del Salt Lake City, que apareció al momento para cubrir al buque, ahora en llamas, lo que le permitió escabullirse. Por encima del escenario de la batalla, el único hidroavión del San Francisco soltaba sus bengalas sobre los buques japoneses, mientras las armas norteamericanas disparaban. Si el Salt Lake City sufrió algunos daños menores, el desafortunado Boise parecía actuar de verdadero imán para los enormes cañones japoneses de 200 milímetros. Una bomba hizo impacto en la torreta número 1 y otra en el casco blindado bastante por debajo de la línea de flotación, haciendo explotar un depósito de armas, lo que causó una explosión en cadena de todos los demás hasta llegar a las torretas delanteras. Los soldados, los equipos de artilleros, saltaban por los aires, destrozados, o morían incinerados. El equipo de control de daños del buque también había sucumbido, víctima de la destrucción, y si el Boise se libró de la destrucción total fue porque las olas entraron por el casco abierto y apagaron las llamas. A las 0.20, el incendio ya estaba extinguido.

La columna del almirante Scott ya no existía y sus barcos emprendían acciones evasivas para evitar los impactos de bombas y torpedos enemigos. Temiendo que, en la desbandada, sus buques de la retaguardia confundieran sus propios destructores por naves enemigas, Scott ordenó a toda su flota que se dispersara a las 0.28. Tres de ellos —el Boise, el Farenholt y el Duncan— no respondieron la orden del San Francisco de activar sus luces de reconocimiento. Habiendo alterado su rumbo de noroeste a sur sudoeste por segunda vez, Scott se planteó volver a perseguir al enemigo tras lograr el reagrupamiento de su columna, pero a la 1.00, el almirante canceló la acción definitivamente, y el destructor McCalla procedió a escoltar a los tres barcos dañados. Incluso el Boise logró mantener una velocidad de 20 nudos, toda una proeza considerando su estado; la cifra de muertos y heridos se elevaba a 142. Su capitán tendría que escribir más de una carta de pésame a sus familiares. También el Farenholt consiguió emprender la retirada por sus propios medios.

Con las primeras luces del alba, desde el campo de aviación de Henderson despegaron por fin unos aviones que se habían mantenido inactivos durante la noche. Mientras sobrevolaban el

montón de hierros ennegrecidos en que se había convertido el Duncan —el puente de mando destrozado, la cabina de navegación desaparecida, todas las comunicaciones destruidas—, el capitán de corbeta Taylor ordenó que trasladaran a los heridos hasta las lanchas salvavidas, a pesar de que algunos artilleros seguían abriendo fuego. Taylor y sus oficiales, ahora aislados del todo por el fuego y el amasijo de hierros que ocupaba lo que quedaba del puente, lograron salvarse por los pelos lanzándose al agua. El teniente Herbert Kabat, del plan de batalla II, asumió el mando e intentó llevar el Duncan hasta las playas de Savo, pues las entrañas del buque eran ya una bola de fuego. Pero los pocos hombres que quedaban y él se vieron finalmente obligados a abandonar la pequeña y valerosa embarcación. Aunque el oficial al mando intentó volver a abordarla una hora después, fue en vano, y se unió al resto de mandos y marineros que, en el mar, intentaban sortear las manchas de petróleo en llamas y los tiburones que merodeaban por la zona y empezaban a causar más víctimas. Finalmente, antes del mediodía, el Duncan se hundió frente a las costas de la isla de Savo. Murieron 48 de sus tripulantes, pero se salvaron 195.²¹

Entretanto, los buques de guerra japoneses, entre ellos el Aoba y el Kinugasa, más o menos dañados, ya habían puesto rumbo al norte, a través del estrecho de Nueva Georgia, dispuestos a alcanzar su base de la isla de Shortland. El convoy había culminado con éxito el desembarco de sus refuerzos; pero mientras se dirigía a Shortland al día siguiente, fue atacado por docenas de aviones estadounidenses, que hundieron el destructor Nagasuma y causaron desperfectos tan graves en otro, el Murakumo, que éste hubo de ser remolcado. El capitán Kijima fue relevado de su mando temporal.

En definitiva, Scott había perdido el Duncan, y el Boise y el Salt Lake City se dirigían a astilleros de aguas más tranquilas. El número de bajas era elevado y había cometido muchos errores, pero nunca por falta de valor en la batalla, a menudo enfrentado a una muerte inevitable. Es más, por primera vez en la guerra, los japoneses habían sido atacados de noche por la Marina de Estados Unidos y se habían visto obligados a retirarse. La batalla del cabo Esperanza supuso una clara victoria norteamericana en ese sentido, teniendo en cuenta, además, el tonelaje de los barcos hundidos. Por otro lado, el almirante Mikawa había alcanzado casi todos sus objetivos; había logrado que desembarcara un contingente de refuerzo de 700 hombres en Tassafaronga, así como artillería pesada e importantes suministros de munición.²² Entre los peligros y la confusión, Kelly Turner, por su parte, había logrado el desembarco del 164º Regimiento de la División Americal en Guadalcanal el día 13.

Con todo, los japoneses eran infatigables, y desde sus posiciones reanudaron el bombardeo del campo de Henderson el día 14. Además, podían realizar incursiones aéreas de noche, mientras que los pilotos estadounidenses seguían atrincherados en zanjas. Había algo que no marchaba nada bien, ni en Henderson ni en el cuartel general del almirante Ghormley. Mikawa, por su parte, se limitó a ordenar que otra fuerza operativa se hiciera a la mar. La formaban, entre otros, el Kongo y el Karuna, que con sus 16 cañones de 350 milímetros sembrarían de llamas y de muerte el campo de Vandegrift aquel mismo 14 de octubre. Archie Vandegrift y sus marines, muy castigados, estaban más desmoralizados que nunca, y al amanecer del día 15, otros cinco transportes enemigos desembarcaron en Cactus. Ghormley no hizo nada.²³

Capítulo 18

«Un lío descomunal»

Todos los barcos de la fuerza anfibia, todos mis oficiales y yo trabajamos con todas nuestras fuerzas para que resistáis [...]. Vuestra situación, por lo que se refiere a avituallamiento, combustible y munición, como bien sabéis, me causa una gran preocupación. Seguimos sometidos a una existencia precaria. [...]

Almirante KELLY TURNER al general Archie Vandegrift, 7 y 16 de noviembre de 1942¹

Mi preocupación en el sudoeste del Pacífico es asegurar que todas las armas disponibles lleguen a la zona para defender Guadalcanal, y que, habiendo resistido en esta crisis, la munición, los aviones y las tripulaciones estén ya en camino para sacar partido de nuestro siguiente éxito.

FRANKLIN D. ROOSEVELT, Memorándum a la Junta de jefes del Estado Mayor, 24 de octubre de 1942²

T ras el desembarco, el 13 de octubre de 1942, del 164º Regimiento de Infantería de la División Americal, así como de muchas toneladas de suministros que tanta falta hacían, Kelly Turner envió al 1º Batallón de Ataque de los Marines a un merecido descanso en Nouméa, a pesar de que la maltrecha fuerza operativa del contraalmirante Scott atravesaba como podía el Pacífico para someterse a las reparaciones pertinentes.

Al día siguiente, bombarderos enemigos destruyeron o tocaron la mitad de los 90 aviones de guerra que acababan de llegar, así como los depósitos de combustible que quedaban y muchas de las municiones que Kelly acababa de enviar. Una vez más, se imponía la pregunta: ¿cómo se permitía que una fuerza enemiga tan grande, cubierta desde el aire, avanzara durante tantas millas a lo largo de la Ranura sin que nadie informara a Henderson? Para añadir más leña al fuego del horror en Guadalcanal, apareció un nuevo elemento terrorífico en forma de artillería de campo, que los destructores japoneses habían desembarcado días antes, y que ahora iniciaba sus bombardeos contra el campo de aviación de manera regular, bombardeos que se prolongarían a lo largo de las siguientes semanas, día tras día, noche tras noche.

Los Seabees trabajaban sin descanso para reparar los cráteres de la pista de aterrizaje y despegue mientras los transportes, las lanchas y los submarinos convertidos hacían llegar los suministros, entre ellos el bien máspreciado, el combustible para la aviación, siempre que los aviones y los submarinos enemigos no los interceptaran y los destruyeran antes. Ya antes de que Turner hubiera levado anclas, otra imponente fuerza operativa japonesa, bajo mando del

vicealmirante Kurita Takeo, ya avanzaba por el estrecho de Ironbottom, escoltando a otro convoy con refuerzos. Con la certeza de que cuatro de los cinco portaaviones estadounidenses se encontraban en el fondo del mar, Tokio, aprovechando el impulso, estaba decidido a expulsar a los norteamericanos. Era evidente que aquel era el momento para atacar, y para hacerlo sin ningún remordimiento.

Los convoyes, uno tras otro, habían ido atravesando la Ranura, y Ghormley seguía sin tomar las medidas oportunas para detectarlos o impedirles el paso, a pesar de la reciente advertencia que el almirante Nimitz le había hecho personalmente en el encuentro de Nouméa. La fuerza del almirante Kurita, compuesta por dos acorazados, un crucero ligero y cinco destructores, pasó de nuevo sin ser detectada no sólo por la Ranura, sino por los pasos más estrechos de la isla de Savo, que no se encontraban custodiados. ¿Dónde estaban los destructores y los submarinos estadounidenses, que supuestamente patrullaban por aquellas aguas, aunque sólo fuera durante las horas de sol?, preguntó un encolerizado Vandegrift a Nouméa. ¿Y dónde se encontraban los numerosos aviones de reconocimiento de McCain y de MacArthur, dispuestos en campos de aviación del Ejército y la Marina, que eran responsables de su vigilancia? ¿Dónde estaba la tan necesaria artillería costera para las islas de Savo y Guadalcanal? Turner ponía el dedo en la llaga, al menos en parte, en una carta privada dirigida al capitán William Greenman, cuando exponía que «[...] uno de los problemas es que se tomen decisiones [por ejemplo, por Ghormley] sobre asuntos que no controlo yo, y hacerle llegar un material que está disponible, pero para el que carezco de medios de transporte».

Así, una vez más, las fuerzas estadounidenses volvieron a ser pilladas por sorpresa el 14 de octubre a la 1.00 de la madrugada, cuando las bombas de fragmentación de 350 milímetros, disparadas desde los acorazados Kongo y Karuna, empezaron a estallar sobre Guadalcanal y causaron estragos en el campo de aviación de Henderson y en el campamento norteamericano. Los acorazados siguieron disparando casi con total impunidad, pues los marines contaban sólo con artillería costera de 127 milímetros, con la que ni siquiera alcanzaban a aquellos grandes buques. Los aviones estadounidenses, que deberían haber estado volando antes de que llegara el enemigo, eran destruidos sistemáticamente en tierra. El ataque sobre el campo de aviación era de tal magnitud que ya era demasiado tarde para intentar el despegue.

La única acción efectiva la tomaron los jóvenes capitanes de cuatro torpederas recién llegadas a Tulagi. Sus hombres reaccionaron y se dispusieron al ataque. Las embarcaciones ligeras surcaron las aguas abiertas del estrecho de Ironbottom* en cuestión de minutos. Al poco se encontraban ya navegando entre los desconcertados destructores japoneses, con los que intercambiaron torpedos y fuego de ametralladora. Tal vez esos pequeños barcos causaran daños poco significativos, pero su acción inesperada y errática fue suficiente como para sorprender al almirante Kurita que, tras haberse quedado casi sin munición, ordenó, a las 2.20, la retirada inmediata de su fuerza operativa. Aquellas torpederas de madera resultaban de lo más vulnerable, sin duda, pero también eran pequeñas y rápidas, por lo que constituían blancos difíciles para el enemigo. Y al menos, sus valerosas tripulaciones hacían algo. Los buques de Kurita escaparon sin que los norteamericanos hicieran nada más por impedirlo.

Aquella mañana, mientras los Seabees seguían reparando las pistas de Henderson, el precio a

pagar había vuelto a ser muy alto: 41 muertos y muchos más heridos. Además, de los 90 aviones de refuerzo que acababan de llegar, sólo quedaban 42, y el combustible disponible hacía que sólo pudiera iniciarse una misión con once de ellos. En Pearl Harbor, los informes que iban llegando preocupaban sobremanera a Chester Nimitz.

Kurita se dirigía a toda máquina al noroeste, a través de la Ranura, el día 14, y se encontró con el Expreso de Tokio que avanzaba en la dirección contraria: seis transportes escoltados por destructores. Cuando al fin llegaron los 11 aviones que despegaron de Henderson, su gran presa, incluidos los acorazados, ya no se veían por ningún lado. Por si eso fuera poco, a los norteamericanos volvieron a pillarlos con la guardia baja cuando fueron descubiertos y perseguidos unos cazas japoneses que prestaban protección a los igualmente inesperados transportes. Los aviones estadounidenses lograron dañar ligeramente a uno solo de los destructores enemigos. Como de costumbre, todos los buques logísticos lograron llegar con éxito a Tassafaronga entre el 14 y el 15 de octubre, mientras los cruceros de Mikawa, el Chokai y el Kinugasa, sometían a los hombres de Vandegrift a una derrota considerable por segunda noche consecutiva. Y en esa ocasión no había torpederas para causar interferencias.

A la mañana siguiente, los japoneses procedían al desembarco, a plena luz del día y sin inmutarse, de 4.500 hombres en la playa contigua a Tassafaronga.³ No había ni un solo buque estadounidense a la vista. Entretanto, aviones de transporte trasladaban una cantidad mínima de combustible desde el lejano Espíritu Santo hasta el campo de aviación de Henderson, lo que permitió que en poco tiempo despegara una escuadrilla compuesta por pilotos de los tres Ejércitos de Estados Unidos —Ejército de Tierra, Marina y marines—, con la misión de interceptar y bombardear los transportes. Al mismo tiempo, esquivaban las embestidas de los maniobrables Zeros, e incluso llegaron a abatir siete. Tres buques logísticos, que todavía no habían descargado todo el material que transportaban, resultaron gravemente dañados y debieron ser arrastrados hasta la playa. El resto partió rumbo a las Shortland antes de las 16.00. En esa ocasión tampoco se encontraba en la zona ningún portaaviones norteamericano y, sacando partido de la situación, otros dos cruceros japoneses, el Myoko y el Maya, se acercaron a la isla y, por tercera noche consecutiva, bombardearon el campo de aviación de Henderson. Ghormley tampoco había ordenado el envío de ningún barco de guerra a la zona, y lo justificaba afirmando que todas las naves disponibles se habían trasladado al Atlántico para los desembarcos en la zona francesa del norte de África, lo que no era cierto. Por debajo de la superficie del océano, los submarinos del almirante Lockwood lograron hundir tres cargueros enemigos. Pero, exceptuando ese hecho, la única ayuda inmediata que llegó fue la de un barco que venía de camino y que transportaba algunos aviones más. En ese momento, la situación era bastante desesperada. Algo debía cambiar.

Ya era suficiente, incluso para el más que paciente Chester Nimitz, que se desplazó hasta Nouméa para asistir a una reunión de urgencia el 15 de octubre con su viejo amigo de sus días de academia militar, Bob Ghormley, y con Archie Vandegrift. «No somos capaces de controlar el mar», declaró Nimitz secamente. «La situación no es desesperada, pero sí crítica.»⁴

Los japoneses ya contaban con unos 22.000 hombres en Guadalcanal (20.000 más de los que

tenían el 9 de agosto, fecha del desembarco de los marines). Las fuerzas estadounidenses, incluido el personal de apoyo, sumaban 23.000. El 12 de noviembre, el contingente japonés alcanzaría un máximo de poco más de 30.000 soldados. Nimitz prometió que, antes de que terminara el año, en la isla habría destinados 50.000 efectivos estadounidenses. En Guadalcanal, la moral estaba por los suelos, y Nimitz se percató de que, a bordo del Argonne, el asfixiante buque de Ghormley que hacía las veces de cuartel general, los ánimos todavía estaban más bajos (los oficiales franceses gaullistas seguían negándose a que los norteamericanos desembarcaran en Nueva Caledonia y usaran sus instalaciones). Lo cierto es que a Nimitz le impresionó el ambiente de pesimismo generalizado que se respiraba. Además, las temperaturas a bordo de los buques de guerra, revestidos de acero, superaban los 48°C (y llegaban a los 65°C bajo cubierta, en la sala de máquinas), y las escotillas se mantenían cerradas la mayor parte del tiempo para impedir que entraran los miles de insectos voladores que infestaban la zona, por lo que las condiciones de vida eran apenas soportables. Una de las pocas buenas noticias fue la llegada anticipada del vicealmirante Bill Halsey desde California, que llegaba para izar su bandera en el único portaaviones restante.

Para entonces, Nimitz, que habitualmente hacía gala de unas maneras reposadas, ya había tenido bastante y ordenó a Ghormley que se armara de valor, congregara a sus hombres, que se encontraban dispersos por varias islas, buques de guerra y aviones, y en vez de lamentarse, se desplazara a la zona con ellos para proteger Guadalcanal y a los marines. ¿Por qué no había usado los barcos que no tenían asignadas otras misiones y que estaban desplegados de manera ineficaz en otros lugares, para ayudar a detener el Expreso de Tokio? Por primera vez en su carrera, Nimitz se veía obligado a poner en evidencia a un oficial de máxima graduación, pero había hombres que morían a diario a causa de su incompetencia y de su incapacidad para actuar.

El hecho es que tanto Ghormley como MacArthur se habían mostrado contrarios a la batalla de Guadalcanal desde el principio, aunque por distintas razones y, ahora, los dos declaraban que Estados Unidos se vería forzado a evacuar la isla. Ese pesimismo sin paliativos —derrotismo sería un término más preciso— afloraba a los rostros del personal de Ghormley, como Nimitz no tardó en captar durante su visita. Por su parte, éste prometió enviar con la mayor celeridad todos los aviones de guerra existentes en los aeródromos estadounidenses del Pacífico Central hasta Guadalcanal, y ordenó que la 25ª División del Ejército, que en aquel momento se encontraba en Hawai, embarcara de inmediato para servir como refuerzo a Vandegrift. Antes de regresar a Pearl Harbor, Nimitz dejó un mensaje para que lo entregaran al almirante Halsey a su llegada. De nuevo en su cuartel general de Makalapa Hill, convocó una conferencia de urgencia para tratar de la situación.

Tras pasar varios días en Hawai realizando consultas, Bill Halsey se desplazó por aire hasta el Pacífico Sur para asumir el mando del portaaviones destinado a Guadalcanal. Como la Francia Libre de Charles de Gaulle no le permitió aterrizar en el aeropuerto de Nouméa, su hidroavión se posó en la bahía a las 15.15 del 18 de octubre de 1942. Apenas había puesto el pie en la barcaza que Ghormley había dispuesto para él, el ayudante del almirante le hizo entrega de un sobre

sellado, que abrió y leyó mientras la dirección se dirigía al Argonne. Sus grandes y pobladas cejas se arquearon al momento. «¡Por Jesucristo y el general Jackson!», exclamó ante el desconcertado ayudante, mientras seguía leyendo la nota:

Inmediatamente después de su llegada a Nouméa, relevará al almirante Robert L. Ghormley de los deberes de comandante del Pacífico Sur y de las tropas del Pacífico Sur.

NIMITZ

«¡Esta es la situación más delicada de mi vida!», afirmó/ En aquel momento, el almirante Halsey era tal vez el oficial más popular de la Marina estadounidense y, a partir del momento en que asumió el mando, las cosas cambiaron de la noche a la mañana. Se trataba de un líder dinámico, en ocasiones casi temerario, y un auténtico luchador, fueran cuales fueran las cartas que le tocara jugar. Para él no había nada imposible.

Nimitz le había dado carta blanca, y Halsey empezó a actuar sin perder ni un segundo. En primer lugar, solicitó un informe sobre Guadalcanal a Vandegrift. Sin buques que protegieran la Ranura y el Cactus, y sin refuerzos para sus agotados batallones, Archie Vandegrift fue quien más se alegró del relevo en el mando. «No tenía nada personal contra Ghormley, que me caía bien —comentaría más tarde—. Sencillamente, me parecía que nuestra grave y precaria situación exigía un liderazgo agresivo y decidido en la cúpula de mando. Y, por lo que sabía de Bill Halsey, había pocos hombres más adecuados que él para proporcionarlo.»⁷ Tras realizar una detallada exposición a Halsey, el nuevo comandante del Pacífico Sur le preguntó a Vandegrift: «¿Puede resistir?». «Sí —respondió el exhausto marine—. Puedo resistir, pero debo contar con mayor apoyo del que he tenido hasta ahora.» «Regrese a su puesto, Vandegrift —le tranquilizó Halsey—. Le prometo todo lo que tengo.»⁸ El comandante de los marines suspiró de alivio y sonrió por primera vez en dos meses y medio.

Acto seguido, y de forma unilateral, Halsey canceló la operación ya en marcha para la captura de las islas de Santa Cruz, con la que se pretendía poder disponer del tan necesario aeródromo de Ndeni. Y ordenó que ese mismo convoy de tropas, que ya se había hecho a la mar, pusiera rumbo a Guadalcanal. Entretanto, Nimitz también estaba enviando ya tropas de refuerzo y cincuenta aviones de guerra, tal como había prometido, por no mencionar los 24 submarinos más destinados a defender las aguas que circundaban las islas Salomón y las que se extendían entre esas islas y Nueva Caledonia.⁹ Todo ello se vio reforzado con la noticia de que otro portaaviones, el Enterprise, venía de camino, ya reparado del todo y acompañado por un nuevo acorazado, el South Dakota, con el que iba a formar la Fuerza Operativa 16. Ambos buques, a su vez, habían de unirse a la Fuerza Operativa 17 y al Hornet el 24 de octubre. Desafortunadamente, Halsey, que era aviador en sus ratos libres, puso a Tom Kinkaid, que no sabía pilotar, al frente de los dos portaaviones,¹⁰ decisión a la que se opusieron frontalmente Jack Towers y otros altos mandos de aviación naval.

La situación al sur de las Salomón era «un lío descomunal», según informó Halsey a su viejo amigo Kinkaid. «Mira a tu alrededor, averigua qué es lo que hay que hacer, y hazlo.» Halsey le

ordenó a Kinkaid que pilotara sus barcos de manera agresiva y que pusiera rumbo al norte de las islas de Santa Cruz.¹¹ Ahora, los portaaviones estarían más cerca de cualquier fuerza enemiga que se dirigiera a Guadalcanal, lo que les permitiría localizar a los barcos e intervenir con suficiente anticipación. Sin embargo, el mes de octubre de 1942 todavía no había terminado, y los viejos marineros habrían de recordarlo durante mucho tiempo por los importantes reveses que aún aguardaban en el horizonte, reveses que pondrían a prueba incluso la entereza del duro Vandegrift y la del decidido Bill Halsey.

En un movimiento menos espectacular, hasta el punto de que pasó casi desapercibido, Jack Towers, el primer aviador naval que había sido ascendido al rango de vicealmirante, fue transferido y recibió la orden de ocuparse de toda la aviación naval del Pacífico. En su nuevo puesto, pasaba a estar bajo el mando directo de Chester Nimitz en Hawai. Towers, en cuanto dinámico responsable de la Junta de Aeronáutica de Washington, y por tanto jefe de aviación de la Marina de Estados Unidos, había obtenido grandes resultados en su preparación de acciones fundamentales que verían su desarrollo y asombrosa transformación en el transcurso de los años restantes de la guerra. A Frank Knox, secretario de la Marina, un egoísta y arrogante hombre de prensa pero decidido defensor de la Marina, nunca le había caído bien Towers, discreto aunque de ideas claras, que podía ser cualquier cosa menos adulator.

Los oficiales que habían servido a las órdenes de Towers o que habían trabajado con él lo conocían mejor que cualquier político. Conocían la extraordinaria labor que había realizado de manera callada a lo largo de las anteriores tres décadas, y apreciaban enormemente su extraordinaria clarividencia en asuntos relacionados con la aviación naval y el desarrollo de portaaviones. Era «el tipo de hombre que no se atribuía el mérito de nada de lo que hacía, y yo nunca vi que se lo atribuyeran por muchas de las cosas que logró», comentaría William «Gus» Read, su amigo del alma y aviador naval como él.¹²

La contribución de Towers a la victoria final sobre Japón fue «incalculable», en palabras de Read. Y sin embargo, hubo quienes, como Read, a pesar de estar perfectamente al corriente de los logros de Towers, criticaron a King y a Frank Knox por trasladarlo en ese momento. El *New York Times* objetó que ese cambio hacía que «no quedara ningún aviador en posición de participar en el planteamiento estratégico de la Marina».¹³

Aquel experimentado oficial iría ganándose de manera gradual el respeto y la confianza de Nimitz al corregir y modificar las tácticas de los portaaviones, al tomar decisiones con las que se ganarían grandes batallas y con las que se contribuiría a crear la importante estrategia del «salto de isla en isla», imprescindible para avanzar hasta el propio Japón. Se trataba de una estrategia que, en un primer momento, erróneamente, se atribuyó exclusivamente a MacArthur, a pesar de que éste llegó a rechazar varias propuestas ambiciosas en ese sentido para atribuirse a sí mismo y al Ejército un papel más destacado en el Pacífico y su conquista.

El 14 de octubre, el vicealmirante Jack Towers, comandante de la Flota Aérea del Pacífico (COMAIRSOPAC), llegó a su nuevo puesto de mando de la isla de Ford, situada frente a Makalapa Hill, al otro lado del estrecho, donde Nimitz tenía el suyo. Aunque la relación entre

Towers y King era tensa —como lo eran las relaciones que éste mantenía con todos sus colegas y subordinados—, los que habían trabajado junto a Towers en años anteriores siguieron expresando su admiración por él, incluidos Cari Vinson, futuro presidente del Tribunal Supremo, y Henry Morgenthau, secretario del Tesoro. Este último aseguró a Towers que el país tenía suerte de «contar con un hombre de su calibre» para ese importante destino en el Pacífico.¹⁴ Y como el capitán Forrest Sherman —él mismo un destacado piloto— estaba libre tras el hundimiento del *Wasp*, Towers lo nombró sin tardanza su nuevo lugarteniente.

En su calidad de COMAIRSOPAC, Towers tenía por delante una tarea ingente que la opinión pública en general no comprendía en toda su dimensión. Uno de sus deberes era supervisar tres nuevos destacamentos de la flota —en Seattle, Alameda (cerca de Oakland, California) y San Diego—, que tenían encomendada la misión de proporcionar al Pacífico los aviones y los pilotos que fueran a necesitarse en el transcurso de la guerra. Asimismo, estaba al mando de todas las reparaciones y el mantenimiento de los aparatos aéreos, además del entrenamiento, la instrucción táctica y la preparación para el combate de todos los aviones que pertenecieran a la Marina y a la Infantería de Marina y volaran sobre el Pacífico. Entre ellos se incluían, por supuesto, todos los de los portaaviones, con lo que eran miles los aviones a su cargo.¹⁵ Como ya se ha dicho, en los años precedentes Towers había contribuido a desarrollar, diseñar, ordenar y producir todos los tipos de cazas, bombarderos e hidroaviones usados por la Marina de Estados Unidos en el transcurso de la guerra. Ahora le había llegado el momento de verlos en acción.

Algunos veteranos de la Marina tal vez recordaran las octavas maniobras de la Flota que tuvieron lugar en junio de 1928, cuando un entonces desconocido capitán Jack Towers, jefe del portaaviones *Langley*, se había hecho cargo de la planificación y la ejecución de la primera simulación de ataque sorpresa contra Pearl Harbor culminado con éxito, en un momento en que todo el mundo opinaba que aquel supuesto era prácticamente imposible. El 29 de marzo de 1938, el almirante King, por entonces al mando de la flota, y el capitán Towers, al mando del portaaviones *Saratoga*, desde un punto situado al noroeste de Oahu, habían iniciado otra simulación de ataque aéreo antes del amanecer contra Pearl Harbor, que volvió a pillar con la guardia baja tanto al Ejército como a la Marina. De haberse tratado de un ataque real, muchas instalaciones habrían quedado destruidas. El almirante Yamamoto estudió con detenimiento los informes de aquellas maniobras, y tres años más tarde, en diciembre de 1941, obtuvo un éxito similar aunque mucho más destructivo, pues sus bombas y torpedos eran reales, y los barcos enemigos se hundieron de verdad, como también lo eran los aviones que se incendiaron y los estadounidenses que murieron, entre los que se encontraban algunos que lo habían recibido como invitado en sus casas muchos años atrás. Los mandos de la Marina y del Ejército de Estados Unidos no habían aprendido nada desde el primer aviso de Towers, realizado en 1928, es decir, hacía catorce años.¹⁶ Pero el almirante Ernest King era ahora máximo responsable de la Marina norteamericana, y había decidido enviar al mejor aviador del cuerpo, el almirante Towers, a Hawai, a servir a las órdenes del almirante Nimitz, para asegurarse de que, en esa ocasión, los portaaviones y los aparatos que éstos transportaban se usaran de la manera más eficaz posible... al fin, y tras tantas y tan trágicas pérdidas.

No hay duda de que el carácter reservado y lo formal del trato del almirante Towers no

facilitaba su trato con Nimitz y su equipo, en especial con su lugarteniente. Al vicealmirante Raymond Spruance, frío como un témpano, nunca le había caído bien Towers ni la aviación naval en general. Ni él ni Nimitz eran pilotos, y los dos ejercían de tradicionales «zapatos negros», oficiales de carrera que creían en la mística de los acorazados, a los que consideraban piezas clave de cualquier flota. Si Spruance mantuvo su cerrazón y hasta su hostilidad hacia el papel de la aviación en la nueva Marina, afortunadamente Nimitz era una persona más abierta de miras, capaz de aceptar nuevas ideas, a pesar de que entre su personal no se contara de momento ningún aviador.¹⁷ Ambos eran de la opinión —compartida por la mayoría de los oficiales de academia— de que un oficial que pasara la mayor parte de su carrera en la aviación naval no era capaz de ponerse al frente de buques de guerra ni de flotas, a pesar de que todos los aviadores, incluido Towers, estaban dispuestos a asumir dicho mando durante su carrera, cosa que en muchos casos lograban. En ese momento, Nimitz aún confiaba enormemente en el criterio de Ray Spruance y se mantenía deliberadamente a una distancia prudencial de Towers, que sin embargo era su jefe de aviación de todo el Pacífico. Pasarían meses hasta que, de manera gradual, Nimitz llegara a darse cuenta del verdadero valor de Towers y a estimar la sensatez de sus consejos y análisis. Éste, a su vez, empezaría a alejarse de los criterios y las decisiones de Spruance en las batallas y las operaciones futuras. Y en último extremo, sería Towers quien sería ascendido a segundo CINCPAC, con licencia para gobernar Pearl Harbor en la práctica durante los últimos meses de la guerra, una vez Nimitz trasladó su cuartel general a Guam. Considerando las tragedias que estaban a punto de abatirse sobre la Marina estadounidense en el Pacífico, la presencia de Jack Towers resultaba imprescindible.

«MUERTE A LOS JAPOS, MUERTE A LOS JAPOS, MUERTE A MÁS JAPOS», rezaba el gran cartel pintado a mano que recibía a la flota que desembarcaba en Tulagi, y que recreaba una cita bastante exacta del propio almirante Bill Halsey. Franklin Roosevelt seguía insatisfecho con la lenta asistencia que recibían Vandegrift y sus marines en las Salomón. El 24 de aquel intenso mes de octubre, el presidente ordenó a la Junta de jefes del Estado Mayor «que velaran porque todo el armamento disponible se destine al área y se emplee en el mantenimiento de Guadalcanal. Y que, una vez afianzadas las posiciones, munición, aviones y tripulaciones se pongan en camino para sacar partido del [subsiguiente] éxito».¹⁸ Así, refuerzos de artillería, aviones y un contingente extraordinario de 6.000 marines no tardaría en poner rumbo a la acosada isla de Guadalcanal, y eso que los aliados acababan de recibir la noticia del hundimiento de 88 buques mercantes británicos y estadounidenses aquel mismo mes, a manos de las Marinas italiana y alemana, en el golfo de México, el Atlántico y el Mediterráneo.¹⁹

En el Pacífico, los japoneses seguían su infatigable avance, y trasladaron cien aviones de guerra desde Rabaul hasta el recién estrenado aeródromo de Buin, construido en el extremo meridional de Bougainville. Se trataba de una táctica estratégica magnífica, que proporcionaba a Japón una base aérea en el extremo norte de la Ranura y le ahorraba horas de vuelo, además de permitir que incluso sus cazas atacaran Guadalcanal y los buques de guerra estadounidenses a su antojo. Y aquel no era más que uno de los pasos dados mientras el alto mando nipón ultimaba los

planes de su siguiente ofensiva.

Tras completar el refuerzo del contingente del Ejército [proclamaba un mando imperial], las fuerzas de éste y de la Marina se combinarán y, en una acción conjunta, atacarán y reconquistarán el aeródromo de la isla de Guadalcanal [...]. La Marina emprenderá las acciones necesarias para detener los esfuerzos enemigos encaminados al incremento de sus fuerzas en la zona de las Salomón.²⁰

Los almirantes King y Nimitz estaban más decididos que nunca a truncar esos planes, pero seguían careciendo de medios para impedir la llegada sistemática del Expreso de Tokio. Además, no sabían que las tropas del general Maruyama habían recibido la orden de tomar posesión del campo de aviación de Henderson antes del 22 de octubre.²¹

En Guadalcanal proseguían los bombardeos nocturnos japoneses, que habían empezado a incluir las mortíferas minas antipersona de alta carga explosiva, que iban seguidos de ataques aéreos que se producían casi a diario. Entre los marines y los soldados de Cactus escaseaba el sueño, así como prácticamente todo lo demás. Pero a pesar de los últimos refuerzos que habían llegado con el 164º Regimiento de Infantería del Ejército, las fuerzas de Estados Unidos apenas igualaban en número a las del general Hyakutake, que mantenía a la mayoría de marines dentro del perímetro del aeródromo de Henderson, mientras Japón se preparaba para lanzar su siguiente ataque conjunto: un gran asalto por aire coordinado con la Flota Combinada del almirante Yamamoto, que había zarpado de Truk el día 11 con ese propósito.²²

El ataque llegó desde el oeste del aeródromo el 20 de ese mes. La artillería del 7º Ejército del general de brigada Sumiyoshi Tadashi cargó contra el batallón del teniente coronel William MacKelvy cerca de la desembocadura del río Matanikau. Al día siguiente, un tanque enemigo intentó cruzarlo, pero la artillería de los marines se lo impidió.²³ El día 22, el destructor Nicholas también disparó contra posiciones enemigas, aunque aquello no pasó de ser un gesto simbólico si lo comparamos con la tremenda descarga de artillería que el general Sumiyoshi lanzó contra los marines a última hora del día 23, que fue seguida poco antes de la media noche por un importante ataque de los tanques japoneses y de la infantería. Los soldados del teniente coronel MacKelvy no cedieron terreno y abatieron a cientos de japoneses, mientras los obuses de la 11ª de los Marines destruían docenas de tanques y lograban detener también aquel avance. Pero la 2ª División de Maruyama atacó desde el oeste con un contingente aún mayor el día 24, cargando contra el 3º Batallón de Marines del 1º Regimiento, reforzado río arriba por el 2º Batallón, llegado desde Henderson. Maruyama siguió avanzando, aunque el general de brigada Kawaguchi se retrasó en su ataque desde el sur del sector central del perímetro de Henderson, cerca de los montes Sangrientos. En el sector oriental, el general de brigada Nasu Yumio atacaba desde el río Tenaru (Ilu), defendido por dos batallones del 164º de Infantería del Ejército. Fue el debilitado 1º Batallón del coronel Puller quien asumió el grueso del ataque en aquel punto, el día 24.²⁴ El enemigo estaba a punto de vencer las líneas de resistencia estadounidenses.

Los hombres de Nasu alcanzaron el primer destacamento de los marines a las 21.30, pero el ataque principal se produjo a las 0.30 del 25 de octubre, en medio de una intensa tormenta

tropical, cuando los japoneses atravesaron un campo de hierba Kunai de más de dos metros de altura y cortante como el filo de una navaja. Asistidos por un batallón de reseña del Ejército, el contingente del 164° y los marines lograron resistir. Disparaban con todo lo que tenían contra las oleadas aparentemente interminables de japoneses, entre los que causaron muchas bajas, incluida la de su comandante, el general Nasu. Con todo, el enemigo no se retiraba, y aquella noche, las tropas de éste, asistidas por unidades de la brigada de Kawaguchi, emprendieron un último ataque y se sumaron a las montañas de muertos de lo que los marines ya habían empezado a llamar «el rincón de las tumbas».²⁵

En el flanco oeste, cerca del Matanikau, el 2° Batallón de Marines del coronel Hanneken se encontró con el ataque despiadado de las tropas del coronel Oka Akinosuka, que disparaban con su artillería pesada. Como unidad, los marines habían perdido casi una compañía entera y estaban a punto de desmoronarse; la presión que soportaban era tal que el comandante Odell Coloney llegó a repartir rifles a los escribanos y a los cocineros en un intento de acabar con el devastador fuego de ametralladoras que provenía de la cima de la montaña, lo que consiguió con un asalto final realizado con granadas de mano.

Al amanecer del día 25, los tres ataques japoneses contra el aeródromo de Henderson habían fracasado y el enemigo, derrotado y con sus filas muy menguadas a causa de las miles de bajas, se internó en la jungla y se retiró por donde había venido. El 7° de Marines había perdido a 182 hombres, y el 164° Regimiento, a 166.²⁶ Conservar aquel aeródromo costó mucha sangre norteamericana y mucho valor.

El 25 de octubre, mientras los estadounidenses abatían a los últimos japoneses, los tres destructores, Akatsuki, Izkazuchi y Shiratsuyu, asistidos por el crucero ligero Yura y otros cinco destructores, llegó al estrecho de Ironbottom para iniciar el bombardeo de Henderson a plena luz del día, con la confianza plena de que el aeródromo estaría en manos de Maruyama antes de que se pusiera el sol, tal como los jefes del Estado Mayor del Ejército japonés habían prometido.²⁷

Los destructores fueron los primeros en aparecer, y lo hicieron a media mañana. Tras avistar a dos destructores dragaminas estadounidenses (armados sólo con cañones de 80 milímetros), iniciaron su persecución, pero los norteamericanos se salvaron *in extremis* porque en aquel momento, casualmente, varias fortalezas voladoras B-17 sobrevolaron su espacio aéreo. Entonces, los barcos enemigos renunciaron a su objetivo y se lanzaron sobre dos buques estadounidenses que se encontraban anclados y procedían al desembarco de tropas, armas, munición y combustible. Al ver a los barcos de guerra japoneses, los transportes norteamericanos interrumpieron la operación y trataron de ponerse en marcha. Sin embargo, su inferioridad era manifiesta. A las 11.20, los dos buques logísticos, incapaces de avanzar con suficiente rapidez, ya se habían hundido con la totalidad de sus tripulaciones a bordo. Kelly Turner maldecía al enemigo y lamentaba su propia incapacidad para hacer llegar más tropas y suministros hasta Guadalcanal. En realidad, lo milagroso era que durante muchos de aquellos desembarcos no lo mataran a él. «Seguimos sometidos a una existencia frugal [...]. El enemigo impide con tal regularidad el desembarco de suministros que nuestras reservas son escasísimas», se lamentaba a Archie Vandegrift.²⁸

El crucero ligero Yura y sus cinco destructores fueron los últimos en llegar. Alcanzaron el estrecho a las 13.50 y prosiguieron con el descarado bombardeo a plena luz del día. Su ataque fue

repelido por aviones congregados a toda prisa y que despegaban desde Henderson, cuyas bombas impactaron en el Yura y en uno de los destructores y forzaron una retirada general. El crucero ligero había resultado gravemente tocado, y su capitán pensaba embarrancarlo a las 17.00 cuando seis B-17 lo atacaron y lo dejaron envuelto en llamas. Abandonado frente a la isla de Ramos, los propios destructores japoneses procedieron a su hundimiento. De nuevo en Henderson, los cazas norteamericanos iniciaron otro importante ataque contra bombarderos y cazas enemigos. Abatieron 22, con lo que la cifra de aviones japoneses destruidos en los últimos nueve días se elevaba ya a 103.²⁹

A cientos de kilómetros de allí, en Truk, un impaciente almirante Yamamoto, a bordo del Yamato, su buque insignia, esperaba la confirmación del general de división Hyakutake de la toma del campo de aviación de Henderson.³⁰ Las órdenes del almirante de la flota eran bien claras: «Aprehender y aniquilar cualquier fuerza destacada en la zona de las Salomón». Dado el imponente tamaño de su flota, no parecía haber razón alguna que impidiera alcanzar aquellas metas, pues además de su buque insignia, Yamamoto estaba al frente de los acorazados Kongo, Haruna, Hiei y Kirishima; de los tres grandes portaaviones Shokaku, Zuikaku y Zuiho, así como de otro de menor tamaño, el Junyo, escoltados todos por catorce cruceros, cuarenta y cuatro destructores y seis submarinos.

La primera noticia de que aquella impresionante fuerza enemiga se había hecho a la mar la tuvo Bill Halsey el 23 de octubre, cuando un bombardero de patrulla informó del avistamiento de un portaaviones y sus escoltas a unas 650 millas al norte de Espíritu Santo. Sólo uno de los aviones enviados para atacarlo encontró algo —un gran crucero— pero erró el disparo del torpedo que llevaba. Aquel día, el comandante de aviación Aubrey Fitch no ordenó ningún otro despegue. ¿Por qué? Cuando al día siguiente sí se procedió al envío de más aparatos, éstos no encontraron absolutamente nada. Aun así, a aquellas alturas los japoneses tenían sólo dos objetivos posibles, a saber, la conquista de Nueva Guinea y la de Guadalcanal, como Halsey sabía muy bien.

El portaaviones Enterprise, que acababa de ser reparado e iba escoltado por el acorazado South Dakota, regresó a aquellas aguas justo a tiempo para encontrarse con el Hornet el día 23. Tenía órdenes de poner rumbo al norte de las islas Santa Cruz, aún no ocupadas, y luego descender hasta las Salomón. El objetivo era interceptar y destruir la flota de Yamamoto antes de que culminara su aproximación a Guadalcanal.

El 24 de octubre, el contraalmirante Thomas Kinkaid, al mando de la Fuerza Operativa 16 y a bordo del Enterprise, así como el contraalmirante George Murray, experimentado piloto naval responsable de la Fuerza Operativa 17 y a bordo del Hornet, iban ya en busca de la flota enemiga, todavía ignorantes de su gran superioridad numérica. Por su parte, los pilotos japoneses tampoco habían tenido más suerte a la hora de encontrar al «único portaaviones americano» Así, a ambas fuerzas les aguardaba una sorpresa.³¹

El mediodía del 25, a Kinkaid le llegó un crucial informe del servicio de espionaje que llevaba mucho tiempo esperando. Dos portaaviones enemigos habían sido avistados a 360 millas al noroeste de Santa Cruz, con un rumbo sur-sudeste, es decir, siguiendo su misma dirección general.

Kinkaid ordenó el despegue de doce aviones de rastreo, así como de veintinueve cazas y bombarderos. Pero pasaban las horas y no llegaba ninguna otra información. Para completar el desastre, siete de los aviones se estrellaron mientras intentaban aterrizar en plena noche.

En realidad, cuando el bombardero de patrulla había avistado a Yamamoto, éste había alterado el rumbo de su fuerza de ataque y la había dirigido al norte, mientras permitía que su avanzadilla siguiera en dirección sur.³² Por una vez, los aviones del almirante Aubrey Fitch que provenían de Espíritu Santo tuvieron suerte y localizaron los buques de Kondo. Sin embargo, el intento de bombardearlos no culminó con éxito. Aquella noche, los Cats, bombarderos de patrulla negros especialmente equipados para realizar operaciones nocturnas, despegaron de nuevo en una misión de búsqueda y localizaron al portaaviones pesado Zuikaku con las primeras luces del alba. Sin embargo, también en esa ocasión sus torpedos erraron el tiro y no impactaron en el gran buque enemigo. Por su parte, los portaaviones estadounidenses, que todavía no habían sido detectados, se encontraban rodeando Santa Cruz cuando, al fin, recibieron la nueva posición de los primeros dos portaaviones japoneses.

Los Catalinas de Fitch, con base en tierra, así como los B-17, procedieron de nuevo al ataque del enemigo, pero una vez más fueron incapaces de hacer impacto en el acorazado Kirishima. La capacidad del Ejército para bombardear buques durante la guerra, especialmente por parte de los B-17, podría definirse, en el mejor de los casos, como insignificante, a pesar del gran presupuesto concedido a Hap Arnold, lo que llevó a Henry King a quejarse por los méritos totalmente desproporcionados realizados por el Cuerpo Aéreo del Ejército ante la prensa de Estados Unidos. (Los cuatro portaaviones japoneses eliminados en el transcurso de la batalla de Midway, y que en un primer momento habían salido ilesos de los ataques de los B-17 del Ejército, fueron hundidos en todos los casos por aparatos de la Marina y por un submarino.) Y si los aviones enemigos todavía no atacaban a los portaaviones estadounidenses era sencillamente porque no habían sido capaces de localizarlos.

Las Fuerzas Operativas 16 y 17 avanzaban a toda máquina en dirección noroeste cuando, a las 0.11 del 26 de octubre, otro bombardero de patrulla descubrió a la fuerza de combate de Nagumo a apenas 300 millas por delante de él. El informe que envió se vio confirmado tres horas más tarde, cuando el enemigo se encontraba ya cien millas más cerca y era, por tanto, un blanco fácil. Por desgracia, Aubrey Fitch no transmitió esa trascendental información a Kinkaid y a Murray hasta las 5.12 de aquel día, dos horas después del segundo avistamiento. Para asegurarse, Tom Kinkaid, algo más alerta a aquellas alturas, ya había ordenado el despegue de 16 SBD desde el Enterprise, en misión de búsqueda, a las 5.00, y estableció contacto con la avanzadilla de Nagumo a las 6.30, a pesar de que tardó otros veinte minutos en localizar a los portaaviones enemigos. Pero aun así, Kinkaid esperó nada menos que otros 50 minutos antes de ordenar el primer ataque desde el Enterprise contra el portaaviones ligero Zuiho, a las 7.40. Aquel ataque sí fue certero y abrió un boquete de más de quince metros en la cubierta, que no impidió, sin embargo, el despegue de sus aviones. En cualquier caso, otro ataque de la Marina contra el crucero Tone se reveló infructuoso.

También Nagumo había enviado aparatos de rastreo. El primero de ellos se abrió paso entre la espesa capa de nubes de tormenta y descubrió los portaaviones de Kinkaid a las 6.50, en el momento exacto en que los americanos bombardeaban el Zuiho. Por suerte para el

contraalmirante, Nagumo tardó bastante en armar sus aviones: los primeros 62 que despegaron desde el Shokaku, el Zuikaku y el malherido Zuiho no lo hicieron hasta poco antes de las 8.00. Tres cuartos de hora después, el almirante japonés ya había ordenado el despegue de otros 45 bombarderos, incluidos los aviones del portaaviones Junyo.³³

Del Hornet despegaron sus primeros 53 aparatos entre las 7.30 y las 8.15, y a ellos se unieron otros 19 del Enterprise. Pero tanto Kinkaid como Murray reaccionaban con demasiada lentitud. Un comandante más despierto, como pudiera ser «Pete» Mitscher, habría atacado sin duda mucho antes, tal como demostrarían las acciones que emprendería con posterioridad.

A las 9.10, los primeros escuadrones japoneses, que sumaban un total de 135 aviones, se descolgaron entre la densa capa de nubes desde una altitud de 17.000 pies y se cernieron sobre la patrulla de combate aéreo del Hornet compuesta por 38 aviones que avanzaban en vuelo rasante y muy lento, demasiado cerca del portaaviones. Una de las bombas enemigas estalló en la cubierta de vuelo del Hornet. Acto seguido, un avión en llamas hizo impacto en la cubierta, y dos torpedos perforaron el casco del portaaviones, afectando las salas de máquinas, mientras otras tres bombas penetraban en las entrañas del buque. La actuación culminó con otro aparato enemigo estrellado contra la proa. En cuestión de diez minutos, el Hornet no era más que una masa inmóvil, en llamas. Cientos de sus hombres yacían en él, muertos o heridos.

El portaaviones atacado, prácticamente oculto tras una cortina de humo negro causada por el combustible incendiado, se escoraba ostensiblemente a estribor. Los daños que había sufrido eran extraordinarios. Dos minutos después, todos los aviones japoneses desaparecieron tan deprisa como habían aparecido —o, para ser más exactos, se retiraron los dos únicos aparatos enemigos que sobrevivieron de un total de 27—. ³⁴ También Japón había pagado un precio muy alto, pero al menos había logrado su objetivo, ya que el Hornet era un amasijo de acero retorcido desde el puente de mando hasta la cuarta cubierta. El comandante Henry Moran, responsable de control de daños, se enfrentaba a una tarea totalmente imposible, a pesar de contar con la ayuda de los destructores Morris y Russell, cuyas potentes mangueras regaban el maltrecho portaaviones para apagar los incendios. Sorprendentemente, la mayor parte de ellos (algunos graves) pudieron controlarse en menos de 50 minutos. Sin embargo, lo que C. R Masón, su capitán, no sabía aún era que aquél había sido sólo el primero de tres ataques aéreos independientes ordenados por el almirante Kondo. Los ingenieros intentaban generar suficiente potencia como para poner en marcha el buque, que seguía escorado. El crucero pesado Northampton se dispuso a remolcarlo, tras esquivar con éxito el ataque de un único bombardero. Entretanto, el resto de los barcos que escoltaban la Fuerza Operativa 17 formaban un círculo para proteger al portaaviones.³⁵

A las 9.25, mientras el Hornet seguía en llamas, 52 de sus aviones, dirigidos por el capitán de corbeta «Gus» Widhelm, alcanzaban su objetivo, la flota del almirante Kondo. Los Wildcats, cazas de escolta de Widhelm, se enzarzaron en fieros combates con la patrulla aérea del almirante japonés; los SBD de Widhelm alcanzaron el portaaviones Shokaku y Zuiho cinco minutos más tarde, pero fueron atacados por más Zekes. Widhelm fue de los primeros en ser alcanzado, pero logró amarar con éxito. Otro bombardero de la Marina resultó destruido, y otros dos quedaron seriamente dañados. El teniente James Vose, que había asumido el mando, ordenó que los once aviones de bombardeo en picado restantes atacaran el Shokaku, y al menos tres bombas de 1.000

toneladas explotaron en la cubierta de despegue del portaaviones japonés y destruyeron, además, los hangares inferiores.³⁶ Mientras, seis Avengers de la Marina (bombarderos torpederos), que se habían separado anteriormente del escuadrón de Widhelm, al no encontrar ni a los portaaviones enemigos ni a buques de menor envergadura, decidieron, sin conseguirlo, atacar uno de los cruceros del vicealmirante Abe Hirokai. El segundo ataque del Hornet no tuvo más éxito a la hora de hallar los portaaviones japoneses. Sin embargo, otras incursiones aéreas estadounidenses sí causaron graves desperfectos en el crucero pesado Chikuma y en los portaaviones Shokaku y Zuiho, dejando a los tres buques fuera de combate y obligándolos a someterse a reparaciones durante los meses siguientes. Se desconoce el número exacto de bajas japonesas, pero sólo el Chikuma sufrió 344, entre muertos y heridos.³⁷

La Fuerza Operativa 16 del almirante Kinkaid y el Enterprise, que se encontraban a unas veinte millas al este del Hornet, fueron alcanzados a su vez por una segunda oleada formada por 44 aviones japoneses con base en portaaviones, que habían despegado antes (a las 8.22) desde el Zuikaku y el Shokaku. Fue el radar del South Dakota, comandado por Thomas Gatch, el primero en detectar a los bombarderos y torpederos que se aproximaban, cuando se encontraban a cincuenta millas de la flota. A diferencia de Murray, Kinkaid no había dispuesto cobertura aérea alguna, y el enemigo fue directo a por el enorme South Dakota, que lo recibió con una cortina de fuego antiaéreo que salía de sus cañones de 40 milímetros. Gatch maniobró el buque, que se movía a toda máquina, con gran agilidad y se zafó de las primeras veinticuatro bombas al tiempo que abatía a varios bombarderos enemigos.

El Enterprise, a media milla a popa del South Dakota, se mostró más lento y no tan afortunado durante ese primer ataque. Una bomba de efecto retardado cayó sobre la cubierta de despegue, de madera, y alcanzó la proa. Al estallar, lo hizo contra el propio casco y abrió una brecha de agua. Otro proyectil impactó en el ascensor frontal y destruyó parte del hangar de la bodega, haciendo saltar planchas de acero que causaron desperfectos en la cubierta contigua.

Una segunda oleada de Kates (bombarderos torpederos Nakajima 97-2), apareció a continuación, pero fue alcanzada por una división de Wildcats que regresaban de la batalla librada sobre el Hornet. Con poco combustible y munición, los aviones estadounidenses no podían entretenerse, y se limitaron a hacer caer al agua nueve de los aparatos enemigos. Otros 14 Kates llegaron al vulnerable Enterprise, y nueve de ellos sobrevivieron a la intensa cortina antiaérea y lograron soltar sus torpedos sobre ambos lados del portaaviones. El capitán Osborne Hardison maniobró con destreza el Enterprise y esquivó el impacto de tres torpedos dirigidos al timón de estribor. Entonces viró de manera brusca y se zafó de un cuarto por los pelos. A pesar de que el fuego antiaéreo logró abatir otros Kates, tres torpedos consiguieron impactar en el crucero Portland pero, aunque detonaron, no llegaron a explotar. El destructor escolta Smith sucumbió víctima de un piloto herido; el torpedo que llevaba seguía en su sitio cuando el avión se estrelló contra la proa y se convirtió en una bola de fuego. Ello no impidió que los cañones del Smith siguieran disparando contra los aviones que atacaban el Enterprise. Aquel día, el Smith ofreció una muestra extraordinaria de valor, determinación y heroísmo. Los incendios que lo amenazaban no tardaron en apagarse. Los equipos estadounidenses de control de daños funcionaban a la perfección.

El cielo despejado y el mar en calma de las primeras horas del día dieron paso a la formación de oscuros nubarrones de tormenta. El Enterprise intentaba despejar su maltrecha cubierta de vuelo, lanzaba por la borda los aparatos dañados y se colocaba a favor del viento para facilitar el aterrizaje de sus aviones y de los del Hornet. Si decenas de ellos, con el combustible justo, no aterrizaban pronto, acabarían en el fondo del mar. A las 11.20 el Enterprise seguía informando de que no había más «manchas» a la vista. Sin embargo, 60 segundos después, el escuadrón que había despegado desde el Junyo irrumpió entre las nubes bajas y fue directamente a por el Enterprise, su objetivo principal. Ocho aviones japoneses fueron abatidos, y sólo una bomba cayó cerca del buque estadounidense. Transcurridos cinco minutos apareció el siguiente grupo del escuadrón, que se centró en las embarcaciones de escolta y también dejó fuera de servicio algunos de los cañones del South Dakota situados en la torreta nº 1 de estribor, aunque no logró perforar la gruesa cubierta que protegía la zona de la tripulación. También el puente de mando resultó muy dañado, y un pedazo de metralla caliente se le incrustó en el cuello al capitán Gatch. A pesar del dolor, logró ordenar al puesto de mando del oficial ejecutivo que se hiciera con el timón. Durante varios minutos, el enorme buque avanzó sin control, hasta que se restableció el sistema de comunicación telefónica.

El Enterprise, justo en su popa, tuvo que darse prisa en maniobrar para evitar la colisión. Los daños en el crucero San Juan fueron mucho más graves cuando una bomba saltó de una cubierta a otra. El efecto retardado del proyectil hizo que la explosión alcanzara el casco, abriera una vía de agua e inutilizara el timón. El fuego antiaéreo logró abatir al menos diez aviones enemigos.³⁸ Con el ascensor delantero del Enterprise destruido y los hangares inferiores inaccesibles, ahora todo dependía de los dos ascensores de popa, lo que causaba grandes retrasos en el acomodo de los aviones que regresaban y que quedaban expuestos sobre el portaaviones. Los que iban llegando se iban guardando dentro, mientras que los demás, con graves desperfectos y sin combustible, procedían al amerizaje, tras lo que los destructores se apresuraban a desplazarse para recoger a las tripulaciones que sobrevivían. Con todo, la cubierta de vuelo seguía demasiado congestionada, pues en ella también aterrizaban los aviones del Hornet, y algunos de los aparatos que habían llegado con éxito hasta el Enterprise debían ser arrojados por la borda para dejar espacio libre. Otros diez o doce aviones con el suficiente combustible fueron enviados hasta Espíritu Santo, pues las cercanas islas de Santa Cruz carecían de pista de aterrizaje. A las 14.00, el Enterprise, que había dejado de ser operativo, pues en él no podía ni despegarse ni aterrizar, no tuvo más opción que retirarse de la zona de combate.

Entretanto, en la Fuerza Operativa 17 del almirante George Murray, el primer intento del Northampton de remolcar el maltrecho Hornet, todavía en llamas, había fracasado. Hasta las 13.30 del 26 de octubre, un cable metálico de cinco centímetros no pudo fijarse con suficientes garantías, y al fin, a esa hora, se pusieron en marcha... a una velocidad de tres nudos. Murray trasladó el mando del Hornet al Pensacola, y a las 14.40, 875 heridos y demás personal no esencial habían sido evacuados a dos destructores.

Pero los japoneses todavía no habían terminado. A las 12.30, el almirante Kondo había ordenado al portaaviones Zuikaku y su escolta de destructores —que, junto a la mayor parte de su flota, seguía avanzando con rumbo norte, alejándose de los norteamericanos— que dieran marcha

atrás e iniciaran la persecución de los portaaviones enemigos. Sin embargo, al no conseguir dar con ellos, fueron convocados temprano aquella noche, y Kondo volvió a retirarse y puso rumbo al norte.

También el Junyo había retomado su avance hacia el sudeste a las 11.00, y a las 13.15 el contraalmirante Kakuta Kakuji ordenó el despegue de los 15 aviones que le quedaban más o menos a la misma hora en que el Hornet empezaba a ser remolcado por el Northampton.³⁹ Dos horas después, los aviones aparecieron de pronto sobre el portaaviones, que había quedado sin ningún tipo de cobertura aérea. El radar de Murray había detectado su aproximación, pero no había podido lanzar un contraataque que saliera al encuentro de los bombarderos torpederos Nakajima 97-2. El Northampton cortó a toda prisa el cable con el que procedía al remolque con un soplete y viró. Logró esquivar por muy poco los torpedos que se dirigían directamente a él. El Hornet, por su parte, recibió la herida de muerte cuando un torpedo impactó en él. El comandante E. P. Creehan, en la tercera cubierta, vio

un destello de un verde horrible [...] que pareció extenderse a la vez hacia delante, en dirección a la Estación de Reparación 5, y hacia la popa [...]. Vino precedido por un ruido seco [...] y le siguió de inmediato un silbido, como de aire escapándose, y un estruendo sordo. La cubierta de babor pareció partirse en dos, y un geiser de combustible, que al momento alcanzó el medio metro de altura, levantó por los aires a todo el personal de la Estación de Reparación 5 y los engulló, lanzándolos de cabeza contra al suelo abierto [...] hasta el lado de estribor.

Entonces, los hombres formaron una cadena humana y alcanzaron una escalera de escape por la que ascendieron hasta las cubiertas superiores.⁴⁰

Si los Vals (aviones de bombardeo en picado) que seguían los aviones torpederos a las 17.40 no consiguieron localizar al Hornet en llamas, no puede decirse lo mismo de la siguiente oleada de bombarderos que llegó diez minutos después, uno de cuyos torpedos explotó en la cubierta de vuelo de estribor de un barco que ya estaba irremisiblemente herido de muerte, muy escorado e irrecuperable. Así, el capitán Masón no tenía otro remedio que ordenar que todos los tripulantes lo abandonaran. La avanzadilla de destructores del almirante Abe Hirokai hundió finalmente el bravo Hornet a la 1.35 del 27 de octubre, frente a las costas de las islas Santa Cruz.⁴¹ La intención de Kondo era regresar de nuevo, pero dos bombarderos patrulleros «Gatos Negros» de la Marina atacaron el Zuikaku y uno de sus destructores resultó dañado, por lo que a las 2.00 de ese mismo día, ordenó al fin a los barcos restantes, incluido el Junyo, que cesaran la operación y regresaran a Truk, poniendo de ese modo fin a la batalla de las islas Santa Cruz.⁴²

La poderosa fuerza de combate y la fuerza expedicionaria ofensiva de Kondo, cuya intención pasaba por decidir el destino de los marines y de los GI en Guadalcanal, no había logrado ejecutar sus órdenes y cumplir con su cometido en aquel escenario. Aquel fue tal vez el factor decisivo en el mantenimiento de la posición estadounidense aquel trascendental mes de octubre de 1942. El general Vandegrift había suplicado a Nimitz y a Halsey que le enviaran la ayuda de la Marina

estadounidense, y éstos se la habían enviado, pero el precio que debieron pagar por aquel esfuerzo mal coordinado resultó muy alto. El Hornet, con una lista de bajas de 219 hombres —en su mayor parte muertes instantáneas—, se había hundido, y muchos hombres habían fallecido a bordo de otros buques. El Enterprise había sufrido graves daños en su estructura y más bajas, en parte porque a las Fuerzas Operativas 16 y 17 no se les facilitó una información asistencial precisa con antelación. Por otra parte, los planes del almirante Yamamoto para desembarcar personalmente en Guadalcanal y presenciar la rendición de Archie Vandegrift se vieron frustrados una vez más, a pesar de haber desplegado una fuerza muy superior. Es más, había perdido otros cien pilotos experimentados con sus aviones, pilotos que a Japón empezaba a resultarle difícil reemplazar.

A pesar de todo, la disposición de la flota estadounidense no había sido buena, y no había siquiera un solo submarino escoltando la pequeña fuerza Operativa de Kinkaid. Una vez más, éste no había ordenado el despegue de los aviones, ni siquiera para la protección de los vulnerables portaaviones y barcos con adecuadas patrullas aéreas. Ahora que disponía de un excelente radar de búsqueda, ¿por qué no había enviado con antelación a los cazas a interceptar los aviones de guerra enemigos, antes de que éstos alcanzaran la flota? Es más, ¿por qué no había atacado a los propios portaaviones japoneses antes de que tuvieran la ocasión de iniciar su primera incursión contra el Hornet? Como reiteraban sin cesar los almirantes Turner, Towers y Nimitz, había que «atacar de raíz», en vez de limitarse a esperar la llegada del enemigo.

Desde la batalla de la isla de Savo, en la Marina estadounidense habían estado sucediendo cosas raras, y eran muchos los que creían que había preguntas que ciertos cargos con autoridad debían responder tras aquella cuarta batalla con portaaviones. Uno de los pocos hombres que tenía alguna respuesta que ofrecer era el vicealmirante Jack Towers, pero de momento no lo escuchaba nadie, ni siquiera Chester Nimitz, normalmente propicio a hacerlo. Por lo que se veía, todavía deberían morir más personas antes de que éste y King se mostraran dispuestos a actuar para tomar las decisiones drásticas que hacían falta. Pero al menos, Nimitz relevó a Ghormley, Fletcher y Noyes, entre otros. Como reconoció ante su equipo incluso antes de que se produjera la desastrosa batalla de las islas Santa Cruz, la Marina estadounidense todavía «no era capaz de controlar el mar».⁴³ Dicho en palabras de Bill Halsey, siempre más directo, la situación en el Pacífico seguía siendo «un lío descomunal».

Capítulo 19

El sangriento viernes 13*

No quiero oír ni ver semejante pesimismo. Tengan presente que el enemigo también está tocado.

NIMITZ a sus hombres, 15 de noviembre de 1942¹

Los soldados de Guadalcanal se quitaron los abollados cascos en señal de profunda admiración.

General ARCHIE VANDEGRIFT a CINCPAC, noviembre de 1942²

El resultado de la batalla de las islas Santa Cruz, librada entre los días 26 y 27 de octubre de 1942, sirvió para moderar del todo el entusiasmo de los altos mandos militares estadounidenses, en especial el que se vivía en el cuartel general de Nimitz, en Pearl Harbor.

El nueve de noviembre, el almirante Towers, en su condición de jefe naval del aire para el Pacífico, planteó varias sugerencias al almirante Nimitz. La primera de ellas era la necesidad urgente de relevar a Tom Kinkaid de su cargo de comandante de portaaviones, cargo que debía ocupar el contraalmirante «Pete» Mitscher, piloto muy experimentado con un conocimiento profundo de los portaaviones. Sin embargo, todavía debería producirse otra batalla para que un reacio Chester Nimitz empezara a valorar lo sabio de aquel consejo. En realidad, Mitscher, Towers, e incluso el joven Forrest Sherman eran probablemente los mejores comandantes de portaaviones disponibles. Pero por el momento, Nimitz y su lugarteniente, Spruance, rechazaron la recomendación de aquél.

El personal de Nimitz, compuesto íntegramente por «zapatos negros» sin vínculo alguno con la aviación y conocido como el «club de las armas», prefería los acorazados a los portaaviones, y se refería despectivamente a Towers y al resto de pilotos como «zapatos marrones». El prejuicio contra los pilotos de la Marina estaba tan arraigado que Nimitz ni siquiera invitaba a su jefe de aviación, Jack Towers, a las reuniones del Estado Mayor que tenían lugar a las nueve de la mañana.

En un informe de urgencia enviado a Nimitz el 28 de octubre, Towers revelaba que, a diferencia de los miembros de su equipo, que no eran pilotos, él poseía una perspectiva mucho más amplia y más equilibrada de la posición que ocupaban en el Pacífico. Como resultado de la pérdida japonesa de cuatro portaaviones en Midway —aseguraba—, «la presente situación en el Pacífico sugiere la probabilidad de un uso más generalizado de fuerzas pesadas de superficie [acorazados y cruceros] por parte del enemigo. A causa del ataque contra Pearl Harbor, nuestra

posición es débil. La inoperatividad temporal de uno de nuestros buques [por ejemplo acorazados, en la flota de Hasley] causada por el impacto de un torpedo podría ser fatal». ³ Las pérdidas recientes de aviones y pilotos que había sufrido Japón, así como los daños en sus portaaviones, reducían de forma considerable la amenaza que representaba aquel país, de momento, según señalaba. También se mostraba de acuerdo con Halsey al creer que, cuando no se encontraban realizando operaciones ofensivas, los portaaviones debían aprovecharse de su gran movilidad estratégica para mantenerse fuera del alcance de los aviones de base terrestre. ⁴ Con todo, Towers indicaba que quedaban suficientes acorazados en Hawai, sin ir más lejos, como para destinar algunos a misiones de primera línea en el Pacífico Sur. La clarividencia del almirante, así como su análisis sobre la necesidad de contar con buques pesados de superficie en ese momento, tan atípico tratándose de un hombre de aviación, iba a ponerse de manifiesto muy pronto, en el mes de noviembre. Al no ser un fanático del aire podía mantener siempre una posición objetiva, y cuando la necesidad de contar con un barco que no fuera un portaaviones se hacía patente, él no tenía problemas para defender su uso. Nimitz no tardaría en respetar su poco frecuente visión de las cosas, excepcional entre sus propios compañeros «zapatos negros».

Tras haberle propinado un serio golpe a la Marina estadounidense el 26 de octubre, Tokio se inclinaba por intentar de nuevo la toma de Guadalcanal. Entre el 2 y el 10 de noviembre, 65 destructores y dos cruceros que se usaban para el traslado de tropas hicieron posible el desembarco de 13.400 soldados en Guadalcanal, con lo que la fuerza terrestre japonesa ascendía a 30.000 hombres, 1.000 más que el contingente combinado de marines y soldados estadounidenses. Por su parte, el almirante Yamamoto estaba congregando un gran número de buques de guerra en Rabaul, Truk y la isla de Shortland (al sur de Bougainville). Así, el almirante Halsey, que pretendía enviar sus buques dañados los días 26 y 27 a Pearl Harbor para su reparación, les ordenó a regañadientes que se quedaran y se sometieran a arreglos temporales en Nouméa. Al mismo tiempo y sin dilación, ordenó a Kelly Turner que escoltara a otros 6.000 soldados de sus propias guarniciones de Nueva Caledonia y los hiciera llegar a Vandegrift. Comparada con la situación planteada con Ghormley, la diferencia era considerable. ⁵

Para Bill Halsey, ya no había marcha atrás. El 8 de noviembre, pilotó una fortaleza voladora hasta el aeródromo de Henderson para ver con sus propios ojos cuál era la situación, algo que Bob Ghormley jamás se había tomado la molestia de hacer. Su visita levantó enormemente la moral de los que allí luchaban. Archie Vandegrift, agradecido, reconoció que su presencia fue «como una maravillosa bocanada de aire fresco». ⁶ Halsey, Vandegrift y miembros de sus respectivos equipos se montaron en *unos jeeps* y realizaron un recorrido por todo el perímetro defensivo. Siendo quien era, el almirante insistió, a pesar de los disparos ocasionales de algún francotirador, en detenerse en varias ocasiones «para conversar con los hombres», con lo que su moral se elevaba al instante. La mera mención de su nombre actuaba de tónico entre aquellos marines exhaustos y famélicos, muchos de ellos heridos o enfermos de disentería y malaria.

En un encuentro posterior con corresponsales de guerra en el cuartel general de Vandegrift le pidieron que expusiera su estrategia. Su respuesta fue típica de él: «Matar a japos, japos y más japos». Al preguntarle cuánto tiempo más creía que podían resistir los japoneses, respondió sin vacilar: «¿Cuánto tiempo más creen ustedes que van a ser capaces de seguir recibiendo?». ⁷ Esa

noche, de nuevo, un buque japonés llegó frente a la costa sin hallar resistencia y bombardeó a los marines y el campo de aviación de Henderson. Halsey, que se unió a unos soldados que se atrincheraron en un refugio, empezó a hacerse una idea bastante precisa de cuáles eran sus condiciones de vida durante aquellas incesantes visitas nocturnas.

Abandonó Guadalcanal a la mañana siguiente, y de camino hizo un alto en Efate para visitar la base naval y el hospital allí instalados, algo que Ghormley tampoco se había molestado en hacer. La moral estaba cada vez más alta, pues se iba corriendo la voz de que «Halsey había vuelto por sus fueros».

Nouvelle Calédonie, o Nueva Caledonia, era una isla estratégicamente situada al sudeste de Townsville, Australia, a medio camino entre ese país y las islas Fiji, que se encontraban al nordeste. Se trataba de una hermosa isla, montañosa y verde, con una temperatura media de 27 °C, similar a la de Madeira. Aquel territorio francés era uno de los favoritos de los europeos. Los estrategas navales estadounidenses se habían percatado de que los japoneses intentarían en breve apoderarse del país como parte de su plan general destinado a acortar sus propias rutas navales y aéreas entre Australia y Hawai.

Ya el 23 de enero de 1942, el Departamento de Estado de Estados Unidos había solicitado la creación de campamentos de su Ejército y de aeródromos en Nueva Caledonia, y tras varias discusiones con la Francia Libre de De Gaulle se había alcanzado un acuerdo parcial. El 9 de marzo, el general Alexander M. Patch había llegado a la capital y a partes de Nouméa con el primer contingente de tropas, que no tardarían en sumar más de 20.000 hombres.⁸ Patch no era siempre el más diplomático de los soldados, pero no tardó en convertirse en un personaje popular entre la población francesa local, incluido su bien dispuesto gobernador, Henry Sautot. Por desgracia, éste no era un hombre de De Gaulle, y éste lo depuso a pesar de las protestas de todos, entre ellas las del propio Patch.

De Gaulle había nombrado a un nuevo gobernador que respondía al nombre de Montchamp, y lo que era más importante, había introducido a un *Haut Commissaire* nuevo y antiamericano para toda la zona del Pacífico, Thierry d'Argenlieu. A partir de entonces, la política en Nouméa se convirtió en algo complicado, pues allí también vivían importantes petainistas que apoyaban el Gobierno de Vichy, que operaba en la mitad meridional de Francia, no ocupada por los nazis, y que no querían que los norteamericanos se instalaran en Nouméa, pues temían que su presencia propiciara el ataque de los japoneses. (Se trataba del mismo argumento que Quezón había usado en Filipinas meses antes. Nadie parecía aprender ni siquiera de la historia más reciente.) Hasta el 7 de mayo de 1942, D'Argenlieu no logró montar en un barco a Sautot, rumbo a Europa, tras lo que el sutil De Gaulle ordenó de inmediato al alto comisario que «transmita al general Patch que ni yo ni el Comité National Français aceptaremos ninguna interferencia suya en "*une affaire française*"». ⁹ De ahí la hostil reticencia posterior ante la propuesta de Ghormley a trasladar a tierra firme su cuartel general.

Una de las primeras cosas que Halsey hizo tras su llegada a Nouméa, en octubre de 1942, fue solicitar permiso para trasladarse a tierra firme. Al tener noticia de lo que le había sucedido a

Ghormley cuando había intentado lo mismo, envió al coronel Julián Brown, que no sólo dominaba el francés, sino que había servido con anterioridad con las tropas francesas y había recibido la *Croix de Guerre*.

La reunión en la Casa de Gobierno se preparó con celeridad, y tras los gestos protocolarios de rigor el coronel Brown expuso la naturaleza de su visita y las necesidades del almirante Halsey. «¿Y qué obtenemos nosotros a cambio?», le preguntó Montchamp. «Seguiremos protegiéndoles como hemos hecho siempre.» Aunque los franceses no contaban con unidades propias del Ejército ni de la Marina con las que garantizar la seguridad local, aquello no era, al parecer, lo que *Son Excellence* esperaba oír como respuesta, por lo que se limitó a responder que consideraría el asunto.

Pasaban los días y no daba ninguna respuesta. Los días se convirtieron en semanas. Brown volvía a realizar su petición una y otra vez. Después de todo, ya había campamentos del Ejército estadounidenses y aeródromos en la isla. Al fin, exasperado, Brown se enfrentó a Montchamp. «Estamos en guerra, y no podemos perder el tiempo con estas minucias. Me permito recordarle a Su Excelencia que si los estadounidenses no hubieran llegado hasta aquí, los japoneses sí lo habrían hecho.» El francés, hombre de baja estatura, se limitó a alzar las manos al cielo y, encogiéndose de hombros, con galo desdén, le dio la espalda al oficial que acudía en representación del mando supremo de Estados Unidos en el Pacífico Sur.

El gobernador Montchamp, hombre de poco poder pero de ostentoso cargo, era un mero reflejo de la actitud antiamericana de De Gaulle. El que sí tenía poder en la región era el alto comisario, Thierry d'Argenlieu. Éste, tan antiamericano como De Gaulle, ya había amenazado con expulsar a los australianos, que también construían aeródromos en Nueva Caledonia. Tras su llegada con 15.000 hombres, el irritable general de brigada Alex Patch había informado al alto comisario de que los australianos se quedarían, y de que los aeródromos se construirían. Irónicamente, Patch había descubierto que el altivo D'Argenlieu era en realidad prisionero de la población local petainista, y que sólo gracias a la intervención de aquel general norteamericano había sido liberado. Aquello había sido demasiado para el francés, que se sintió más humillado que nunca por los americanos. Para él, todo era «culpa de los americanos» (y además, no sabía pronunciar la palabra «gracias»).

Para el irascible Bill Halsey todo aquello ya pasaba de la raya. Hasta entonces había tenido más paciencia que un santo, pero ya se había hartado de tantas tonterías. Ordenó que dispusieran una barcaza y una imponente guardia de marines, desembarcó en Nouméa y se dirigió a las oficinas del reaccionario alto comisario francés, ausente en aquel momento. Tras rodear el edificio, los marines, armados, izaron de inmediato la bandera de Estados Unidos, mientras Halsey tomaba posesión de sus nuevos despachos. Acto seguido, mandó requisar para su uso personal la casa que había servido de consulado japonés, y equipos de marines llevaron sus pertenencias —entre ellas algún buen y grueso bistec americano— hasta la costa y las trasladaron hasta el edificio de ladrillo rodeado de palmeras y situado sobre una fresca colina, con vistas al mar. Asimismo, izaron la bandera de Estados Unidos y montaron guardia. «A hacer puñetas», fue el único comentario de Halsey. Posteriormente, una casa francesa antigua se ocupó para ampliar el espacio destinado a oficinas, a la que se añadieron un par de tiendas Quonset, que no tardarían en

conocerse como «la Sala de los Líos» y «Albergue mírame y no me toques». Además, se levantaron algunas instalaciones recreativas, hasta entonces prohibidas por el gobernador francés a los marines y los soldados estadounidenses destinados a Nueva Caledonia. Tener que descansar y pasar sus ratos libres —como habían hecho tras la batalla de Guadalcanal— confinados en unos buques de guerra en cuyo interior se alcanzaban temperaturas asfixiantes, había sido algo no demasiado bien recibido. Pero todo cambió de la noche a la mañana. Había llegado Bill Halsey. Ni Montchamp ni D'Argenlieu elevaron queja alguna, y en Londres, el general De Gaulle, sin un céntimo, siguió siendo alojado, vestido, alimentado, armado y pagado por cortesía del Gobierno de Su Británica Majestad. Tal vez refunfuñara para sus adentros, pero él tampoco estaba en posición de protestar.¹⁰

Tras el periplo por Guadalcanal y el regreso a Nouméa el 10 de noviembre, Miles Browning, el nuevo e irascible lugarteniente de Halsey, informó al almirante de que se acababan de interceptar mensajes enemigos que revelaban que Japón planeaba lanzar otro ataque a gran escala a mediados de noviembre, esto es, en el transcurso de los cinco días siguientes.

En ese momento, los dos últimos convoyes de refuerzos del almirante Turner, escoltados por fuerzas de cruceros-destructores de emergencia al mando de los contraalmirantes Norman Scott y Daniel Callaghan, se estaban aproximando a las playas de Guadalcanal. Halsey se comunicó con Turner por radio, le informó de lo comprometido de la situación y le recomendó que, en esas circunstancias, debía completar el desembarco de todo el contingente antes del día 12, e iniciar el regreso antes del ataque previsto del enemigo contra Guadalcanal. Acto seguido, Halsey ordenó al almirante Kinkaid, que se encontraba en el Enterprise, que se hiciera a la mar tan pronto como se hubieran terminado las reparaciones más elementales que debieran realizarse en el portaaviones. Además de ir al frente de éste, el nuevo mando asignado a Kinkaid —la Fuerza Operativa 67—, incluiría dos nuevos acorazados, el South Dakota y el Washington, un par de cruceros y ocho destructores, todos ellos sacados de diversas unidades dispersas de la región y que, en su mayoría, nunca habían operado de modo conjunto. Ciertamente, no era gran cosa para enfrentarse al previsible arsenal flotante que, sin duda, el almirante Yamamoto estaba ya reuniendo. La torreta delantera de 406 milímetros del maltrecho South Dakota no había sido reparada, y gran parte del Enterprise se encontraba todavía desventrado en los astilleros. Tampoco había garantías de que el portaaviones no hubiera perdido su impermeabilidad. Un grupo de 85 trabajadores lo inspeccionaba sin descanso con antorchas de acetileno que resplandecían en la noche, pero nadie garantizaba siquiera que el ascensor delantero llegara a funcionar (no lo hizo). Al menos, los dos traseros sí estaban plenamente operativos. Los aviones podían subir a la cubierta de vuelo, y bajar hasta los hangares, pero mucho más despacio que antes. Mientras, los transportes de Turner seguían desembarcando el 11 de noviembre, a pesar de las varias oleadas de ataques japoneses con aviones de bombardeo en picado que pretendían disuadirlos. Uno de los buques logísticos resultó seriamente dañado. Pero el enemigo desconocía la tenacidad de Turner «el Terrible», a pesar de la incapacidad que Halsey demostró en aquel momento para protegerle a él y a sus hombres en las playas de Guadalcanal, por falta de barcos de guerra y cobertura aérea.

Cuando el segundo convoy se encontraba atracando y procedía al desembarco el día 12, aviones de rastreo informaron del avistamiento de la Armada de Yamamoto en el mar, a 335 millas al norte de Guadalcanal. Se dirigía a la Ranura a toda máquina. A pesar de ello, Kelly Turner prosiguió con sus operaciones hasta que el choque de un avión japonés contra el San Francisco, buque insignia del contraalmirante Callaghan, le obligó a interrumpirlas. El impacto estropeó el radar y el rotor de la batería antiaérea. Dañados o no, a partir de ese momento iban a hacer falta todos los buques disponibles. Sin protección alguna, los transportes de Turner emprendieron el viaje de regreso al caer la noche. Habían cumplido su misión.¹¹

Si la Operación Antorcha del norte de África se estaba convirtiendo en una gran confrontación angloamericana en la que estaban implicados los Ejércitos de Alemania, Italia y la Francia de Vichy, la Fuerza del Pacífico Sur del almirante Bill Halsey se desplegaba en y alrededor de las Salomón. La única excepción era el Enterprise, que, a pesar de todos los esfuerzos realizados, no lograría llegar a tiempo de impedir el intenso bombardeo sobre el campo de aviación de Henderson y los importantes depósitos de suministros que allí se encontraban.

La fuerza naval que Yamamoto había reunido para la creación de su Armada reflejaba la urgencia y la importancia que Tokio concedía a esa vasta operación. Era un riesgo hacerse a la mar sin los habituales portaaviones ni la cobertura aérea que éstos proporcionaban, exceptuando el Junyo, el pequeño portaaviones convertido. En realidad, se trataba de la gran flota de superficie de antaño, cuyo mando táctico estaba en manos del vicealmirante Kondo Nobutake, de cincuenta y seis años, todo un señor con el más impresionante de los historiales.

Licenciado en la Academia Naval japonesa y en la Escuela Naval (de la que llegaría a ser presidente), Kondo había servido como lugarteniente segundo y posteriormente como lugarteniente de la Flota Combinada. Entre 1941 y 1945 estuvo al mando de la Segunda Flota durante la triunfante invasión de Filipinas, Malasia y Java, y también durante el intento fallido de tomar Midway. Desempeñó un papel fundamental en las batallas de las Salomón orientales y las islas Santa Cruz.¹² En pocas palabras, se trataba de un oficial de carrera tradicional que había demostrado un alto nivel de competencia en todos los puestos que había ocupado, y Yamamoto había hecho bien en escogerlo para ejecutar aquella importante operación, que tenía el triple objetivo de destruir la flota estadounidense del Pacífico, bombardear Henderson conjuntamente con el ataque por tierra japonés sobre Guadalcanal, mientras el almirante Tanaka escoltaba a unos 10.000 hombres de la 38ª División del Ejército hasta la isla. Todas las unidades de esa armada llevaban años colaborando estrechamente y a las órdenes de prácticamente los mismos mandos. A diferencia de sus oponentes norteamericanos, formaban un equipo muy experimentado.

La flota de Kondo iba precedida, en primer lugar, por 13 submarinos que rastreaban la Ranura y las aguas que circundaban Guadalcanal, y a continuación por la fuerza avanzada de ataque de la Tercera Flota, comandada por el vicealmirante Abe Hirokai* y que estaba formada por dos acorazados, un crucero ligero y catorce destructores. Ese grupo establecería el contacto inicial con las fuerzas estadounidenses en su calidad de fuerza de bombardeo. Luego venía la fuerza de bombardeo de los mares del sur exteriores del almirante Nishimura, compuesta por cinco cruceros y ocho destructores. El propio Kondo estaba al mando de la fuerza principal de ataque y de la principal fuerza de bombardeo, destinada al campo de aviación de Henderson, formada por cuatro

acorazados, cinco cruceros, veinticuatro destructores y el portaaviones Junyo (asistido por la escolta de destructores del almirante Tanaka). La Fuerza Operativa de Kondo estaba dividida en cinco subcomandos,¹³ y como la cobertura de la aviación resultaba insuficiente, debía confiar en el apoyo aéreo de larga distancia que pudiera proporcionarle la 11ª Flota Aérea del vicealmirante Kusaka Janichi (compuesta por unos 215 aviones), con base en Rabaul.¹⁴ Nada se había dejado al azar. La inquietud del almirante Towers ante la necesidad de contar con el máximo número de acorazados y cruceros se veía plenamente confirmada.

Yamamoto estaba absolutamente decidido a vencer en una confrontación «final», pero lo mismo podía decirse del almirante Halsey, aunque en su caso contara con menos medios. La Fuerza Operativa 67, en realidad, constituía la totalidad de los buques de guerra estadounidenses en el Pacífico Sur disponibles ante la que se preveía iba a ser una encarnizada batalla. Dicha fuerza incluía apenas dos acorazados, comandados por el almirante Willis Lee (además del Enterprise, que seguía esperando); seis cruceros, al mando de los almirantes Dan Callaghan y Norman Scott; y catorce destructores, dispersos en tres grupos operativos.¹⁵

En aquella ocasión, aquel 12 de noviembre de 1942, los avistamientos del avance enemigo fueron numerosos. Tras el que se produjo por la mañana, en el que se informó de que había barcos de superficie a 335 millas al norte, hubo otro más tarde de un grupo de cinco destructores que se encontraban a menos de 200 millas al nordeste. Después, erróneamente, se refirió la localización de dos portaaviones al oeste, cuando el Junyo, al que se había unido el Hiyo, se encontraba en realidad al norte.

La flota de Kondo avanzaba con algo de retraso, pues había debido modificar el rumbo en un par de ocasiones tras ser avistada por aviones de rastreo estadounidenses. Lo mismo sucedía con la fuerza avanzada de ataque del almirante Abe, que navegaba en formación de tres columnas: una central, encabezada por el crucero ligero Nagara, los acorazados Hiei y Kirishima, y un destructor de escolta a cada lado.¹⁶ Aquella fuerza de bombardeo había empezado a usar una pólvora que no emitía destellos —lujo con el que los estadounidenses no contaban todavía—, lo que permitiría a sus barcos no revelar sus posiciones durante la acción nocturna. Además, sus grandes cañones iban cargados de bombas APHE. Seguramente Abe no esperaba encontrar una fuerza americana en el mar,¹⁷ al menos no aquella noche, pues la Marina norteamericana —con sólo un par de excepciones— había seguido abandonando la Ranura al ponerse el sol. Poco antes de la medianoche del día 12, Abe se vio obligado de nuevo a cambiar de rumbo, en esa ocasión a causa de una fuerte tormenta al norte de la isla de Savo. Cuarenta minutos después, retomó la dirección que había de llevarlo a la punta de Lunga, donde su bombardeo debía comenzar, según lo estipulado, a las 1.30 del viernes 13 de noviembre.

Decidido a evitar un desastre como el de Crutchley en ese mismo estrecho de Ironbottom, el contraalmirante Callaghan ya tenía a los integrantes de su grupo en sus puestos antes de la llegada de los buques japoneses. Sin duda, el importante factor sorpresa estaba de su parte, lo que se confirmó a las 1.24, cuando el radar del crucero ligero Helena captó los primeros barcos de Abe a unas quince millas de distancia.¹⁸ Callaghan no contaba con dos acorazados, como Abe, pero al menos contaba con una considerable capacidad ofensiva, pues su columna de batalla la abrían cuatro destructores e iba seguida de cinco cruceros —el Atlanta, el San Francisco, el Portland, el

Helena y el Juneau—, así como de otros cinco destructores (dos de los cuales se habían unido al resto al llegar al estrecho). En consecuencia, Callaghan ordenó a su columna que modificara ligeramente el rumbo a estribor, para que los barcos tomaran una posición norte que les permitiera bloquear a la fuerza que se aproximaba. Todavía se encontraban completando esa maniobra a la 1.40, cuando desde el destructor Cushing se avistó ocularmente la fuerza japonesa en el momento en que dos de sus destructores de vanguardia pasaban entre la isla de Savo y el cabo Esperanza.¹⁹

El Yudachi, primer destructor de Abe, se percató de la presencia de la fuerza de Callaghan a la 1.42 y alertó a los demás barcos. A pesar de tener al grupo operativo japonés justo enfrente, Callaghan se quedó paralizado y se negó a permitir que los capitanes de sus barcos abrieran fuego (cuando precisamente para eso se encontraban en aquel lugar, en aquel momento), a pesar de su ventaja y de las súplicas de aquéllos para que reconsiderara su negativa. Los capitanes estaban desconcertados, máxime porque los japoneses no habían disparado aún un solo proyectil. ¿En qué estaba pensando Callaghan? El almirante Abe, por su parte, tomó su decisión en una fracción de segundo y ordenó a sus barcos que trasladaran todas las minas antipersona a los almacenes y las cambiaran por las otras, más potentes y de capacidad perforadora, incluidas las que se lanzaban desde los cañones de 350 milímetros de su acorazado.²⁰ Los ocho minutos siguientes fueron de actividad febril, y Callaghan, paralizado, debió preguntarse a qué se debía aquel prolongado silencio de las armas enemigas, mientras los dos bandos se aproximaban a una velocidad de veinte nudos. A la 1.45, por fin, el cauto Callaghan ordenó a sus barcos que «se prepararan para abrir fuego».

Pero a la 1.50 el almirante Abe ya estaba listo, tomó la iniciativa y pasó por delante de Callaghan, cegando a los ocupantes de los buques estadounidenses al encender los potentes focos de rastreo. Al mismo tiempo, el acorazado Hiei y el destructor Akatsuki abrían fuego contra el Atlanta y lanzaban varios torpedos.²¹ Aunque los cañones americanos de 127 milímetros no tardaron en disparar contra los focos, apagándolos, el daño ya estaba hecho, pues su posición había sido revelada. Los precisos cañones de 350 milímetros del Hiei apuntaron al Atlanta, concentrándose en el puente de mando y causando la muerte del contraalmirante Norman Scott y de gran parte de su equipo, mientras al menos uno de los torpedos Long Lance se estrelló contra el casco con tal fuerza que sus motores se detuvieron y, literalmente, el buque se levantó del agua. Justo detrás, a bordo del San Francisco, Callaghan dio al fin la orden: «Los barcos pares abran fuego a estribor, los impares a babor».²²

A diferencia del Atlanta y el San Francisco, los cuatro destructores de vanguardia habían abierto fuego de inmediato contra el acorazado Hiei. Pero Callaghan había ordenado al Cushing que no disparara todavía, y ahora pagaba el precio con creces, pues las bombas de 350 milímetros empezaban a acribillarlo. Las múltiples explosiones a bordo causaron muchos incendios, y no tardó en abrirse una vía de agua. El Laffey, justo en la popa del Cushing, y a punto de chocar contra el inmenso Hiei, que pasó rozando, disparó sus torpedos, pero no llegó a causar daños a causa de la proximidad. Los proyectiles rebotaron sin fuerza contra el casco de acero del buque enemigo. Por su parte, el Hiei disparó sus bombas de 350 milímetros contra el Laffey, que además recibió el impacto de un torpedo que envió al pequeño y bravo buque estadounidense al fondo del mar. Mientras los restantes destructores seguían disparando contra el Hiei, uno de sus cañonazos

impactó en el timón y el mástil del radar del Sterett, lo que no impidió que éste le respondiera enviándole cuatro torpedos. El O'Bannon, siguiente integrante de la columna, estuvo a punto de chocar contra el Sterett cuando intentaba disparar dos torpedos que no llegaron a detonar. En la absoluta confusión de la batalla, muchos proyectiles estadounidenses habían impactado en los buques de su mismo bando, hasta el punto de que Callaghan tuvo que ordenar: «¡Dejen de disparar a nuestros propios barcos!». Aunque Abe ordenó a los suyos que variaran el rumbo, no dejó por ello de seguir lanzando una mortífera cortina de fuego. El Akatsuki, con todo, había resultado muy dañado, y la estructura externa del Hiei se encontraba muy perforada.²³

Las armas del San Francisco habían quedado en silencio, y fue entonces cuando el barco recibió un fuerte impacto por la proa causado por un buque enemigo, el Kirishima. Los destructores Inazuma e Izkazuchi dispararon contra el barco indefenso desde estribor y destruyeron el timón y los motores, además de hacer saltar por los aires el puente de mando, lo que causó la muerte del capitán Cassin Young y del contraalmirante Dan Callaghan —este último, víctima de sus propios errores—. El capitán Sam Jenkins asumió el mando del crucero en llamas.

El siguiente integrante de la columna, el crucero Portland, intentaba proteger al maltrecho San Francisco cuando también fue alcanzado por un torpedo disparado desde el Yudachi, que destrozó parte de su popa. El timón quedó inutilizado y el barco empezó a avanzar en círculos, aunque las torretas delanteras seguían apuntando sus armas hacia el Hiei.

El crucero ligero Helena, que también había acudido en defensa del tocado San Francisco, no dejaba de disparar sus cañones de 127 y 152 milímetros y logró causar daños importantes en el Amatsukaze antes de tener que enfrentarse a un ataque concertado de los tres destructores de Abe. En medio de aquel caos, el Juneau tenía serias dificultades para identificar cuáles eran los buques enemigos, en especial los destructores japoneses, cuyas siluetas eran demasiado parecidas a las de los estadounidenses. A las 2.03, el Juneau recibió el impacto de un rápido torpedo que lo sacudió con una tremenda explosión, destruyó su sala de calderas delantera y dañó gravemente la quilla, abriendo una vía de agua considerable que también lo dejó fuera de combate.

El escuadrón de destructores a babor de los cruceros estaba al mando del capitán Robert Tobin, que iba a bordo del Aaron Ward. Además de que Callaghan no le había dado ninguna orden, su radar no funcionaba bien, por lo que a Tobin le resultaba difícil seleccionar objetivos entre los lejanos destellos de las explosiones, los intervalos de oscuridad y las nuevas explosiones que se producían en los barcos que se entrecruzaban los unos con los otros. Cuando el Aaron Ward abrió fuego al fin, tuvo que dejar de disparar casi al momento porque más de un crucero estadounidense cruzaba su línea de fuego. La constante amenaza de colisión se añadía al caos. Para evitar colisionar con el Helena, que se encontraba justo delante, muy dañado, el Aaron Ward tuvo que virar todo a popa, por lo que recibió un impacto en el rotor del arma automática. Detrás, el destructor Barton, botado hacía apenas siete meses, lanzó cuatro torpedos, pero tuvo que parar motores para evitar colisionar con un buque, mientras un torpedo, seguido de otro, alcanzaba su sala de calderas delantera. El Barton se hundió con prácticamente toda su tripulación a bordo.²⁴

Tampoco tuvo más suerte el tercer destructor de Tobin, el Monssen, que ya había resultado dañado con anterioridad. Tras disparar cinco torpedos y esquivar uno por los pelos, lanzó otra remesa. Pero entonces, una bengala lo iluminó y se vio sometido a la intensa ofensiva japonesa.

Su capitán, que se creía atrapado en medio de fuego amigo, encendió sus lámparas de reconocimiento, facilitando así la labor de reconocimiento de los japoneses. Atacado sin piedad, el Monssen quedó convertido en un amasijo de chatarra envuelta en fuego en cuestión de minutos. Otro buque estadounidense quedaba así fuera de combate. La mortífera factura de Callaghan seguía aumentando. Parecía que los norteamericanos no hacían nada bien.

El capitán del último destructor de la columna, el Fletcher, había sacado partido de su radar de rastreo, que era mejor, y había escogido sus blancos con ayuda de sus focos. Así, había logrado incendiar otro barco japonés. El Barton se había hundido, el Monssen era el blanco de un ataque sin tregua y la situación general era caótica. Haciendo gala de una gran sensatez, el Fletcher se retiró de aquella área congestionada para tomar perspectiva. Regresó a la posición de la ya inexistente columna estadounidense algunos minutos después y disparó sus últimos torpedos. Luego, todavía intacto, abandonó la batalla definitivamente a una velocidad de 35 nudos, abriéndose paso por entre un laberinto de buques incendiados o dañados, esquivando el fuego enemigo y todos los torpedos que le disparaban. Mucho más arriba, el cielo nocturno se iluminaba con los rastros de las bombas, las bengalas y las explosiones, en un resplandor que tenía su reflejo en las aguas moteadas de manchas de petróleo encendido.

Tras quince intensos minutos de batalla, casi todos los combates habían terminado. Hacia las 2.00, los buques del almirante Abe, comandados por el Nagara, se retiraron, dejando atrás al Hiei y al Amatsukaze, muy dañado. El acorazado Hiei lo hundirían aviones estadounidenses ese mismo día. También el Yudachi acabaría bajo las aguas, hundido por el Portland, donde se uniría al Akatsuki.²⁵

A pesar de que casi todos los combates habían cesado, batallas de otro tipo tenían lugar a bordo de más de un buque tocado. El Atlanta se mantenía milagrosamente a flote, a pesar de los más de cincuenta boquetes abiertos por las bombas de gran calibre que habían perforado su estructura superior, y del agua que seguía entrando a través de las brechas causadas por los torpedos. Los cuerpos, apenas visibles entre la capa de humo, infestaban todas las cubiertas, mientras el combustible y el agua se abrían paso entre los compartimentos inferiores, y brigadas cargadas con cubos intentaban apagar los fuegos cada vez más numerosos que amenazaban con alcanzar las bodegas. El capitán Sam Jenkins, desafiando la total destrucción que lo rodeaba, permanecía en su puesto, coordinando los equipos de control de daños que procuraban extinguir las llamas. Sorprendentemente, consiguió que el Atlanta no se hundiera.

A pesar de haber sufrido unos daños igualmente graves —metales retorcidos sobresaliendo, cañones apuntando al suelo—, el crucero pesado San Francisco, también desventrado, desafiaba las leyes de la probabilidad manteniéndose a flote, aunque con grandes dificultades. Tanto el almirante Callaghan como el capitán del buque, Cassin Young, estaban muertos, como lo estaban el oficial ejecutivo y otros oficiales del puente de mando. El responsable de comunicación, el capitán de corbeta Bruce MacCandless, tuvo que hacerse cargo del gobierno del barco y fijar el rumbo a través de un estrecho lleno de desechos, mientras en el puesto central, el capitán de corbeta H. E. Schonland asumía el mando real del buque. Experto en control de daños, dirigió personalmente los intentos de apagar los más de veinticinco incendios que avanzaban hasta las entrañas de acero de la nave.

El Portland, con su popa dañada, siguió dando vueltas durante varias horas; el Helena había quedado totalmente fuera de combate. El Aaron Ward, muy tocado y muerto en el agua, fue finalmente remolcado hasta el refugio de Tulagi junto con el Portland. Las explosiones del Monssen obligaron a los tripulantes vivos y en condiciones de hacerlo a abandonar el barco, cosa que lograron braceando, montados en balsas salvavidas, rodeados de tiburones ávidos de presas. A las 3.15 el Cushing también tuvo que ser abandonado, y no tardó en hundirse.

El Grupo Operativo 67 de Callaghan había sufrido una derrota horrible, que además habría podido evitarse si el almirante hubiera ordenado un ataque expeditivo al inicio de la confrontación, cuando los japoneses todavía no tenían capacidad de reacción. Los cinco cruceros habían resultado muy dañados, y los muertos y los heridos eran numerosos. Los destructores Barton y Laffey habían sido los primeros en hundirse, seguidos al cabo de pocas horas del Cushing y el Monssen. El estrecho de Ironbottom hacía honor a su nombre. El Helena, el San Francisco, el Portland, el Atlanta y el Juneau, escoltados por los destructores O'Bannon, Sterett y Fletcher, se alejaron al fin, renqueando, por el estrecho Indispensable hacia un aparente refugio. Los almirantes Callaghan y Norman Scott, así como varios cientos de hombres, murieron en esa fase de la batalla de Guadalcanal. Pero la lista no estaba del todo completa, pues el Juneau fue hundido por el 1-26 de un submarino a las 11.01 de ese mismo viernes 13, y 690 de sus 700 tripulantes perecieron. El Atlanta, demasiado debilitado para atravesar el Pacífico y ser reparado en la Costa Oeste norteamericana, tuvo que ser hundido días después.

Aunque Abe había puesto fuera de combate a la totalidad del grupo operativo de Callaghan, ni el almirante Yamamoto ni el vicealmirante Kondo se mostraron muy complacidos con la «vergonzosa» retirada del vicealmirante Abe Hirokai antes del cese del fuego. Además, éste no sólo había perdido el célebre crucero Hiei, sino que no había ejecutado las órdenes de su misión principal, que pasaba por el bombardeo del campo de Henderson.

Yamamoto manifestó sin ambages que la situación debía corregirse. Kondo debía acercarse a la Ranura, relevar a Abe en su puesto de mando, y sumar los restos de la fuerza avanzada de ataque de éste (el acorazado Kirishima, el crucero Nagara y cuatro destructores) a su propia fuerza de ataque compuesta por los cruceros pesados Atago y Takao y por varios destructores. Su objetivo: bombardear el aeródromo de Henderson entre el 14 y el 15 de noviembre, mientras el almirante Tanaka procediera al desembarco de sus once transportes. Entretanto, la fuerza de apoyo de los mares del sur exteriores del almirante Mikawa Gunichi, que incluía los cruceros pesados Chokai, Kinugasa, Mayo y Suzuyu, escoltados por una pantalla de destructores, debía alcanzar Guadalcanal tras culminar una ruta más indirecta que implicaba llegar hasta el norte de las Salomón para descender luego en línea recta, en una longitud de 160 grados, entre las islas de Santa Isabel y Florida, para dejar atrás finalmente la isla de Savo y enfilar hacia Guadalcanal, donde Mikawa debía atacar Henderson la noche del 13 al 14 de noviembre, en preparación de los bombardeos que Kondo debía lanzar la noche siguiente.

El almirante Bill Halsey estaba igualmente decidido a retener Cactus y a impedir que Yamamoto llevara a cabo sus planes. Con casi cien operarios todavía a bordo del Enterprise, realizando las últimas reparaciones, Halsey había enviado el acorazado y el resto de la Fuerza Operativa 16 de Kinkaid (compuesta por los dos acorazados, el Washington y el South Dakota —

los cuatro grandes cañones delanteros de este último seguían estropeados—, el crucero Pensacola y otros dos destructores) a detener y destruir la flota de Kondo, Tanaka y Mikawa.

Por desgracia, la travesía de la Fuerza Operativa 16 de Kinkaid duró más de lo esperado a causa de la presencia —detectada— de submarinos enemigos, que llevaron a éste a ordenar que el contraalmirante Willis Lee prosiguiera por separado hasta el estrecho de Ironbottom con sus dos acorazados y destructores para impedir un ataque la noche del 13 al 14 de noviembre. Sin embargo, los imprevistos retrasos durante el trayecto habían hecho que eso fuera prácticamente imposible, y por tanto el estrecho quedó sin protección la noche del 13. La fuerza de bombardeo del almirante Mikawa pasó inadvertida por la isla de Savo poco después de la medianoche, cuando el viernes 13 daba paso al sábado 14. No había ni un solo buque norteamericano a la vista, y a diferencia de Kinkaid, los japoneses avanzaban según el horario previsto. Mikawa y su comandante táctico, el contraalmirante Nishimura Shoji, habían logrado tener de su parte el factor sorpresa.²⁶

Tras dejar a Mikawa mar adentro con la protección de los destructores, Nishimura penetró en el estrecho con tres cruceros pesados, el Chokai, el Maya y el Suzuyu, y con dos destructores. Tomando como referencia la punta de Lunga y ayudado por un detector aéreo japonés que lanzaba bengalas sobre Henderson, Nishimura abrió fuego contra el campo de aviación a las 1.28, pillando a los estadounidenses totalmente por sorpresa una vez más. El piloto que sobrevolaba el aeródromo transmitió por radio las correcciones a los artilleros de los cruceros, que dispararon sin encontrar ningún obstáculo hasta que consumieron toda su munición, cosa que sucedió a las 2.45, y entonces se alejaron a toda máquina, alentados por un par de enojosas lanchas torpederas llegadas desde Tulagi. Tras encontrarse con el resto de los buques de Mikawa a las 8.00 de ese sábado, los cruceros se despidieron, navegando por el norte de las islas Russell y emprendiendo ruta hacia el noroeste, bastante más al oeste del grupo de Nueva Georgia.²⁷

Cuando los marines estadounidenses y los GI se despertaron al alba de aquella siniestra mañana, se encontraron con la pista de aterrizaje horadada como un paisaje lunar, además de constatar que 18 aviones habían resultado destruidos y que otros 12, pertenecientes al 67º Escuadrón de cazas, habían sufrido desperfectos.²⁸ Pero Kinkaid había enviado ya otros quince cazas y bombarderos, y a las 7.00 del sábado 14, un tramo considerable de la pista ya se había reparado para permitir que algunos aviones despegaran y fueran en busca de Mikawa. A ellos se unieron bombarderos desde Espíritu Santo, que llegaron tras un vuelo de 1.000 kilómetros.

Encontraron los cruceros de Mikawa frente a las costas occidentales del grupo de Nueva Georgia, poco después de las 9.30. El crucero pesado Kinugasa, con una antigüedad de 15 años, se llevó la peor parte de los ataques estadounidenses, pues los impactos directos lo envolvieron en llamas, destruyeron sus cañones frontales y acabaron causando la detención de todos sus motores. Finalmente, a las 11.22, fue abandonado y hundido frente a la isla de Rendova. Entretanto, también el Chokai había resultado dañado a causa de los bombardeos, mientras que un avión norteamericano había sido abatido y se había estrellado contra el Maya, causando desperfectos en la cubierta superior, los cañones y los lanzatorpedos. Dos destructores también fueron alcanzados, y uno de ellos debió ser remolcado al tiempo que Mikawa escapaba a las Shortland.²⁹ Estados Unidos había vengado en parte el bombardeo que éste les había infligido, pero la batalla todavía

no había terminado, pues la fuerza de Kondo, con las energías intactas, y el convoy de Tanaka, seguían acercándose por la Ranura dispuestos a realizar el asalto final que culminara por fin con la captura de la isla que tanto se les resistía.

Entretanto, frente a la isla de Savo, los infructuosos intentos estadounidenses de hundir el acorazado Hiei, muy dañado el día anterior, les dejaban en una situación cada vez más embarazosa. Atacaban el barco una y otra vez bombarderos, aviones torpederos y cazas, pero no lograban que se hundiera. La tripulación del Hiei sólo abandonó el buque a las 18.00 de aquel 14 de noviembre, poco antes de que el acorazado se perdiera entre las olas.³⁰

La fase final de la batalla de Guadalcanal estaba a punto de tener lugar. Aviones de rastreo que despegaron de Henderson avistaron por primera vez el convoy de Tanaka en la Ranura, todavía al norte del grupo de Nueva Georgia, a las 7.00 del día 14. A las 9.00, la fuerza de ataque de Kondo y el convoy fueron vistos por dos pilotos de SBD del Enterprise, que constataron que los buques japoneses se encontraban ya mucho más cerca, entre Santa Isabel y Nueva Georgia. Los dos bombarderos Dauntless descendieron en picado e impactaron tal vez en uno solo de sus disparos, pero al momento se vieron rodeados por una escuadrilla de Zeros (Zekes) que habían despegado del portaaviones Hiyo. Uno de los SBD fue abatido y el otro logró escapar y aterrizar en la cubierta del Enterprise.³¹

A aquellas alturas, los Seabees y los mecánicos habían reparado lo bastante la pista y los aviones como para permitir el despegue de una fuerza mucho más numerosa desde Henderson, fuerza que incluía veinticinco aparatos de bombardeo en picado del cuerpo de marines y torpederos de la Marina, escoltados por doce Wildcats. Encontraron el convoy de Tanaka a las 11.50 y lograron impactos sobre varios transportes. Tan pronto como se retiraron, otros 17 aviones de bombardeo en picado estadounidenses descendieron sobre el convoy a las 12.45, y lograron hundir al menos otra valiosa lancha de transporte. Desde Henderson despegaron más oleadas de bombarderos. Sin dejarse impresionar y conservando la cabeza fría, Tanaka siguió avanzando por la Ranura, pero sólo obtuvo la recompensa de otro ataque aéreo que, a las 14.30, lanzaron contra él unos B-17 que habían despegado de Espíritu Santo. Sin embargo, como era su costumbre, soltaron su carga de casi 15.000 kilos de bombas desde una altitud de más de 15.000 pies, por lo que sólo lograron un impacto y algunos daños tangenciales; posteriormente, en una persecución con cazas, seis aviones japoneses resultaron abatidos.³² También los aviones del Enterprise tomaron parte en la operación, y a las 15.30, sus cazas hallaron los transportes enemigos cuando se encontraban a tan sólo sesenta millas al noroeste de Savo, donde Tanaka intentaba reorganizar su convoy. Otras cuatro lanchas de transporte fueron alcanzadas, se incendiaron y tuvieron que ser abandonadas por sus tripulaciones. Los cazas del Enterprise, así como los SBD, seguían peinando el espacio aéreo y bombardeando las cubiertas de las embarcaciones abarrotadas de soldados, sin que se produjera ninguna baja estadounidense. En medio del caos, Tanaka logró transferir entre 600 y 1.000 hombres desde las lanchas abandonadas a los destructores. De Henderson despegaron más escuadrones. A Tanaka ya sólo le quedaban cuatro de los once transportes de tropas, y había perdido a miles de soldados y toneladas de alimentos y munición que ya no llegarían nunca a Guadalcanal.

Como habían sido detectados por el enemigo, Halsey intervino y ordenó que el Enterprise y

sus escoltas regresaran a Espíritu Santo y a Nouméa una vez transferidos todos los aviones del portaaviones, menos 18, a Henderson.³³ Los combates aéreos disminuyeron un poco, y el foco de atención, a medida que Kondo se acercaba al estrecho, se iba desplazando a las operaciones de superficie de las dos armadas.

En las acciones que se avecinaban iba a ser decisivo el contraalmirante Willis Lee, sin duda uno de los más brillantes candidatos a ocupar un alto mando en la Marina estadounidense. Como muchos oficiales de carrera, provenía del sur del país (había nacido en Natlee, Kentucky, en 1888), y había recibido una educación bastante completa antes de ingresar en la Academia Naval, en la que se licenció en 1908. Su activa carrera se inició con una misión en Veracruz en 1914, a la que siguió un puesto en un destructor del Atlántico durante la Primera Guerra Mundial, que demostraría ser una muy buena preparación para lo que tendría que vivir años después. Tras ponerse al frente de varios destructores, logró estudiar en la Academia Superior de la Marina de Guerra. Sus siguientes cargos como oficial ejecutivo en el acorazado Pennsylvania y, posteriormente, como capitán del crucero Concord, dieron amplitud a sus experiencias en misiones marítimas. Lee sirvió posteriormente a las órdenes del comandante de la fuerza de batalla de cruceros, y como director de instrucción de la flota antes de ser nombrado lugarteniente del comandante en jefe de la Marina de Estados Unidos. No había duda que los ascensos le llevaban a puestos de mayor responsabilidad. En agosto de 1942, a la edad de 54 años, al contraalmirante Lee lo destinaron al Pacífico como comandante de la División de Combate 6, en su primera misión de mando de acorazados. Era uno de los pocos oficiales generales con un conocimiento detallado de los varios sistemas de radar recientemente adoptados, y poseía la rara capacidad de «leer la pantalla» y extraer las conclusiones acertadas. También era conocido por saber pilotar bien los buques, y por ser capaz de tomar decisiones rápidas bajo presión. La Marina japonesa no iba a tardar en ponerlo a prueba.

El grupo de bombardeo de emergencia del almirante Kondo partió de Ontong, Java, a la 1.00 del día 14 con el acorazado Kirishima, los cruceros pesados Atago y Takao y su escuadrón de destructores de escolta, así como con el crucero ligero Sendai y sus tres destructores. Una tercera sección, formada por el crucero ligero Nagara y por sus seis destructores, se unió a él en ruta.³⁴ El almirante Tanaka y su convoy avanzaban por la Ranura por separado.

Willis Lee ya había conducido su pequeña fuerza a menos de nueve millas de las costas occidentales de Guadalcanal. Su escolta de cuatro destructores (Walker, Benham, Preston y Gwin) iba seguida por su buque insignia, el Washington, al frente de cuyos potentes cañones se encontraba el capitán Glen Davis, y por el recién reparado South Dakota, al mando de Tom Gatch. Lee era nuevo en el Pacífico Sur, y sus buques no sólo no habían participado en ninguna misión conjunta, sino que Halsey los había unido en el último momento para cubrir la emergencia. Por si eso fuera poco, Lee no conocía a sus subordinados. Además, con las prisas, a Halsey se le había olvidado asignar una señal radiofónica codificada a los barcos, y ningún miembro del equipo se percató del error. El almirante Callaghan se había encontrado en una situación similar con su fuerza congregada a toda prisa, y antes que a él, a Crutchley también le había sucedido lo mismo.

Eso no era todo; ahora los acorazados estaban confinados a las aguas que circundaban Guadalcanal, algo muy peligroso, y más en condiciones de batalla, pues los grandes barcos necesitan de mucho espacio marítimo para maniobrar. Pero la situación era desesperada, y había que intentar hacer las cosas lo mejor posible.

A las 21.00 del día 14, la Fuerza Operativa 64 del almirante Lee entró en el estrecho de Ironbottom con la intención de dar alcance, primero, al grupo de bombardeo de Kondo, para atrapar después a la escolta que protegía el desembarco de los transportes de Tanaka. Sin embargo, las cosas habrían de desarrollarse de otro modo. Mientras Lee ponía rumbo al sudeste, el mar estaba en calma y, sin que sirviera de precedente, las tormentas eléctricas no jugaban malas pasadas a las comunicaciones por radio. A las 21.48 el radar seguía sin detectar nada, y Lee intentó contactar con el campo de Henderson de Cactus. Pero como Halsey no se había molestado en asignar una «señal de llamada» a Lee, la respuesta del aeródromo fue, simplemente, «no le reconocemos». El propio Lee se acercó a la sala de radio y se dirigió personalmente a Henderson. «Cactus, Lee al habla. Dígame a su jefazo que Ching Lee está aquí y solicita la información más actualizada.» Archie Vandegrift había sido compañero suyo en Annapolis, y conocía a Lee por su sobrenombre «Ching». Mientras, el almirante tuvo ocasión de oír transmisiones de radio entre tripulantes de tres barcos torpederos que se encontraban frente a las costas de Savo y que hablaban de «dos grandes». Temiendo que estuvieran tomándolos por una fuerza enemiga, Lee añadió al momento: «Tranquiliza a tus muchachos». Vandegrift se puso al aparato para reconocer a «Ching» Lee, y le informó de que los «dos grandes» a los que se referían no eran sus barcos. Aparte de eso, le dijo, no había novedades.

A las 22.10 del día 14, una hora después de la llegada de Lee, la escolta de Kondo formada por un crucero ligero y tres destructores, comandados por el contraalmirante Hashimoto, apareció frente a la costa norte de la isla de Savo. Tras informar del avistamiento de «dos cruceros enemigos y cuatro destructores»,³⁵ Kondo envió al momento refuerzos al crucero Sendai: el crucero Nagara y otros cuatro destructores bajo el mando del contraalmirante Kimura, que llegaron justo cuando dos de los destructores del Sendai asomaban por la costa occidental de Savo para tender una emboscada. Lee, como Callaghan y Scott antes que él, había perdido la iniciativa.³⁶ En realidad, hasta las 23.00, poco después de que la columna cambiara de rumbo, el radar del Washington detectó por fin el Sendai que se aproximaba con rapidez. Incomprensiblemente, tardó otros 17 minutos en abrir fuego contra el Sendai, pero erró el blanco y el crucero y sus destructores lograron retirarse a toda máquina.³⁷

Entretanto, a las 23.22, los destructores Walker, Benham y Preston detectaron el Ayanami y el Uranami, que avanzaban junto a la costa sur de Savo y abrieron fuego, tras lo que el Gwin disparó una bengala sobre el estrecho y sus cañones apuntaron al blanco de mayor envergadura, el Nagara, que se encontraba justo al norte de aquellos dos destructores. Como de costumbre, los artilleros nipones respondieron al fuego con rapidez y precisión e impactaron en dos ocasiones en el Gwin, mientras el Washington se acercaba para protegerlo. Varios de los destructores de Kondo lanzaron entonces sus torpedos, y el Walker, que ya había sido alcanzado por fuego de artillería, recibió el impacto de un torpedo que se llevó por los aires gran parte de la proa y supuso su hundimiento. Acto seguido, el Nagara atacó el Preston, destruyó la chimenea y las dos salas de máquinas, y

acabó por destruir toda la estructura superior del buque. También el Benham fue atacado con dureza y perdió la proa por el impacto de un torpedo. Una vez más, por sorprendente que parezca, ni uno solo de los destructores estadounidenses disparó un torpedo de respuesta.

La artillería norteamericana seguía siendo muy pobre, y cuando el Washington apuntó sus cañones hacia el Nagara, volvió a errar el tiro. Por si las cosas no fueran lo bastante complicadas, a las 23.33, se produjo un corte en el suministro eléctrico del South Dakota que implicó que durante tres angustiosos minutos, sus luces, radar, torretas y timón no estuvieron operativos. En la confusión del momento, se separó sin darse cuenta del Washington mientras avanzaban por entre el laberinto de barcos incendiados, atacados y hundidos. Ahora, las luces de rastreo del Nagara iluminaron el South Dakota, y los barcos del almirante Kimura dispararon 34 torpedos contra él, que milagrosamente logró esquivar en su totalidad. Pero los cañones del Nagara, a los que se unieron los del Kirishima, atacaban el South Dakota con gran precisión y lo herían de gravedad. En otro escenario de la batalla, el Preston fue abandonado a las 23.36 y empezó a hundirse por la popa. A las 23.42 le siguió el Walker, mientras el Benham se alejaba de la zona. A continuación, el Sendai y el Shikinami de Hashimoto avanzaban para atacar por detrás, y aunque el Ayanami resultó seriamente dañado,* el Uranami llegó en su ayuda. Los buques americanos eran atacados desde tres direcciones distintas. El Gwin, aunque atacado sin piedad, seguía disparando con gran valor.

A las 23.48, la columna de batalla del almirante Kondo había puesto rumbo al oeste, a ocho millas al norte del cabo Esperanza y estaba listo para iniciar su bombardeo del campo de Henderson. Sin embargo, en el último momento, el South Dakota y el Washington, los grandes barcos del almirante Lee, distrajeron su atención. Kondo decidió que primero se ocuparía de los buques estadounidenses, y viró bruscamente para atacarlos desde el sudeste. En cuestión de minutos, los cañones de sus barcos atacaban con dureza el South Dakota y llenaban su estructura superior de bombas. Entretanto, el Washington seguía disparando contra el Kirishima con sus cañones de 406 milímetros, y en siete minutos lo dejó fuera de combate, envuelto en llamas y con el timón destruido. Para empeorar las cosas, uno de sus propios cañonazos causó el incendio de dos de los aviones que se encontraban en las catapultas.³⁸ El buque japonés acabaría hundiéndose como consecuencia de esos daños a primeras horas del día 15.

El South Dakota y el Washington también atacaron los cruceros pesados de Kondo, el Atago y el Takao, obligándoles a retirarse de la batalla. Pero el South Dakota había sufrido graves daños, su radar y su radio no funcionaban, tenía una torreta antiaérea fuera de servicio y la estructura superior perforada por todas partes por el impacto de bombas de distintos calibres. Además, habían muerto muchos artilleros, por lo que su capacidad defensiva se había visto muy mermada. Así, el capitán Gatch decidió retirarse a toda máquina realizando un viraje de 235 grados, mientras el equipo de control de daños intentaba hacer frente a la serie de incendios que se habían declarado en distintas zonas del buque.

Incapaz de encontrar a su barco hermano, el Washington de Lee alteró su rumbo en 340 grados a las 2.00 del sábado 15 de noviembre para evitar el fuego de los demás barcos, y fue seguido al momento tanto por la fuerza de bombardeo como por la de Kimura. Sin embargo, al cabo de cinco minutos, el almirante Kondo ordenó detener la persecución. A las 3.00, a regañadientes, canceló el

bombardeo planeado de Henderson, propagó una cortina de humo para ocultarse y emprendió la retirada por la Ranura con 333 muertos a bordo.³⁹

Habiendo esquivado con maestría el feroz lanzamiento de torpedos del enemigo que se batía en retirada, el Washington del almirante Lee se retiró de la batalla naval de Guadalcanal a las 0.33, realizó un giro de 210 grados y fue al encuentro del South Dakota. Tras rescatar a la totalidad de los tripulantes de los maltrechos Gwin y Benham, el último destructor, también emprendió la retirada pasando por Torpedo Junction, rumbo a Espíritu Santo.⁴⁰

Si ha existido en la historia algún marino intrépido, ése fue sin duda el contraalmirante Tanaka Raizo, que a pesar del resultado nada favorable de la batalla de tres días y su llegada retardada, seguía absolutamente decidido a cumplir con las órdenes que le habían encomendado y tenía la intención de llevar a cabo el desembarco de los cuatro transportes que le quedaban, lo que, inevitablemente, le llevaría a sufrir el ataque aéreo estadounidense a primera hora del día siguiente. Tanaka era plenamente consciente de que Mikawa y Kondo le habían abandonado, así como Yamamoto, que anteriormente no había sido capaz de proporcionarle apoyo aéreo desde los portaaviones Junyo e Hiyo, ni procedente de la 11ª Flota aérea del almirante Kusaka, ubicada en Rabaul. Con sólo una pequeña parte de las tropas que en un principio le habían confiado, y con una porción aún menor de los importantes suministros, Tanaka seguía empeñado en seguir adelante.⁴¹

Tras llegar a las playas de Tassafaronga a las 2.15 del 15 de noviembre, Tanaka ordenó el desembarco de las cuatro lanchas de transporte que le quedaban. Por primera vez, la operación se realizaba con el intenso fuego de artillería de los marines que se encontraban en la punta de Lunga. El cambio de estrategia estadounidense reportó dividendos inmediatos. Los cuatro transportes de Tanaka fueron alcanzados, y de los 10.000 hombres de la 38ª División, sólo 2.000 llegaron a desembarcar, junto con vituallas para unos cuatro días y algo de munición. El resto de soldados y de suministros de estos destructores jamás llegó a la costa, pues Tanaka acabó retirándose al amanecer, rumbo a Shortland.⁴² Con las primeras luces del día, oleadas de aviones del Ejército, la Marina y los marines estadounidenses aparecieron y empezaron a bombardear a los transportes desembarcados, a destruir todo el suministro de obuses y a rastrear sobre la jungla en busca de los hombres recién llegados. Ayudado por el destructor Meade, se aseguraron de que las cuatro maltrechas lanchas de transporte no volvieran a formar parte del Expreso de Tokio.⁴³

Los dos acorazados norteamericanos se encontraron a las 9.00 del domingo 15 de noviembre, tras lo que el South Dakota, muy dañado, y el Washington, prácticamente sin un solo rasguño, navegaron juntos hasta Espíritu Santo. Al fin, el almirante Lee, con la ayuda de los ataques aéreos realizados desde Henderson, había contribuido a impedir que la mayor parte de las tropas y los suministros de Tanaka llegaran a desembarcar. Es más, en la batalla naval de Guadalcanal, que había sido una de las luchas de superficie más encarnizadas de la guerra, Gatch y Lee habían tenido un éxito rotundo al obligar a los almirantes Kondo y Mikawa a retirarse en pleno ataque, y habían logrado abortar sus planes de bombardear el campo de aviación de Henderson, además de hundir sus dos acorazados Hiei y Kirishima.⁴⁴

La batalla naval de Guadalcanal (o tercera batalla del mar de las Salomón, como a veces se la denomina), resultó decisiva no sólo en la lucha por la posesión de esa isla, sino en el desenlace final de la guerra. A la Marina de Estados Unidos llegaron mensajes de felicitación y de enorme alivio. Nimitz, que anteriormente había regañado a su propio personal —«No quiero ni oír ni ver semejante pesimismo. Tengan presente que el enemigo también está tocado»—, fue el primero en enviar sus felicitaciones a Hasley y en alabar la «audacia militar» del almirante en una rueda de prensa.⁴⁵ Uno de los mensajes más conmovedores llegó desde el aeródromo de Henderson, y lo firmaba un agradecido Archie Vandegrift. «Los soldados de Guadalcanal —decía—, se quitaron los abollados cascos en señal de profunda admiración.» También Halsey ensalzó a su victoriosa flota: «Habéis escrito vuestros nombres con letras de oro en las páginas de la historia [...]. Muy bien hecho». «Vamos a darles una paliza —aseguró Knox, el exultante secretario de la Marina, en un arranque de sinceridad—. No rectifico. Vamos a darles una paliza.»⁴⁶

A partir de entonces, Estados Unidos empezó a controlar más espacio aéreo en las Salomón del sur, así como el mar circundante, al menos la mayor parte del tiempo, y a partir de entonces pasarían menos Expresos de Tokio por la Ranura. Pero el número de bajas estadounidenses, que se contaba por miles, había sido mucho mayor que el sufrido por la Marina de Yamamoto. La destreza de los marinos y los artilleros norteamericanos aún dejaba mucho que desear. Con todo, esas batallas de Guadalcanal, fundamentalmente de superficie, habían alterado el equilibrio de la guerra en el Pacífico y habían llevado a los americanos a adoptar un papel ofensivo de una vez por todas, a pesar de que ellos mismos todavía no se dieran cuenta. Como consecuencia de ello, a MacArthur también se le permitió avanzar por fin, y sus tropas y las de los australianos fueron transportadas hasta el extremo de Nueva Guinea, a varias millas al sur de Buna, donde expulsaron a los japoneses de la zona tras muchos combates y mucha ayuda de la nueva y extraordinaria fuerza aérea de Kenney. El alto mando japonés había destinado a casi toda su Armada a Guadalcanal —excepto sus portaaviones operativos, por alguna razón incomprensible— y no había logrado tomar la isla, mientras que los estadounidenses estaban cada vez más fuertes, y siguieron reforzándose durante los meses de noviembre y diciembre. Mientras el contingente norteamericano iba aumentando en Guadalcanal, y pasaba de los 29.000 a los 50.000 hombres, la fuerza japonesa no dejaba de menguar y llegó a reducirse en dos tercios antes de su evacuación total. Además, por primera vez en la historia la invencible Marina Imperial japonesa había perdido dos acorazados, lo que en sí mismo constituía un símbolo, y una especie de venganza por los hechos del 7 de diciembre de 1941. En gran medida, semejante triunfo se debió a dos marinos muy tenaces: Chester Nimitz y Bill Halsey.

Aunque los japoneses todavía no se habían rendido —el futuro aún deparaba cruentas batallas y derrotas para las dos armadas—, por primera vez los hijos de los nipones se habían visto obligados a retirarse humillados, pues sus mejores altos mandos se habían mostrado incapaces de alcanzar sus objetivos. Al fin había llegado el momento que, tanto tiempo atrás, el propio Yamamoto había predicho y esperado con temor. La Flota Combinada ya no intentaría jamás apoderarse de Guadalcanal. Como dijo un oficial japonés, había llegado «a la encrucijada del camino». Tras conocer el resultado de la batalla, un impaciente Franklin Roosevelt se expresó en términos similares. «Parecería —declaró, suspirando de alivio— que se ha alcanzado al fin el

punto de inflexión en la guerra.» Nuevos refuerzos cruzaban el Pacífico, y las tropas norteamericanas y británicas en el otro extremo del mundo avanzaban imparables por el norte de Africa.⁴⁷ Pero el alto mando de Tokio, así como el emperador, todavía no habían dicho su última palabra, y se encontraban cocinando otra desagradable sorpresa dirigida a la Marina de Estados Unidos.

Como se demostró más tarde, el optimismo de Roosevelt resultó algo prematuro. Sí, era cierto que el Saratoga se uniría pronto al Enterprise, reparado parcialmente, y a varios otros acorazados, entre los que se encontraba el Washington, el recompuesto North Carolina, el Indiana y el Colorado. Tal vez más importante aún era la llegada de más cruceros, que se necesitaban con urgencia, entre ellos el Minneapolis, el New Orleans y el Pensacola, así como los cruceros ligeros Northampton, Helena y Honolulu. Tampoco se descuidaron las aguas infestadas de submarinos de Torpedo Junction, flanqueadas por las islas Salomón, Espiritu Santo y Nueva Caledonia, y hasta allí se enviaron otros ocho destructores para atajar el problema. En Tulagi, el número de lanchas torpederas ascendió hasta 15, y a ellas se sumó su transporte, el Jamestown. En Guadalcanal, los Seabees ampliaban en un kilómetro más la pista de despegue del aeródromo de Henderson, que hasta entonces era de 600 metros, para poder servir a bombarderos más grandes, e incorporaban dos pistas adicionales para los cazas. A finales de noviembre de 1942, a pesar de todas las pérdidas sufridas, Guadalcanal contaba con 124 aviones de todas las categorías. Roosevelt cumplía con su palabra de reforzar las Salomón.

La 1ª División de Marines, que era la que más directamente había sufrido lo encarnizado de los combates durante once semanas sangrientas, fue relevada el 4 de noviembre y reemplazada por el 8º Regimiento de Marines, al que poco después se unió el 6º Regimiento de Marines y la 182ª División Americal de Infantería. El general Archie Vandegrift, exhausto, no tardaría en ser sustituido por el general de brigada Alexander Patch.⁴⁸ Con la llegada del 110º Regimiento Médico el 13 de noviembre, la situación médica y sanitaria mejoró a pasos agigantados, en una isla famosa por su disentería y su mortífera malaria. Pero nadie podía solventar el problema de mantenerse seco en Cactus, pues las temperaturas superaban los 30°C y la humedad era altísima, y a ellas se sumaban las tormentas tropicales que descargaban a diario. Las tiendas y los suelos secos, al igual que la ropa y las botas, eran sin duda lujos al alcance de pocos.

Afortunadamente, Nimitz ya compartía la sensata opinión que Jack Towers tenía del contraalmirante Thomas Kinkaid, que fue relevado de su último puesto al mando de un portaaviones de una vez por todas y destinado, el día 24, a encabezar la nueva fuerza de cruceros de Espiritu Santo, aunque sólo cuatro días más tarde volvieron a trasladarlo de puesto y lo enviaron al Pacífico Norte y a las islas Aleutianas. El contraalmirante Carleton Wright llegó entonces para reemplazarlo. Pero antes de partir, Kinkaid tuvo tiempo de preparar un detallado análisis de los errores cometidos en el pasado, y se lo entregó a su sucesor. Debían simplificarse las comunicaciones, los focos de rastreo debían dejar de usarse en combates nocturnos; había que limitar el uso de las «luces de reconocimiento», y mejorar el de los radares y las bengalas a los que se recurría para identificar al enemigo. Se alentaba a los destructores a actuar con mayor

autonomía y agresividad en la batalla, y se les recomendaba que, tras encabezar los ataques y lanzar sus torpedos, se retiraran para no interferir en el campo de tiro de los buques más grandes. Eran muchas las cosas que debían aprenderse de los japoneses.⁴⁹ Pero los viejos problemas subsistían. La constante sustitución de barcos, tripulaciones y mandos implicaba que no hubiera tiempo de rodaje y los buques no pudieran crear equipos bien conjuntados, pues sus tripulantes apenas llegaban a conocerse.

La noche del 29 de noviembre de 1942, apenas Carleton Wright hubo izado su bandera sobre su nuevo crucero insignia, recibió órdenes urgentes de Halsey en las que se le conminaba a navegar de inmediato rumbo a las Salomón. Varias horas después, Wright se encontraba todavía en Espíritu Santo, y un iracundo Halsey se comunicó con él por radio una segunda vez para recordarle que «de inmediato» significaba «de inmediato». La falta de alerta seguía siendo una peligrosa constante entre los mandos estadounidenses. Los barcos ya llevaban horas preparándose y estaban armados y llenos de provisiones, pero Wright, que era nuevo en la zona, era un metódico hombre de artillería y no estaba habituado a recibir ese tipo de órdenes. La urgencia, en aquel caso, se debía a la aproximación de otro convoy formado por seis transportes japoneses y sus escoltas, que llegarían a Guadalcanal la noche del 30 de noviembre. Lo cierto era que la situación en la que se encontraba Wright era delicada, pues se trataba de un perfecto desconocido para sus hombres de la Fuerza Operativa 67, que aquella noche dejaba atrás Torpedo Junction sin un plan de batalla y sin siquiera una lista de cuales iban a ser sus subordinados.

En cuanto a los japoneses, el contraalmirante Tanaka Raizo, en ruta a Tassafaronga, introdujo algunos cambios, tras haber sustituido sus lentos transportes, que cada vez eran menos e iban mal armados, por convoyes de destructores que, a partir de ese 30 de noviembre, realizarían el trayecto cada cuatro días para proceder al desembarco de hombres, combustible, alimentos y munición. Tras llegar a su destino, desplegarían lanchas para los soldados y unos doscientos bidones forrados de goma con los suministros y municiones, mientras sus barcos seguirían a varios centenares de metros de la playa. Además, para realizar la operación apenas deberían aminorar la velocidad, cosa importante, porque ya no podían permitirse perder más barcos.

A última hora del día 29, Tanaka zarpó del estrecho de Bougainville, sin ser visto, al parecer, por el avión de rastreo que sobrevolaba la zona. Sin embargo, un despierto guardacostas australiano apostado en Buin sí lo vio e informó de los movimientos de Tanaka. La tarde del día 30, la fuerza operativa de Wright estuvo a punto de estrellarse con algunos barcos estadounidenses que se dirigían al este, cuando se disponían a entrar en el canal de Lengua, momento en el que Halsey ordenó que otros dos destructores, el Lamson y el Lardner, se unieran a la Fuerza Operativa 67. Éstos no recibieron ninguna instrucción de Wright, que tampoco siguió el procedimiento convencional consistente en enviar sus destructores de guardia diez millas por delante para avisarle con tiempo de la aproximación del enemigo. Entretanto, los puntos más estrechos a ambos lados de la isla de Savo seguían abiertos y desprotegidos.

La Fuerza Operativa 67 de Carleton Wright entró en el estrecho de Ironbottom a las 22.25 del día 30. A los cuatro destructores que iban a la cabeza de la flota los seguían en columna los cruceros Minneapolis, New Orleans, Pensacola, Honolulu y Northampton, tras los que avanzaban los dos nuevos destructores. Tras alterar el rumbo en 280 grados, procedieron a 20 nudos por las

aguas calmadas y oscuras. A diferencia de los barcos de Wright, los de Tanaka carecían de radar, pero estaban tripulados por un equipo experimentado y por expertos en artillería y en lanzamiento de torpedos.

El radar de Wright detectó por primera vez el convoy japonés a las 23.06, cuando se encontraba a apenas seis millas de distancia.⁵⁰ A las 23.16, el destructor de vanguardia Fletcher, a tan sólo cuatro millas del enemigo, solicitó permiso para lanzar sus torpedos, pero Wright vaciló, como lo había hecho Callaghan, y con los mismos resultados. Los consejos de Kinkaid sobre la autonomía a la hora de disparar y sobre la retirada tras la ofensiva fueron totalmente ignorados. El buque insignia de Wright, el Minneapolis, no devolvió respuesta alguna, y mientras transcurrían unos valiosísimos segundos, la flota estadounidense se aproximaba cada vez más a la de Tanaka. Tras cuatro interminables minutos, el contraalmirante dio el «afirmativo», pero ya era demasiado tarde y había perdido la iniciativa. A las 23.20, el Fletcher disparó un primer grupo de cinco torpedos, a los que se sumaron las bombas de los cañones del Minneapolis y el New Orleans, de 152 y 203 milímetros.

Wright había sorprendido a Tanaka en el momento en que éste era más vulnerable, cuando se encontraba transfiriendo las tropas a las lanchas y haciendo rodar los bidones; pero se trataba de un militar muy experimentado y rápido, y el Kuroshi fue el primero en disparar sus torpedos a las 23.29. Tras retirarse, el Oyashio hizo lo propio un minuto después. Disparó ocho «peces» y logró dos impactos. Luego le llegó el turno al Kagero y al Makinami. Los buques de Tanaka viraron entonces al noroeste, como tenían previsto. El Kawakaze lanzó nueve torpedos más, pero el Susukaze, desobedeciendo las órdenes recibidas, atacó a la columna estadounidense con sus cañones de mayor calibre. El último destructor, el Naganami, lanzó sus torpedos y resultó levemente tocado por una bomba enemiga. Los seis destructores de Tanaka y el crucero Jintsu se retiraron entonces en dirección noroeste, a toda máquina.⁵¹

Los primeros dos torpedos japoneses del total aproximado de cincuenta, alcanzaron la columna de batalla estadounidense a las 23.27, e hicieron impacto en el Minneapolis del capitán Charles Rosendahl; uno atravesó el casco por delante de la primera torreta, y el otro destruyó la segunda sala de máquinas, creando dos gigantescos geiseres de combustible y agua a babor que alcanzaron la altura del mástil. La fuerza de las dos explosiones fue tal que el gran crucero empezó a balancearse sin control, desplazando inmensas columnas de agua que hicieron caer por la borda a dos hombres, que ya jamás fueron recuperados. Esa misma agua, por otra parte, sirvió para extinguir las llamas que habían empezado a propagarse. En el puente de mando, Rosendahl, tras reponerse del desconcierto inicial que, como a todos, le había causado el impacto, se hizo cargo de la situación y cortó el suministro eléctrico a las dos torretas delanteras. Siempre había sido un capitán eficaz, y su equipo de control de daños, que se puso manos a la obra casi al instante, logró que todos los motores funcionaran un tiempo más. Pero en el barco se colaban toneladas de agua y la zozobra era cada vez más ostensible. Arrojaron por la borda todos los objetos pesados para tratar de mantenerlo a flote, incluido un depósito lleno de bombas de 203 milímetros y cargas pesadas de pólvora.⁵²

El capitán Cliff Roper, al mando del New Orleans, que se encontraba directamente a popa del Minneapolis, evitó colisionar con él cuando éste, repentinamente, inició su deriva. Pero al hacerlo,

recibió el impacto de un torpedo que le partió el casco y dos bodegas. La explosión, más colosal si cabe que la del Minneapolis, causó la muerte del capitán y la de todos los tripulantes del puente de mando, además de partir literalmente en dos el crucero. El comandante W. Riggs asumió el control desde la popa, y vio que la proa, oscura, con sus tripulantes muertos, se alejaba siniestra en la noche. Riggs era un extraordinario oficial ejecutivo, y logró mantenerlo todo bajo control a pesar del caos circundante, llegando incluso a conseguir que sus cañones siguieran disparando. Pero la situación era sin duda de extrema gravedad, pues el agua entraba por debajo, y por la cubierta se propagaban los incendios, en particular en torno a la segunda torreta. Empezaban a aparecer gases tóxicos, y varios oficiales en la estación de control de mandos murieron por falta de máscaras. El agua seguía entrando en el buque en tal cantidad que el gran crucero, que normalmente desplazaba siete metros de agua, se había hundido más de 12 metros. Sin embargo, de alguna manera, la sala de máquinas lograba funcionar bajo mínimos, y el buque avanzaba a 5 nudos, con los que logró alejarse de allí.⁵³

En medio de aquel desastre, los «aviones bengala», que habían sido catapultados horas antes y enviados a Tulagi, llegaron finalmente, tras un retraso debido a la falta de viento, que les impedía despegar. Tenían órdenes de esperar instrucciones de Wright, pero no recibieron ninguna, y en vez de soltar sus bengalas sobre los barcos japoneses se limitaron a sobrevolarlos inútilmente.

Detrás del New Orleans, el siguiente en la columna era el Pensacola, que también se vio obligado a virar bruscamente para evitar la colisión cuando el crucero precedente resultó tocado. A las 23.38, mientras volvía a virar para despejar la costa meridional de la isla de Savo, un torpedo se estrelló de lleno contra la zona de entrecubiertas de babor, seguido de otro, mientras el agua se abría paso por la sala de máquinas delantera. Simultáneamente, las explosiones dejaron fuera de combate tres torretas de artillería, además del sistema eléctrico del barco, incluidas las comunicaciones y los giroscopios, además de romper los depósitos que contenían las decenas de miles de litros de combustible, que empezaron a verterse sobre la cubierta superior y no tardaron en incendiarse y convertirse en cortinas de fuego que se propagaron hasta la base del palo mayor, quemando vivos a oficiales y marineros. Como en casi todos los demás barcos, las mangueras contra incendios también estaban destruidas, y las llamas intentaban apagarlas brigadas pertrechadas con cubos y bombas manuales. Como mínimo, la escora de 13 grados se iba corrigiendo con el lanzamiento al agua del resto del fuel. A pesar de lo dantesco de la escena, el capitán Frank Lowe mantuvo la cabeza fría y logró de algún modo seguir avanzando a pocos nudos y alejar su maltrecho buque de la escena.⁵⁴

Justo en la popa del Pensacola se encontraba el crucero Honolulu, que con destreza viró a estribor para evitar la colisión, y se mantuvo a sotavento de los dos maltrechos cruceros, protegiéndose así del impacto de los torpedos y del fuego de artillería enemigo, fuego que se dedicaba a devolver mientras avanzaba a una velocidad de 30 nudos.

El último crucero, el Northampton, abandonó la columna y viró a estribor sin dejar de bombardear a los japoneses con sus cañones de 203 milímetros. Tras retomar el rumbo al oeste a las 23.48, el capitán Willard Kitts vio que dos torpedos (disparados desde el destructor Oyashio) se acercaban rápidamente a babor, por lo que viró todo a babor. Con todo, la maniobra no fue lo bastante rápida. El casco fue atravesado por 600 kilos de explosivo, la sala de máquinas se inundó

y el barco empezó a escorarse a babor. Al mismo tiempo, cientos de litros de diésel negro ascendieron a la superficie e inundaron la cubierta principal, iniciando al cabo de poco un incendio devastador que se propagó por todo el buque.⁵⁵ Siguiendo el protocolo establecido en casos de escora grave, el equipo de control de daños liberó miles de litros de combustible y agua desde la parte inferior de babor. Mientras, otros equipos intentaban apagar las cortinas de llamas flotantes, y el capitán Kitts se quedó al paio para enfrentarse mejor a esa pesadilla. Era imposible cerrar las enormes brechas de agua del casco, que se había desintegrado segundos después de las primeras dos explosiones simultáneas, y hacia las 0.15 del 1 de diciembre, el Northampton se escoraba peligrosamente a 23 grados. Aquellas no eran batallas para pusilánimes, y el capitán, con su equipo de salvamento, permaneció a bordo mientras ordenaba al resto de tripulantes que abandonaran el barco y aguardaran al rescate del Fletcher y el Drayton, que se produciría más tarde.

Los dos destructores que no habían resultado afectados y que iban tras los cruceros también intentaron escoltar al Honolulu. Por desgracia, entre otras cosas, Wright tampoco se había molestado en dar instrucciones sobre las luces de reconocimiento que debían usarse esa noche. Incapaces de encenderlas cuando se vieron requeridos a hacerlo por los demás barcos, el Lamson y el Lardner fueron atacados por sus propios compatriotas, y así, en vez de atacar al enemigo, se vieron obligados a retirarse.

A la 1.30 del 1 de diciembre, todos los buques japoneses se habían ido ya, excepto el Takanami, herido de muerte y abandonado. Wright pidió al contraalmirante Mahlon Tisdale, que estaba al frente del único crucero norteamericano no dañado, que asumiera el mando táctico. Los destructores debían proteger el estrecho y recoger a todos los supervivientes que pudieran, antes de que los alcanzaran los tiburones. La fuerza operativa que con tanto esfuerzo habían congregado Nimitz y Halsey, muy mermada, se retiró como pudo hasta Tulagi, a unas dieciocho millas de allí. El Minneapolis debió ser remolcado, pero los demás lograron hacerlo por sus propios medios, incluido el extraordinario New Orleans, al que le faltaban más de siete metros de proa. Los incendios siguieron causando estragos en el Pensacola, el Minneapolis y el New Orleans en las horas siguientes, y los gritos de los hombres y las explosiones ocasionales de las municiones que habían quedado en los barcos rasgaban el silencio de la noche tropical. El Northampton, cada vez más escorado, zozobró finalmente al sur de Savo a las 3.04 de la madrugada. De sus 831 tripulantes, 773 lograron salvarse. Ese fue el punto final de otra debacle, la batalla de Tassafaronga.

Capítulo 20

Hirohito, preocupado

Al emperador le preocupan las grandes dificultades por las que en este momento atravesamos [en Nueva Guinea y Guadalcanal]. Las tinieblas son compactas, pero el alba está a punto de asomar por el cielo de levante.

Emperador HIROHITO, mensaje al pueblo emitido el 26 de diciembre de 1942, Año Nuevo japonés.¹

A principios de diciembre de 1942, los mandos de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire japoneses emprendieron acciones más enérgicas que de costumbre para enfrentarse a los preocupantes acontecimientos que se sucedían en la zona sudoccidental del Pacífico. La situación en Port Moresby y en el sur de Nueva Guinea había cambiado mucho desde septiembre, momento en que tropas australianas y estadounidenses, así como los ataques aéreos del general Kenney y la flota de Halsey, habían obligado al general Horii Tomitaro a retirarse a los montes Owen Stanley, con consecuencias mortales para Horii y la mayoría de su Ejército. Esa victoria en Papua, atribuible en gran medida al liderazgo del general Robert Eichelberger (MacArthur se había negado en repetidas ocasiones a abandonar las comodidades de su residencia gubernamental en Port Moresby para visitar el frente), además del arrojó de los soldados australianos y de la fuerza aérea de Kenney, iban a liberar a Australia de ulteriores amenazas directas por parte de Japón, a pesar de que los encarnizados combates en Buna y Gona no terminarían realmente hasta que las armas apostadas en la punta de Sanananda fueran silenciadas definitivamente la tercera semana de enero de 1943.²

Los incesantes ataques aéreos de Kenney habían resultado de gran eficacia, como también lo habían sido las nuevas tácticas y equipos que él había desarrollado en muy poco tiempo. Durante la primera semana de agosto, no sólo había lanzado bombardeos sobre Nueva Guinea, a petición de Ghormley, incursiones aéreas sobre Tulagi y Guadalcanal inmediatamente anteriores al desembarco de los marines. Su ataque contra Rabaul, la principal fortaleza japonesa de la región, que contaba con un buen puerto natural, así como con dos aeródromos, supuso la destrucción de decenas de bombarderos y cazas, casi todos cuando estaban en tierra, lo que impidió que muchos de ellos se usaran posteriormente contra Guadalcanal y los buques de guerra estadounidenses. Además, completó su misión atacando nuevos campos de aviación enemigos en Buin, Bougainville. También Kenney, a medida que los aliados avanzaban, creaba nuevos aeródromos en Nueva Guinea. Uno de ellos lo construyó en Wanigela, cerca de Buna, otro en Dobodura y un tercero en Wewak, que se sumaba a la base secreta de Wau. Así, sus cazas y sus bombarderos quedaban más cerca de los destacamentos japoneses de Nueva Guinea y proporcionaba

plataformas desde las que lanzar ataques de mayor envergadura contra los convoyes japoneses y las posiciones insulares enemigas. Asimismo, llevó a cabo un ataque contra el aeródromo de Lae y su principal centro de suministro de combustible para la fuerza aérea japonesa destacada en Rabaul, así como otro campo de aviación cercano, el de Salamaua, situado en la costa, al oeste de Rabaul, lo que sin duda contribuyó a rebajar la presión que el enemigo ejercía sobre Guadalcanal.

El 26 de agosto de 1942, los aviones de Kenney y la fuerza operativa del contraalmirante Glace atacaron los transportes japoneses que se encontraban desembarcando en la bahía de Milne y destruyeron lanchas, barcasas, tanques ligeros y grandes cantidades de suministros en la playa, suministros destinados al ataque japonés de Port Moresby. IncurSIONES como éstas frenaron el avance de los japoneses, que se vieron obligados a evacuar la bahía de Milne y a dar media vuelta. A finales de agosto, Kenney también había arrasado Lae. El 13 de septiembre, sus aviones lanzaron más bombas de fragmentación en paracaídas sobre el campo de aviación de Buna y causaron la destrucción de la mayoría de aviones enemigos que se encontraban allí estacionados.³ Además, Kenney también se empleó a fondo en el sendero de Kokoda, que atravesaba los montes Owen Stanley entre Buna y Port Moresby, y obligó a los japoneses a detener su avance sobre ese puerto y a regresar a Buna. Con todo, el enemigo había llegado a poco más de 40 kilómetros de Port Moresby, cuartel militar de MacArthur en aquella etapa de la contienda. «Durante nueve días sucesivos, atacamos a los japoneses del sendero con todos nuestros aviones disponibles», recordaría George Kenney. También él fue el responsable de que MacArthur viajara en avión hasta Port Moresby para «mostrarle la población», en palabras de aquel comandante de la fuerza aérea.⁴

En una importante reunión celebrada a bordo del Argonne, buque insignia de Ghormley en Nouméa, Nimitz, Turner, el jefe de la fuerza aérea Hap Arnold y los delegados de MacArthur, el 28 de septiembre, se acordó que un reticente MacArthur contribuiría más en la lucha por Guadalcanal. Ello implicaba aportar más efectivos aéreos.

Kenney no estaba dispuesto a perder ni un momento. Ya el 19 de septiembre había atacado el puerto de Rabaul con el 63º Escuadrón de Bombardeo del comandante Bill Benn, y el 2 de octubre repitió la operación. En los días 9 y 10 de ese mismo mes, sus aviadores lanzaron bombas incendiarias contra Rabaul. El 17 de octubre el ataque fue sobre Buka, Buin y el fondeadero de Faisi, así como el aeródromo de Vunakanau, que bombardeaban por segunda vez. Al día siguiente repitieron el ataque, machacando sin descanso al enemigo. Habían desarrollado la técnica del «bombardeo por rebote», que consistía en descender en picado hasta una altitud de apenas cien pies sobre el nivel del mar, y soltar las bombas, que rebotaban en el agua y se incrustaban en los cascos de los barcos japoneses. También Rabaul sufrió reiterados ataques de ese tipo, y el 31 de octubre Buin fue bombardeada a plena luz del día. Las bombas cayeron sobre los aeródromos, los depósitos de combustible, los almacenes de munición y los barcos anclados en el puerto.⁵ El resultado de esas operaciones no tardó en apreciarse en Guadalcanal, que habría sufrido mucho más si Kenney no hubiera contribuido como lo hizo.

Con todo, a pesar de aquellas buenas muestras, la fuerza aérea estadounidense, así como la Marina, seguían siendo los puntos débiles en torno a la isla en aquella etapa. La mayor parte de su arsenal combinado había debido concentrarse en el norte de Africa para proceder a los desembarcos de noviembre, y tanto el general Imamura como el almirante Yamamoto estaban

decididos a aprovecharse al máximo de aquella situación. El 8º Ejército de Imamura había concentrado un contingente de unos 50.000 soldados en Rabaul —cifra que pronto se triplicaría—, con el que se pretendía reforzar Guadalcanal y Nueva Guinea. «Debemos [...] llevar a nuestros oficiales y soldados a una furia guerrera [...] [y] enfrentarnos a los ataques aniquiladores del enemigo», instó el general nipón a sus mandos,⁶ al tiempo que les prometía el envío de dos divisiones más el 1 de febrero de 1943. Se esperaba que pronto no quedara un solo norteamericano vivo en aquella isla hostil que, junto con Papua-Nueva Guinea, Japón no podía permitirse perder. Sin embargo, el alto mando naval empezaba a tener serias dudas respecto a esa operación. Y en Guadalcanal, los soldados japoneses, cuya superioridad numérica respecto a sus enemigos era cada vez mayor, no lograban derrotar a los estadounidenses. Una tras otras, las operaciones culminaban en desastre y con muchas bajas, lo que frenó en seco a Imamura. Los hombres de Hyakutake también sufrían la escasez de medicamentos y comida, y las enfermedades se cebaban entre sus filas. A pesar de sobrevivir con una ración diaria de arroz y raíces de la selva, los soldados, abatidos por la fiebre, habían seguido lanzando ataques de gran ferocidad antes de que los estadounidenses detuvieran su avance y les forzaran a replegarse. Con todo, si los hombres de Hyakutake querían seguir luchando, iban a necesitar ayuda, una ayuda que ya venía de camino.

Mientras Imamura reunía a su 8º Ejército, Yamamoto congregaba a su armada en torno a Rabaul y Truk, pues había prometido hacer llegar a Guadalcanal refuerzos, armas y provisiones fuera cual fuera el coste. El contraalmirante Tanaka, tan tenaz como cualquier oficial de la Marina, estaba absolutamente resuelto a asegurar que aquella promesa llegara a cumplirse. Sin duda, la palabra de Tanaka era sagrada, pues sus convoyes zarpaban casi cada cuatro días, con la precisión del ferrocarril suizo.

El 3 de diciembre de 1942, Tanaka avanzaba por la Ranura a gran velocidad, escoltado desde el aire. Allí no había ni un solo barco estadounidense para impedirlo, pues la fuerza del almirante Wright había quedado totalmente destruida y desmoralizada el 1 de ese mes. Una vez más, diez destructores completaron con éxito el desembarco de suministros en bidones de acero sellados con caucho malayo. Pero el aeródromo de Henderson todavía contaba con bombarderos, torpederos y cazas, por lo que Tanaka se mantenía en estado de alerta. Aun así, y a pesar de los daños sufridos por un destructor, los diez barcos japoneses lograron emprender el viaje de regreso durante el día 4, sin encontrar tampoco en esa ocasión resistencia de la Marina estadounidense.

El 7 de diciembre, Tanaka, envalentonado y crecido por el éxito fácil de la anterior incursión, enfiló de nuevo por la Ranura con cientos de bidones llenos de suministros almacenados en las cubiertas de otros once destructores. Sin embargo, en esa ocasión los aviones de guerra norteamericanos atacaron el convoy cuando éste todavía se encontraba en la Ranura, y lanzaron bombas y torpedos contra el Expreso de Tokio. Al menos un destructor sufrió graves desperfectos. A continuación, ocho lanchas torpederas recién llegadas que patrullaban por el estrecho de Ironbottom dedicaron a Tanaka otra inesperada bienvenida frente al cabo Esperanza, mientras otras cuatro se mantenían a la espera junto a la isla de Savo. Los americanos se habían percatado al fin de lo útiles que podían ser esas barcas pequeñas pero potentes en las aguas cerradas de aquella zona, y al fin lograron detener al imperturbable Tanaka (que a su regreso recomendaría la introducción de barcos similares en su propia Armada). En dos ocasiones intentó entrar en el

estrecho y proceder al desembarco de los suministros, y en las dos se vio perseguido y repelido por esas barcas rápidas que disparaban con sus ametralladoras de 50 milímetros y lanzaban sus ráfagas de balas contra las cubiertas de los destructores enemigos. Así, Tanaka no tuvo más remedio que regresar a Bougainville sin haber desembarcado ni uno solo de sus bidones.⁷

No hacía falta que Yamamoto recordara al humillado almirante japonés que tenía una misión que cumplir, y el 11 de diciembre realizó otra predecible incursión en la Ranura con los mismos suministros. Aunque los destructores fueron atacados por aviones estadounidenses frente a las islas septentrionales del grupo de Georgia, en esa ocasión todos lograron zafarse sin un rasguño. Mientras, en Guadalcanal, las cosas iban a ser algo distintas. Las lanchas torpederas seguían allí cuando Tanaka apareció entre el cabo Esperanza y Tassafaronga, e iniciaron una errática persecución a una velocidad de 45 nudos (80 kilómetros por hora) atacando desde todas direcciones y torpedeando el destructor Terezuki, que se hundió frente a las costas de Savo a primera hora del día 12, con gran parte de la tripulación a bordo. Una lancha torpedera fue destruida y nueve de sus once tripulantes perdieron la vida. Ese nuevo elemento usado por los norteamericanos demostraba ser cada vez más eficaz, e infligía daños equivalentes a los de los cruceros de la Marina y los B-17 del Ejército de Tierra. Y aunque era cierto que Tanaka seguía arreglándoselas para enviar soldados y provisiones a Guadalcanal, también lo era que había empezado a perder unos destructores insustituibles, lo que finalmente le obligó a quedarse en puerto el resto de aquel mes. Por primera vez en su carrera, el imparable Tanaka había sido detenido, lo que le valió más de una discusión con sus superiores.⁸

Pero la situación de los japoneses podían remediarla los nuevos aeródromos que estaban construyendo en el grupo de Nueva Georgia, cuyas costas formaban la pared occidental de la Ranura. Con importantes refuerzos aéreos allí situados, Tanaka contaría con un apoyo de los cazas mucho más cercano, y los bombarderos pesados podrían atacar con mucha mayor eficacia el aeródromo de Henderson, que ahora se encontraba a sólo 280 kilómetros de distancia. De ese modo, los aviones se ahorrarían cientos de kilómetros, pues hasta entonces debían despegar desde Rabaul o Truk. Además, Japón ahora poseía una importante base de hidroaviones y un fondeadero de barcasas al otro lado de la Ranura, en la bahía de Rekata, en la isla de Santa Isabel, es decir, en el archipiélago de las islas Salomón, tal como Kelly había predicho ya en agosto.

La construcción de la primera y más importante pista de aterrizaje y despegue se había iniciado en noviembre de 1942 en Munda, a diez millas al norte del golfo de Kula, que hasta entonces sólo se conocía por sus plantaciones de cocoteros propiedad de australianos. Los japoneses hicieron todo lo posible por ocultar esa construcción de envergadura, y talaban sólo árboles adyacentes. Luego, tendían una serie de alambres para alzar las copas de los árboles abatidos y volver a dejarlas donde estaban, logrando así un efecto de camuflaje.

Sin embargo, en noviembre, las operaciones aéreas de reconocimiento que llevaban a cabo los americanos eran más precisas, y las fotografías que se tomaban a diario evidenciaban que los japoneses, a pesar de sus esfuerzos por ocultarlo, estaban construyendo una pista. El 3 de diciembre, el almirante Halsey recibió un informe en el que se confirmaba la existencia de esa

nueva amenaza. Como era piloto, comprendió al momento las implicaciones de aquella construcción. Que los cazas y los bombarderos pudieran despegar de aquel punto, que se encontraba a apenas una hora de vuelo del ya muy acosado aeródromo de Henderson, tendría consecuencias desastrosas no sólo para Guadalcanal, sino para los barcos que la custodiaban y los que traían las provisiones. Sin dilación, ese mismo día ordenó que se iniciaran los preparativos para la destrucción del campo de aviación de Munda antes de que éste fuera operativo.

El primer ataque sobre Munda (que se produjo cuatro días antes de que estuviera terminado) partió de Henderson el 6 de diciembre, y fue seguido de otro de mayor envergadura el día 9, en el que los B-17 lanzaron bombas más potentes. A partir de entonces, varias veces por semana y de modo sistemático, se producían incursiones diurnas sobre las instalaciones aéreas de Munda. Cuando los japoneses lograban reparar los daños anteriores, un nuevo ataque volvía a destrozarlo todo, abría huecos en la pista y la dejaba inservible, destruía los aparatos que había en tierra, impedía que otros despegaran, y volaba los depósitos de combustible y munición. Los americanos también perpetraban bombardeos nocturnos con sus PBY. Ahora las posiciones se habían invertido, y los japoneses empezaban a probar la medicina que ellos habían suministrado a sus enemigos en Guadalcanal. En la mañana del 24 de diciembre tuvo lugar un ataque particularmente violento, en el que se destruyeron 26 aviones, entre los estacionados y los que se encontraban en pleno vuelo, aparatos que Japón no podía permitirse perder. Aquel mismo día, una segunda incursión hundió las barcasas destinadas al desembarco de tropas y suministros que estaban fondeadas en el golfo de Kula.

Ante la insistencia de Nimitz, durante los meses de diciembre y enero los submarinos estadounidenses también estaban empezando a mostrarse mucho más activos en la zona del mar de las Salomón. El Wahoo, el Grouper, el Albacore, el Sea Dragón y el Grayback hundieron al menos una barcaza, cuatro valiosos buques de transporte de tropas, el crucero ligero Tenryu y dos submarinos, además de causar daños en el crucero ligero Ryujo y en otros barcos.⁹

Al fin Tokio empezaba a darse cuenta de lo vulnerables que se habían vuelto sus muy dispersas fuerzas. Antes de atacar Pearl Harbor en 1941, el almirante Yamamoto ya había advertido sobre los peligros de incorporar Estados Unidos a la guerra, y había insistido en que, de hacerlo, Tokio tendría que derrotar sin dilación a su nuevo enemigo, antes de que éste tuviera tiempo de armarse. Si no lo hacía así, lo perdería todo. Tal vez el alto mando japonés recordaba aquellas palabras en esos momentos, cuando la guerra de desgaste estaba reduciendo de manera drástica sus recursos militares. Además de los 16 destructores, Japón había perdido seis cruceros, dos acorazados, seis portaaviones rápidos y numerosos transportes. El mensaje de Año Nuevo de Hirohito, publicado en diciembre de 1942, reflejaba una nueva y profunda preocupación ante la nueva adversidad.

Por otra parte, Nimitz y Halsey también se mostraban muy inquietos ante el impresionante despliegue de casi 80 barcos de guerra enemigos congregados en el puerto de Simpson, Rabaul, culminado el 31 de diciembre. Temían que se produjera otra gran ofensiva naval contra la flota de Guadalcanal, y en los días y semanas siguientes, los servicios de espionaje de la Marina de Estados Unidos, en los que ya no se encontraba Rochefort, no fueron capaces de proporcionar una explicación plausible. Así, Halsey no tenía más remedio que atacar los puertos y los aeródromos

enemigos, igual que desde Australia y Nueva Guinea seguía haciendo George Kenney, el nuevo y extraordinario jefe de aviación de MacArthur.

El 4 de enero de 1943, la Fuerza Operativa 67, que escoltaba el convoy de Turner con refuerzos de infantería de Marina, y que había salido de Espiritu Santo, alcanzó Luna Roads, en Guadalcanal, sin incidencias. Esa fuerza operativa se encontraba en ese momento bajo mando de otro oficial naval recién llegado al Pacífico, el contraalmirante Walden «Pug» Ainsworth, de 56 años, nacido en Minneapolis y destinado a protagonizar muchas misiones futuras. Licenciado en Annapolis en 1910, Ainsworth había desarrollado una carrera brillante y variada, y en 1917 ya había servido en tres buques siendo oficial. Durante la Primera Guerra Mundial sirvió de oficial de artillería en transporte de tropas, y posteriormente ocupó puestos de artillería de costas, tras lo que fue nombrado oficial ejecutivo, primero del Hancock y posteriormente del Birmingham. Tras comandar el Marcus, de la Flota Asiática, regresó a la Academia Naval como instructor, donde pasó tres años. De nuevo en el mar, sirvió como capitán a bordo del Idaho y luego del Pensacola. Su gran trabajo en la zona del canal de Panamá precedió su regreso a Estados Unidos, para asistir al curso para oficiales generales de la Escuela Naval de Guerra de Newport, Rhode Island. Posteriormente sirvió como oficial ejecutivo en el Mississippi, como responsable del Cuerpo de Instrucción de Reservistas del Departamento Naval, en la Universidad de Tulane, y como comandante del 2º Escuadrón de Destruyores, antes de servir de nuevo en el Mississippi, esta vez en condición de capitán. Llegaba muy recomendado —candidato ideal con mucha experiencia marítima a sus espaldas— a su destino en el Pacífico Sur, con fama de haber frustrado la carrera de más de un oficial superior supuestamente prometedor.

El Año Nuevo también había traído el retorno del temible Tanaka, que el día 2 pasó con su primer Expreso de Tokio desde mediados de diciembre. En esta ocasión, iba al mando de diez destructores que hacían las veces de buques logísticos y que, significativamente, no contaban con protección aérea. Sin duda, los constantes ataques estadounidenses sobre Rabaul, Munda, Rekata y Buin estaban empezando a pasar factura a la aviación japonesa. Con todo, los transportes de Tanaka lograban salir ilesos de los bombardeos a que le sometían los B-17. Como de costumbre, unos aviones que volaban a una altitud de entre 15.000 y 20.000 pies raramente podían causar daños en barcos en movimiento, aunque George Kenney, al menos, empezaba a ser consciente de ello e intentaba corregirlo recurriendo a bombardeos realizados desde menor altura y usando la técnica del «rebote». No se sabe con certeza por qué el general Arnold seguía malgastando tiempo, dinero y hombres en esos inútiles ataques a gran altitud, pero en cualquier caso Tanaka alcanzó la isla de Savo al anochecer, y fue entonces cuando, de pronto, se oyó un zumbido que indicaba el vuelo bajo de los Dauntless de la Marina. En cuestión de segundos, sus bombas dejaron fuera de combate al destructor Susukaze y le obligaron a retirarse escoltado por otros. Los ocho destructores restantes llegaron al cabo Esperanza y se dispusieron a soltar sus bidones frente a Tassafaronga, como de costumbre, pero fueron abordados por once lanchas torpederas —o Dragones Verdes, como Tanaka las denominaba—. Sus motores de 12.150 caballos de potencia surgieron del estrecho con gran estrépito y lanzaron dieciocho torpedos.¹⁰ Pero el astuto Tanaka logró de alguna manera maniobrar sus pesados destructores y entregar la carga que llevaban antes de abandonar a toda máquina el lugar, regresando por la ruta norte por la que había entrado en la

Ranura.¹¹ Si alguien merecía el calificativo de mago del mar, ése era Tanaka Raizo.

El 4 de enero, tras haber escoltado al 6º Regimiento de la 2ª División de Marines, así como varios suministros, hasta Guadalcanal, Pug Ainsworth recibió la orden de realizar un bombardeo nocturno de la nueva base aérea de Munda y sus escuadrones de mortíferos Zeros. Iban a acompañarlo en su misión los cruceros ligeros Helena, Nashville y St. Louis, que irían escoltados por los destructores Fletcher y O'Bannon. El escuadrón del almirante Mahlon Tisdale, formado por el crucero pesado Louisville y los cruceros ligeros Achilles, Columbia y Honolulu, escoltados por tres destructores, se quedarían más al sudeste de Nueva Georgia como grupo de apoyo distante. El submarino Grayback ya estaba en su posición, frente a las costas de la isla de Rendova, al oeste de la de Georgia, para actuar a modo de faro de navegación de Ainsworth. Bastante más adelantado, oculto en la oscuridad de los cielos lluviosos, los Black Cats o Catalinas PBY del Escuadrón V-12 con base en Henderson se preparaban para servir de detectores de fuego a la fuerza operativa de Ainsworth. Se trataba de la operación más seria y mejor planificada y coordinada de todas las que se habían llevado a cabo hasta ese momento. Por primera vez, gracias a Bill Halsey, los japoneses iban a saber qué se sentía siendo el receptor, y no el emisor, de un bombardeo nocturno.

A la 1.00 del 5 de enero, los barcos de Ainsworth ya habían llegado a sus posiciones y empezaron a bombardear Munda con ayuda del radar de control de fuego. Los PBY, desde las alturas, confirmaron que habían acertado de lleno en el blanco, y los grandes cañones siguieron diezmado de manera sistemática los arsenales de munición y los depósitos de gasolina, sin apenas encontrar respuesta de ningún tipo. Cincuenta minutos después, tras agotar la munición, Ainsworth se retiró a una velocidad de 28 nudos y alcanzó las costas de Guadalcanal a media mañana del día 6. Allí se le unió la fuerza de apoyo de Tisdale. De pronto, cuatro bombarderos japoneses descendieron en picado sin que al parecer hubieran sido detectados por ningún radar, y descargaron tres bombas sobre el Honolulu, al que no tocaron por poco, y una sobre el crucero ligero neozelandés Achules, que hizo impacto en una de las torretas de artillería.¹²

El 4 de enero, mientras el almirante Ainsworth recorría a toda máquina la Ranura, se estaba celebrando en Tokio una reunión especial secreta del Supremo Consejo de Guerra Japonés, el equivalente a la Junta Conjunta de jefes del Estado Mayor de Estados Unidos, a la que asistían Hirohito; el general Tojo Hideki, ministro de Guerra; Sugiyama Hajime, jefe del Estado Mayor del Ejército; y el almirante Nagano Osami, jefe del Estado Mayor de la Marina. Tras varias horas de acalorada discusión, llegaron a la conclusión de que no tenían más remedio que evacuar Guadalcanal, así como Buna, Gona y Nueva Guinea, admitiendo así el fracaso de su plan para el control de Australia. El emperador no era la única persona preocupada en Tokio. La operación propuesta, bautizada con el nombre en clave de «KE» debía ejecutarse en el plazo de un mes. La «apuesta» del almirante Nimitz de invadir las Salomón había funcionado. La primera ofensiva terrestre norteamericana en el Pacífico había sido un éxito, aunque cuatro semanas más tarde, nadie en Pearl Harbor ni en Washington tuviera la menor pista de que eso fuera así. Al contrario, los mandos supremos estadounidenses seguían interpretando que la creciente acumulación de

barcos y tropas en Rabaul indicaba la testaruda decisión de los japoneses de proseguir la lucha. En realidad, por supuesto, las instalaciones en Buin, Bougainville y la bahía de Rekata, así como las bases de las Georgias, las Russell y Rendova se estaban preparando para ayudar a la evacuación del Ejército del general Hyakutake de Guadalcanal... aunque eso ocurriría sólo una vez concluida la última batalla importante que iba a tener lugar en la isla.

El 9 de diciembre, el general de brigada Alexander Patch había relevado por fin al exhausto Vandegrift y a cuatro regimientos de la 1ª División de Marines —el 1º, el 5º, el 7º y el 11º—, que zarparon el día 22 para disfrutar de un merecido permiso, tras meses de unos combates que habían sido los más encarnizados vividos jamás en la historia del cuerpo de marines.¹³ Los que se iban fueron sustituidos por refuerzos conducidos hasta allí por Kelly Turner; se trataba de 7.737 hombres de la 25ª División de Infantería llegados desde Hawai y del 6º Regimiento de Marines y la 2ª División de Marines, que se encontraba en su mejor momento.

Casi desde el inicio mismo de la campaña, Japón había sacado partido de su posesión ininterrumpida del monte Austen, desde el que se dominaba la punta de Lunga, y por tanto todas las entradas y salidas desde el puerto, y el campo de aviación de Henderson, situado a apenas 5 kilómetros. Una de las mayores tragedias en la campaña de Guadalcanal había sido que, durante su primera semana en la isla, a causa de la imprecisión de los mapas y del vuelo prematuro de Fletcher, Vandegrift hubiera sido incapaz de tomar el monte. Los japoneses, como no podía ser de otro modo, se habían aprovechado de ello y se habían apoderado de él y habían procedido a la construcción de imponentes unidades de artillería. Desde su llegada a Henderson, los marines habían lanzado ataques en los alrededores del monte Austen y de Matanikau, pero la situación sólo había empezado a ser crítica a partir de diciembre.

El coronel Oka Akinosuka, al mando del promontorio, ordenó una serie de incursiones contra el aeródromo estadounidense, y lo cierto es que en una o dos ocasiones llegó a destruir algunos aparatos. Las patrullas estadounidenses de reconocimiento, por su parte, penetraron ocasionalmente en el monte Austen. Hacia mediados de diciembre, dos de los batallones del coronel Oka, bien atrincherados y entrenados en la batalla, defendieron Austen con firmeza, o Gifu, como ellos lo llamaban. Desde esas alturas, las armas de montaña que Tanaka había logrado desembarcar con anterioridad descargaban sobre Henderson cuando los cañones de los barcos no lo hacían. Además, Oka había construido un excelente e inexpugnable fortín de más de un kilómetro y medio de longitud que ocultaba cuarenta ametralladoras que hasta el momento ningún bombardeo aéreo o terrestre norteamericano había logrado dejar fuera de combate.

El general Patch consideró que las cosas ya habían llegado demasiado lejos y ordenó un ataque a gran escala para tomar aquel obstinado monte de una vez por todas. El 17 de diciembre, el 3º Batallón de Marines del coronel John Arthur realizó una serie de ataques concertados. El día 20, las acciones se reducían ya a escaramuzas esporádicas, que culminaron la jornada de Nochebuena con la toma del puesto de observación de los japoneses, situado en el punto más elevado de Gifu.¹⁴ Los norteamericanos celebraron el día de Año Nuevo del 1943 con un ataque combinado de proporciones aún mayores llevado a cabo por los batallones 1º, 2º y 3º del 132º Regimiento, mientras que dos compañías alcanzaban la cima antes del 2 de enero. Los artilleros japoneses que la ocupaban fueron ejecutados o expulsados del lugar. Oka, indignado, contraatacó hasta en seis

ocasiones con una ferocidad inédita, pero las ametralladoras y la artillería estadounidenses lo aplastaron sin piedad.

El 9 de enero, la 25ª División del Ejército relevó por fin a los exhaustos marines.¹⁵ Pero su ocupación seguía siendo limitada, y al día siguiente iniciaron el asalto al fortín de las cuarenta ametralladoras, pero fueron repelidos. El día 11 lo intentaron de nuevo y lanzaron otro sangriento ataque que acabó en fracaso, lo mismo que sucedió el 12, cuando los GI realizaron un tercer intento que causó numerosas bajas. El día 15, los soldados americanos lograron un avance de apenas cien metros. Las cosas no cambiaron hasta que los obuses estadounidenses de 105 y 150 milímetros lanzados desde Henderson empezaron a pasar factura. El 21, la infantería, cubierta por un tanque de los marines, ascendió por la ladera una última vez y silenció las últimas ametralladoras mortíferas. Durante la noche, repelieron un encarnizado contraataque suicida en el que perdieron la vida todos los japoneses. Al fin, con un contingente de 50.000 hombres de todos los ejércitos en Guadalcanal, los japoneses no tenían ninguna posibilidad de éxito. Así, el 22 de enero de 1943, el teniente coronel S. R. Larsen, al frente de un batallón del 35º Regimiento de infantería, alcanzó las últimas posiciones japonesas y dio a Estados Unidos el control absoluto del monte Austen. Se había tardado cuatro semanas en lograrlo, y los combates que se habían librado habían sido de los más duros librados en Cactus, a pesar de que los japoneses ya habían decidido retirarse y estaban preparando la evacuación de la isla. El campo de aviación de Henderson ya no volvería a recibir bombas desde el monte Austen.¹⁶

Aunque los dos bandos lanzaban ataques menores en otras zonas de Guadalcanal el día 10 de enero, el contraalmirante Tanaka llegaba al estrecho con otros ocho destructores, que fueron recibidos por cuatro nuevas y briosas lanchas torpederas, que causaron graves desperfectos en dos de ellos, entre el cabo Esperanza y la cueva de Doma, aunque ello supuso la pérdida de dos de las pequeñas embarcaciones estadounidenses. Aun así, lo cierto era que aquellas barcas, de 25 metros de eslora, dificultaban mucho el trabajo de Tanaka, que se retiró por la Ranura al tiempo que las dos lanchas restantes se apoderaban y destruían los 250 bidones de alimentos y municiones que los japoneses habían llegado a arrojar al mar infructuosamente.

El infatigable Tanaka volvió a aparecer el día 14, en esa ocasión con nueve destructores que hacían las veces de buques logísticos, y que llevaban una carga que incluía a seiscientos soldados que debían desembarcar para actuar de retaguardia en las playas durante las maniobras de evacuación. Tras haber navegado por toda la Ranura, sólo fueron descubiertos a última hora de la tarde. La mayoría de los aviones estadounidenses seguía sin volar de noche, por lo que trece lanchas torpederas, que no tenían esa limitación, con base en el fondeadero de Tulagi, atravesaron el estrecho del Ironbottom a toda máquina. Sin embargo, en esa ocasión, Tanaka se había traído cobertura aérea para que lo defendiera de aquellas ágiles embarcaciones mientras él se dedicaba al desembarco. Bombardeadas y atacadas, las lanchas torpederas estuvieron tan ocupadas defendiéndose que no pudieron dedicarse a impedir la misión de Tanaka. Sólo cuando éste ya se retiraba atacaron a cinco de sus destructores frente al cabo Esperanza, aunque sin éxito. A la mañana siguiente, quince bombarderos Dauntless dieron con los destructores en retirada y

soltaron su munición sobre ellos, pero aunque tocaron a dos, el astuto Tanaka logró escapar una vez más.

El Expreso del almirante parecía imparable, y lo cierto era que siguió desembarcando tanto suministros como tropas con bastante regularidad. Por otra parte, el Escuadrón 121 de cazas de los marines actuaba con mayor precisión con el paso del tiempo, y ya había abatido unos 30 aparatos enemigos. El comandante J. J. Foss, as de la aviación, había derribado personalmente a 26 de ellos. A finales de enero, su escuadrón habría destruido, él solo, un total de 164 aviones japoneses.

En tierra, las tropas del general Hyakutake ya no presentaban la misma resistencia en todas partes, y el 35º Regimiento de infantería avanzó el 10 de enero para tomar el «sector de la Herradura», muy frondoso y situado bastante al oeste de Henderson. Al día siguiente, la posición quedó definitivamente asegurada. Un sector final, bautizado por la forma que revelaba en las fotografías aéreas como «Caballo al galope» lo tomó el 27º Regimiento el 13 de enero, tras lo que gran parte del frente occidental del general Patch quedó expedito.

Al noroeste, a menos de cinco kilómetros de Punta Cruz, quedaba una extensa base japonesa en Kokumbona, encarada al estrecho desde donde Hyakutake emprendió la retirada al cabo Esperanza el 22 de enero. Cuando la fuerza combinada Ejército-Marina del general de brigada A. DeCarre entró en Kokumbona el 23, encontró el lugar vacío, descontando los aproximadamente 400 cadáveres de los soldados de retaguardia. Siguiendo con su misión, DeCarre siguió avanzando por la costa, donde justo por debajo de Tassafaronga, en el río Bonegi, sus hombres se encontraron con los soldados enemigos que huían, entre ellos los 600 que acababan de desembarcar en el último Expreso de Tanaka. Las tropas enemigas sumaban sólo un contingente de 10.652 hombres. El combate que siguió con la retaguardia resultó ser suicida para los japoneses, que lucharon literalmente hasta el último hombre. Hubo una matanza.¹⁷

Con todo, llegar a detener el Expreso de Tanaka a su paso por el estrecho o la Ranura era otra cosa muy distinta. El éxito completo sólo se aseguraría si a sus transportes y destructores se les impedía adentrarse en Ironbottom, lo que implicaba atacarlos en su lugar de partida, en concreto en Faisi, en la isla de Shortland, frente al extremo meridional de Bougainville, y que también albergaba el aeródromo de Munda. Es más, la tercera semana de enero, los infatigables japoneses estaban a punto de culminar la construcción de otra pista aérea de gran longitud cerca de Vila, en la costa oriental de la isla volcánica de Kolombangara, frente al gofo de Kula, al norte de la isla de Rennell. Las dimensiones de la instalación evidenciaban que los japoneses pretendían operar desde ella con sus mayores bombarderos. Una vez los servicios de espionaje transmitieron esa información a Halsey, éste, que iba a reunirse con el almirante Nimitz el día 21 en Espíritu Santo, ordenó a «Pug» Ainsworth que navegara hacia el norte para cortar la línea de suministro con punto de partida y llegada en Shortland.

Dos días después, la Fuerza Operativa 67 del contraalmirante Ainsworth partió de las Nuevas Hébridas, vía las islas Russell, y no tardó en ser alcanzada por los aviones de rastreo japoneses. El contraalmirante no contaba con protección aérea, y no pudo hacer nada por abatirlos. Tras llegar a las Salomón, enfiló la Ranura en dirección a Vila con dos cruceros, el Nashville y el Helena, así

como con su escolta de cuatro destructores. Más al sur, su grupo de apoyo de reserva, formado por los cruceros Honolulu y St. Louis y sus tres destructores, tomó sus nuevas posiciones.

A la hora prevista, las 2.00 del día 24, Ainsworth llegó al golfo de Kula, situado frente a Vila, y a la luz de la luna llena inició el bombardeo de la nueva pista aérea. Como los estadounidenses en Guadalcanal, los japoneses contaban con escasa artillería costera y no podían defenderse. Tras bombardear la pista durante casi una hora, Ainsworth puso rumbo al sur. Treinta minutos más tarde, la Fuerza Operativa 67 fue atacada por los bombarderos de tamaño mediano de Mitsubishi, a los que sorprendieron gracias a sus nuevas baterías antiaéreas controladas por radar y a las secretas bombas Mark-32 con espoleta, con las que abatieron uno de los aviones antes de que el enemigo iniciara su ataque. Al día siguiente, desde Henderson despegaron 59 bombarderos y cazas para pulverizar de nuevo el campo de aviación de Kolombangara. El 25 de enero, una potente fuerza japonesa compuesta por 86 cazas y bombarderos intentó un contraataque sobre Guadalcanal, pero fue repelido por cazas norteamericanos.¹⁸

Hasley y Nimitz, que seguían muy preocupados ante la creciente flota que Yamamoto estaba congregando en Rabaul, Buin y frente a las costas de Ontong, en la isla de Java (flota que incorporaba cuatro portaaviones y cuatro acorazados), decidieron ordenar a todos los buques de guerra estadounidenses la formación de seis fuerzas operativas independientes que debían concentrarse en las Salomón. Entre ellas se encontraba la Fuerza Operativa 18 del contraalmirante Robert «Ike» Giffen, formada por los portaaviones de escolta Chenango y Suwannee (recién llegados de sus desembarcos en el norte de África durante la Operación Casablanca, que había tenido lugar en noviembre del año anterior), así como por los cruceros pesados Chicago, Louisville y Wichita, los cruceros ligeros Cleveland, Columbia y Montpelier, y un par de divisiones de destructores.¹⁹

La Fuerza Operativa 18 zarpó de Efate el 27 de enero, pero dos días después procedió a separarse de los dos portaaviones de escolta, cuya lentitud retrasaba la marcha del resto de la flota. Así, Giffen perdía su cobertura aérea; el Chenango y el Suwannee deberían reunirse con el resto más adelante. De hecho, que Giffen no hubiera enviado con antelación los dos portaaviones para que estuvieran cerca de Guadalcanal llegado el momento, iba a tener importantes consecuencias. Aquél fue el primero de varios errores que impedirían ejecutar con éxito las órdenes de Halsey. Mientras avanzaba rumbo a Cactus, la fuerza operativa y el resto de la flota debían escoltar los grandes buques logísticos que transportaban hombres y material de guerra hasta Guadalcanal, tras lo que sólo Giffen proseguiría por la Ranura para encontrarse con el enemigo. Antes de hacerlo, debía encontrarse, el día 30, con sus últimos destructores. Pero a aquel encuentro no llegaría a presentarse. Para evitar ser descubierto por los japoneses, Giffen había ordenado desactivar toda comunicación por radio, y aquella medida acabaría siendo su fin. Había submarinos japoneses que ya lo iban siguiendo e informaban de su posición y de la composición de su fuerza operativa; en los aeródromos ubicados al norte de las Salomón, bombarderos bimotores ya aguardaban su llegada. Varios aparatos no identificados que se encontraban más al norte fueron detectados por el radar del Chicago, pero Giffen no llamó a Guadalcanal para solicitar apoyo, pues estaba más preocupado por los submarinos que por los aviones. Tampoco permitió que su director de cazas solicitara cobertura aérea de sus portaaviones, aunque sólo fuera

para investigar aquellas «manchas» sospechosas en el radar. Así, Giffen siguió avanzando, sin importarle las consecuencias, decidido a acudir al encuentro con sus destructores al sudoeste de Guadalcanal, planeado para el día siguiente, el día 30. Poco antes de las 19.00 del día 29, su patrulla aérea de combate lo dejó y regresó a los dos portaaviones de escolta que seguían muy al sur. Giffen quedó totalmente desprotegido desde el aire.

Poco antes de que se pusiera el sol, cuando la Fuerza Operativa 18 se encontraba a unas 50 millas al norte de la isla de Renell, los radares detectaron más puntos a apenas sesenta millas de distancia, pero, inexplicablemente, Giffen no alertó a los demás barcos. Tampoco ordenó ningún cambio de rumbo ni solicitó a su seis destructores de escolta que se agruparan para proporcionarle un escudo antiaéreo más eficaz, como oportunamente señala Samuel Morison. Sea como fuere, lo cierto es que algunos de los barcos ni siquiera estaban en alerta cuando dos grupos de «Bettys» atacaron la fuerza operativa desde el nordeste, apuntando directamente a estribor. Ni Giffen ni su fuerza operativa estaban preparados para la batalla, muchas de las armas no se encontraban siquiera atendidas, cuando los aviones descendieron prestos para el ataque. Los primeros torpedos se dirigieron contra el Waller y el Louisville, que escaparon del impacto por los pelos. Al fin, con retraso, los destellos de las baterías antiaéreas inundaron el cielo, salidos sobre todo de los destructores, que abatieron un bombardero Mitsubishi situado justo en la popa del Chicago. Entonces, con la misma rapidez con la que habían aparecido, los aviones se esfumaron.

El contraalmirante Giffen, creyendo al parecer que el ataque había terminado, mantuvo el mismo rumbo noroeste y dejó de zigzaguear a las 19.30. No quería llegar tarde a su encuentro con los destructores. Un minuto después, cuando la oscuridad ya casi se había apoderado de todo, los aviones japoneses reaparecieron, y en esta ocasión soltaron bengalas amarillas, rojas y verdes, que indicaban, respectivamente, la posición de los buques, su rumbo y la clase de embarcación de que se trataba en cada caso.²⁰ Acto seguido, desde el aire se dispararon unos torpedos. Uno de ellos pasó muy cerca del Chicago antes de hacer impacto en el Louisville. Las baterías antiaéreas del barco respondieron en esa ocasión como era debido, y dispararon las nuevas bombas secretas con gran eficacia. A pesar de sufrir muchas bajas, los aviones japoneses seguían atacando. Uno de ellos estalló a popa del destructor Waller, a babor del Wichita; otro, en llamas, estuvo a punto de empotrarse en la cubierta del Chicago. A las 19.45, ese crucero recibió el impacto del primer torpedo, que causó la inundación de las salas de máquinas de estribor y el paro de tres de las cuatro hélices, además de dejar el timón inservible. La explosión de un segundo torpedo agravó aún más la inundación del buque.

Inmediatamente a popa del Chicago, el Louisville realizó un viraje brusco para evitar chocar con él y con los restos de los dos aviones japoneses abatidos. Tras colocarse a popa del Wichita, recibió el impacto de otro torpedo. Pero si los pilotos nipones habían llevado la iniciativa en un primer momento, ahora empezaban a verse sorprendidos por la atípica puntería de las armas norteamericanas en el encapotado cielo nocturno, sin ser conscientes de que el control por radar de la artillería, así como el nuevo tipo de munición empleado, hacían posible que les siguieran en todos sus movimientos. Momentos después, esa segunda oleada de aviones también desapareció en la noche.

Esta vez Giffen había aprendido la lección, y al fin puso rumbo al sudeste. Menos mal, pues

cuando una tercera oleada de bombarderos regresó minutos después, fue incapaz de encontrar a la Fuerza Operativa 18. Aunque los incendios declarados a bordo del Chicago habían podido sofocarse, en el buque seguía entrando mucha agua y empezaba a escorarse de manera ostensible, mientras el Louisville se disponía lentamente a remolcarlo, una vez se soltara el timón dañado. Pasada la medianoche, los dos barcos partieron rumbo a Espíritu Santo a una velocidad de apenas cuatro nudos. Desde Nouméa, Halsey envió una remolcadora al lugar y ordenó a los portaaviones de escolta que enviaran protección aérea apenas despuntara el día, algo que Giffen no había tenido en cuenta. A las 13.00 del día 30, a éste y al resto de la Fuerza Operativa 18 les ordenaron abandonar el Chicago y a poner rumbo a Efate. Así, el contraalmirante Giffen no llegaría a su cita ni completaría su misión.

Entretanto, a las 15.05, el Chicago, muy escorado y arrastrado por el remolcador de la Marina Navajo (que había sustituido al Louisville), escoltado por seis destructores, recibió desde Henderson la notificación de que más «puntos» se aproximaban a él. Desde el Enterprise, que se encontraba a unas 40 millas al sudeste y creía que el ataque se produciría a las 16.00, despegaron diez cazas para proporcionarle cobertura aérea. Entre otras cosas, el contraalmirante Giffen parecía haberse olvidado por completo de los dos portaaviones de escolta que llevaba a sus órdenes y ni siquiera les informó de que estaba navegando de regreso a Efate sin el Chicago.²¹

Aunque un avión de rastreo enemigo había sido abatido antes por cazas del Enterprise, el radar del portaaviones no logró detectar los primeros doce aparatos enemigos hasta las 15.54, tras lo que, apresuradamente, se formó una segunda escuadrilla de cazas. Los bombarderos japoneses, al parecer, volaban directamente hacia el Enterprise cuando fueron interceptados por seis Wildcats Grumman a poco más de 25 kilómetros del gran portaaviones. Disuadidos ante tal recibimiento, los bombarderos alteraron su rumbo y fueron en busca de su objetivo secundario, el Chicago, y tres de ellos se estrellaron antes incluso de alcanzarlo. Los Wildcats y el fuego antiaéreo abatieron siete más, pero los otros soltaron sus torpedos. Cuatro de ellos, lanzados a las 16.24, cayeron sobre el maltrecho crucero, a estribor, y le causaron graves daños. La escora se acentuó más, pues toneladas de agua entraron en él sin ningún freno. Las vías de agua eran demasiado grandes, y el buque podía darse por perdido. El capitán Ralph Davis ordenó a la tripulación que lo abandonara, y el remolcador cortó el cable de acero con que lo arrastraba. El destructor La Vallette, que escoltaba el gran crucero, fue el último en recibir el impacto de otro torpedo, que abrió una vía de agua y causó la muerte instantánea a veintiún hombres. Con todo, su capitán logró mantenerlo a flote y en movimiento, hasta que el Navajo lo remolcó. Veinte minutos después del impacto, el Chicago se hundió frente a la isla de Rennell, y de inmediato cuatro de los otros buques acudieron al rescate de los 1.049 tripulantes que habían naufragado. De ese modo tan lamentable concluyó la batalla de la isla de Rennell.²²

También fue así como terminó la última batalla naval relacionada con la conquista de Guadalcanal, con una derrota estadounidense, igual que había empezado. Derrota de la que fueron responsables oficiales de alto rango sin experiencia en la contienda y sin una comprensión cabal de la situación ni de lo que se exigía de ellos. Fueron muchos los que pagaron con sus vidas. Parecía que pocos altos mandos de la Marina habían aprendido algo desde la batalla de la isla de Savo, librada hacía casi cinco meses.

Lo irónico del caso es que ni el cuartel general del CLNCPAC de Pearl Harbor ni el equipo de Halsey en Nouméa tenían la más remota idea de los planes japoneses para la evacuación de Guadalcanal. Nuevos refuerzos norteamericanos seguían desembarcando allí, escoltados por el Saratoga y el Enterprise, y otros cinco transportes venían de camino. Al final, los japoneses se retiraron justo a tiempo, pero no sin representar una gran escena final antes de que cayera el telón.

El 2 de febrero de 1943, el general Alexander Patch, en calidad de oficial al mando de Cactus, seguía adelante con sus planes de aplastar a las fuerzas japonesas allí destacadas. Ello implicaba una operación anfibia que debía trasladar, mediante tanques de desembarco LTC, al 2º Batallón de la 132ª División de Infantería, así como sus vehículos y artillería, hasta la playa de Verahue, en la costa sudeste de Guadalcanal, al norte del cabo Esperanza. Sin que Patch tuviera conocimiento de ello, la Operación KE del almirante Kondo para evacuar la isla también se ponía en marcha ese día con el envío del primero de los tres enormes Expresos de Tokio —en este caso formado por veinte destructores y un crucero ligero, como de costumbre a las órdenes del valeroso Tanaka, que ya avanzaba por la Ranura precedido de una escolta aérea japonesa.²³

Poco antes de las 15.00 del 2 de febrero, catorce Vals se descolgaron de pronto desde las alturas sobre la isla de Savo, en el momento en que dos destructores y tres LTC regresaban de la playa de Verahue al estrecho de Ironbottom. Inexplicablemente, el comandante Charles Holman tardó en dar la orden de abrir fuego a su destructor DeHaven. Y ya no tuvo ocasión de hacerlo, pues tres bombas japonesas abrieron sendas brechas mortales en su frágil embarcación. Holman y 166 miembros de su tripulación se hundieron con ella en cuestión de minutos. Los pilotos de los LCT, algo más alerta que los mandos de los destructores, dispararon al momento contra los aviones que, en vuelo rasante, pasaban sobre ellos, que aun así no dejaban de aproximarse al lugar del naufragio a rescatar supervivientes. Otra bomba dañó el timón del destructor que quedaba, el Nicholas, antes de que los aviones enemigos se esfumaran.

Aquel mismo día, simultáneamente, en Guadalcanal se recibían informes del avistamiento de un gran Expreso que avanzaba por la Ranura a toda máquina. Cuarenta y un SBD, TBF y F4F despegaron y se elevaron sobre el bochornoso cielo tropical, dejando atrás Henderson y enfilando al norte. A las 18.20 vieron los barcos de Tanaka cerca de la isla de Vangunu. A los pilotos estadounidenses se unió una importante patrulla aérea formada por 30 Zeros, y entonces se libró una breve pero encarnizada batalla que acabó con cuatro aparatos americanos envueltos en llamas y en caída libre. Sólo un destructor, el Makinami, quedó dañado y descolgado de la flota.

En el cuartel general de Guadalcanal, la noticia de que 19 destructores y un crucero seguían avanzando a toda velocidad hacia ellos fue recibida con espanto, y por primera vez las aguas costeras situadas entre cabo Esperanza y el acantilado de Doma se minaron a toda prisa. Los tres destructores restantes que el capitán R. P. Briscoe tenía en la zona recibieron la orden de aguardar la llegada de Tanaka en el estrecho. Los aviones japoneses, que habían interceptado los destructores norteamericanos y les impedían atacar a Tanaka, abandonaron la isla. Y como los pilotos de cazas estadounidenses todavía no volaban de noche, no hubo persecución. Un segundo destructor enemigo, el Makigumo, dañado antes, acabó hundiéndose, con lo que la flota de Tanaka

pasó a contar con 18 buques.

Poco después de las 23.00, once torpederas norteamericanas que habían salido de Tulagi volvieron a actuar; dos de ellas avistaron los primeros destructores japoneses y les lanzaron torpedos, sin éxito, antes de ponerse a cubierto. A pesar de su rapidez, esas barcas pequeñas, que carecían de blindaje, no fueron lo bastante veloces para esquivar la bomba que, contra el casco de madera de la PT-111, lanzaron los certeros artilleros del destructor Kawakaze, y que lo envolvió en llamas, enviando a las oscuras aguas del estrecho a sus tripulantes. Dos de ellos acabaron devorados por tiburones, como había sucedido con muchos otros en batallas anteriores, y la PT-48 se vio obligada a dirigirse a una playa en medio de una lluvia de bombas enemigas. La PT-37 fue la siguiente en caer. Lo hizo frente al cabo Esperanza, y toda la tripulación murió, mientras la PT-123 era destruida por un avión. Sólo la PT-124 se atribuyó haber hecho impacto en un destructor antes de escapar de la ira japonesa y desaparecer tras una espesa cortina de precipitación.

En cuanto a Tanaka, a pesar de perder uno de sus destructores, logró evacuar a 4.935 soldados que habían abandonado la isla montados en barcasas en el cabo Esperanza y en la bahía de Kamimbo. Ignoró un ataque aéreo lanzado al amanecer desde Henderson y navegó con maestría hacia el norte, recogiendo camino de las Shortland al maltrecho Makinami.²⁴ Tras la huida de aquel último Expreso de Tokio, los pilotos americanos hallaron treinta barcasas a la deriva junto al cabo Esperanza, para desconcierto del general Patch. Pero otro mensaje de alerta acababa de llegar a Guadalcanal, en este caso advirtiendo de la presencia de cuatro acorazados, seis cruceros y su escolta a unas cien millas al norte de Choiseul.

El 4 de febrero, Tanaka soltó amarras en Faisi para ejecutar la segunda parte de la Operación KE. Esta vez regresaría de nuevo a la Ranura con un crucero ligero y 22 destructores en misión de transporte, protegidos por una poderosa patrulla aérea. Tanaka iba a necesitar todos los aviones disponibles cuando se encontrara con los 64 cazas y bombarderos que habían despegado desde Henderson. Aunque éstos abatieron 17 aviones enemigos (los aparatos norteamericanos caídos en el combate fueron 10), y dos de sus destructores resultaron dañados, Tanaka logró evacuar con éxito a los 3.021 exhaustos soldados que le esperaban.²⁵

Los bombarderos bimotores japoneses que avanzaban sobre la Ranura esa noche tuvieron más éxito, pues contaron con la ayuda de «aviones-bengala» que les permitieron bombardear el aeródromo de Henderson con total impunidad durante largos períodos. Ni un solo aparato norteamericano despegó para defender el campo de aviación. Esta vez, las torpederas PT, normalmente muy persistentes, no lograron ningún blanco, y la escuadrilla a quien se ordenó con retraso lanzar un ataque aéreo contra los destructores de Tanaka, en la mañana del día 5, ni siquiera alcanzó a localizarlos. Nada parecía salir bien al Ejército estadounidense. Las treinta barcasas abandonadas, halladas a la deriva al oeste del cabo Esperanza, deberían haber sido una reveladora pista para los mandos, pero éstos seguían sin comprender los planes de Yamamoto.

El 7 de febrero, la tercera y última fase de la Operación KE se inició, una vez más, según el horario previsto, y el almirante Tanaka avanzó con su último convoy de 18 destructores por la Ranura, bien protegido desde el aire, mientras otros dos destructores acudían a las islas Russell para proceder a la evacuación. Los 15 aviones de bombardeo en picado norteamericanos que atacaron a la fuerza principal cuando ésta llegó a la mitad de la Ranura causaron daños leves a uno

de los destructores, pero no lograron siquiera ralentizar el avance del convoy. Tras alcanzar el cabo Esperanza y las Russell, Tanaka encontró al contingente de 1.796 hombres que quedaba por evacuar esperándole en la orilla, en sus barcas. Ni los barcos de superficie estadounidenses, ni los submarinos ni los aviones intentaron impedir el abordaje de ese último Expreso de Tokio, y dejaron que Tanaka (sin duda el mejor táctico de la Marina Imperial japonesa) completara con éxito la evacuación de un total de 10.652 soldados de Guadalcanal durante la primera semana de febrero. Eran los supervivientes del contingente inicial de 36.000 que formaban el 36° Ejército, que había combatido en la isla.

La mañana del 8 de febrero, volvieron a encontrarse barcos, lanchas y suministros abandonados. El general Patch se dio cuenta al fin de lo que sucedía, y tras enviar equipos de reconocimiento, radió el siguiente mensaje al almirante Halsey: «Total y absoluta derrota de las fuerzas japonesas en Guadalcanal efectiva a las 16.52 de hoy [...]. El Expreso de Tokio ya no tiene su llegada en Guadalcanal». La respuesta de Halsey fue ésta: «Cuando envié a Patch* a remendar Guadalcanal no esperaba que le quitara los pantalones al enemigo y se los cosiera tan rápidamente [...]. Gracias y enhorabuena.²⁶ Con todo, el almirante Turner no recibió ni una palabra de agradecimiento (ni siquiera de los marines) por su constante envío de convoyes y suministros ni por el refuerzo que supuso para Guadalcanal, con frecuencia en unas condiciones muy difíciles.

Menos de un tercio del contingente japonés sobrevivió a los ataques y las enfermedades. Pero la evacuación dirigida por Tanaka, prácticamente inconcebible, constituyó un extraordinario *tour de force* que, aún hoy, sigue resultando casi inexplicable.

Por otra parte, hasta ese momento los marines no se habían encontrado jamás con una fuerza enemiga tan tenaz, integrada por hombres pequeños que luchaban como el mismísimo diablo, hombres por quienes los militares estadounidenses no tardaron en sentir respeto y a los que jamás volverían a subestimar. En las condiciones más adversas, los japoneses habían seguido luchando, día tras día, semana tras semana, mes tras mes.

Pero si al enemigo le había resultado muy difícil seguir adelante, lo mismo podía decirse de los valerosos defensores de la plaza. Los marines y los GI lucharon por la isla, la retuvieron y obtuvieron la victoria en uno de los territorios más difíciles que puedan concebirse: densas junglas infestadas de serpientes salpicadas de escarpadas montañas de origen volcánico, y campos de hierba kunai altísimas y cortantes como cuchillas. Los hombres se veían desbordados por el calor tropical y los diluvios diarios. Las implacables enfermedades también constituían duras pruebas, entre ellas una disentería y una malaria tan virulentas que con frecuencia desafiaban los medicamentos más avanzados. Los soldados y marines vivían en ciénagas, y no tenían más remedio que plantar sus tiendas de campaña sobre enormes charcas infestadas de sanguijuelas. Durante las primeras semanas, los marines habían sobrevivido con unas raciones de alimento muy limitadas, sin artillería pesada y con muy poca munición, y de ellos se había esperado que atacaran a los japoneses y se defendieran en Guadalcanal, mientras el enemigo recibía con puntualidad los suministros que les llegaban con el Expreso de Tokio.²⁷ Por si eso fuera poco, habían sido bombardeados y atacados dos veces al día (una a mediodía y otra durante la noche),

por aviones y barcos japoneses, mientras el almirante Robert Ghormley seguía proporcionándoles escasa o nula cobertura aérea y naval. Que esos marines resistieran y acabaran sobreponiéndose a unas condiciones que ningún ser humano debería haber soportado constituye su testimonio más elocuente.

El general de división MacArthur, con su gran capacidad teatral, acusó más tarde, falsamente, al Cuerpo de Marines, de incurrir «en un número de bajas innecesariamente elevado», mientras se jactaba de que la conquista de Buna y Gona se había logrado «con un gasto muy escaso de vidas humanas y recursos», cuando en realidad las cifras de muerte en su Ejército doblaban las de los marines y soldados fallecidos en Guadalcanal.²⁸ MacArthur tampoco parecía recordar los muchos miles de soldados y civiles que habían sufrido en Filipinas por culpa de su chapucera defensa de las islas, que supuso la pérdida de 27.000 de los hombres del general Wainwright tras su rendición, contando sólo las bajas producidas en las batallas que se libraron bajo su mando. El capitán de brigada y futuro candidato presidencial Douglas MacArthur poseía una memoria de lo más peculiar.²⁹ El almirante Nimitz, por su parte, era demasiado caballero como para responderle como se merecía.

En definitiva, la realidad es que fueron los precisos preparativos y la pericia profesional del general Archie Vandegrift, y posteriormente los de Alexander Patch, los que hicieron posible que de los 50.000 marines, GI, aviadores y marineros destinados a Guadalcanal y Tulagi, Estados Unidos perdiera unos 1.600 hombres, el 3,4 % de su fuerza. En contraste, 20.706 japoneses fueron enterrados en la isla (más del 60 % de su contingente). (MacArthur, por su parte, ya había perdido 3.300 soldados en Buna y Gona, sin contar a los heridos, y la batalla en Nueva Guinea no había hecho más que empezar.)³⁰

Por otra parte, las varias batallas navales en torno a Guadalcanal habían causado sobrecogedoras pérdidas en la Marina estadounidense, que iban dejando al almirante Nimitz cada vez más consternado y atónito, a medida que las fuerzas operativas que enviaba sufrían, una tras otras, graves estragos en barcos y tripulación.* Los nombres de Scott, Callaghan, Wright y Giffen, entre otros, no son de los que se olvidan fácilmente, en particular por la lentitud de las reacciones y sus errores tácticos. Pero el Congreso se había negado a asignar a la Marina el presupuesto adecuado a lo largo de las anteriores décadas, y ahora ésta pagaba el precio de la falta de hombres, barcos y aviones, imprescindibles para enfrentarse a una guerra inevitable. Con alguna excepción notable, los oficiales navales estadounidenses no estaban preparados para salir airoso en una contienda real, y su incapacidad para tomar decisiones en la batalla se traducían con mucha frecuencia en la muerte y la destrucción de miles de hombres. Al hacer balance de los seis meses anteriores, Chester Nimitz no se cansaba de hacer hincapié en un factor muy determinado: «Instrucción, instrucción y más instrucción».³¹ Ello también valía para los aviadores navales, que seguían mostrando serias dificultades para defenderse durante los combates nocturnos.

Sin embargo, lo verdaderamente importante era que Estados Unidos había detenido la expansión japonesa, hecho que acabó constituyendo un punto de inflexión en la guerra, que obligó a Japón, de manera gradual, a retirar aviones y soldados de Nueva Guinea y Guadalcanal. A partir

de ese momento, fueron los japoneses los que lucharon a la defensiva, y las cosas ya no habrían de cambiar. Hirohito, preocupado, se preguntó: «¿Será éste el inicio de la contraofensiva de Estados Unidos y Gran Bretaña?». ³² Sin duda lo era.

Términos especiales y abreviaturas

Aviación japonesa

- «Betty», Zero-1 de Mitsubishi —bombardero medio de la Marina (2)
- «Emily», Zero-2 de Kawanishi —bombardero patrullero de la Marina (hidroavión) (4)
- «Helen», Nakajima, bombardero medio de la Marina (2)
- «Judy», Aichi, bombardero torpedero de la Marina (1)
- «Kate», Nakajima 97-2, bombardero/torpedero de altura de la Marina (1)
- «Pete», Sasebo, Zero-0, hidroavión de la Marina (1)
- «Sally», Mitsubishi 97, bombardero medio del Ejército de Tierra (2)
- «Tojo», Nakajima, caza del Ejército de Tierra (1)
- «Val», Aichi 99-1, avión de bombardeo en picado de la Marina (1)
- «Zeke», Zero-3 de Mitsubishi, caza de la Marina (1) conocido en 1942-1943 como «Zero»

Aviación estadounidense

- A-20, Boston, caza ligero del Ejército de Tierra (2)
- A-29, Hudson, caza ligero del Ejército de Tierra (2)
- B-17, «fortaleza voladora», bombardero pesado del Ejército de Tierra
- B-24, Liberator, bombardero pesado del Ejército de Tierra (4) (llamado PB4 por la Marina)
- B-25, Mitchell, bombardero medio del Ejército de Tierra (2)
- B-26, Marauder, bombardero medio del Ejército de Tierra (2)
- Black Cat, PBY equipado especialmente para operaciones nocturnas (2)
- C-47, Skytrain, transporte del Ejército (2)
- Dumbo, PBY equipado para labores de rescate
- F4F, Wildcat, caza de la Marina
- F4U, Corsair, caza de la Marina
- F6F, Hellcat, caza de la Marina
- P-38, Lightning, caza del Ejército de Tierra (2)
- P-39, Aircobra, caza del Ejército de Tierra
- P-40, Warhawk, caza del Ejército de Tierra (1)
- PBY, Catalina, hidroavión de la Marina (2)
- PBY-5 A, anfibio de la Marina
- PV-1, Ventura, bombardero torpedero de la Marina (1)
- SB₂C, Helldiver, aparato de bombardeo en picado de la Marina (1)
- SBD, Dauntless, aparato de bombardeo en picado de la Marina (1)
- TBF, Avenger, bombardero torpedero de la Marina (1)

Vehículos de desembarco naval

LCI, lancha de desembarco de infantería
LCM, lancha de desembarco de mecanizados
LCT, lancha de desembarco de tanques
LCVP, lancha de desembarco de vehículos y personal
LSD, lancha de desembarco en muelles
LST, barco de desembarco de tanques
LVT vehículo de desembarco con tracción (Amphtrac)
LVT(A) vehículo de desembarco con tracción (blindado)

Buques de guerra

APC, transporte costero pequeño
APD, transporte-destructor
ADA, carguero de ataque
APA, transporte de ataque
BB, acorazado
CA, crucero pesado
CL, crucero ligero
CV, portaaviones
CVE, portaaviones de escolta
CVL, portaaviones ligero
DD, destructor
DE, destructor de escolta
DMS, destructor dragaminas
PC, lancha patrullera
PT, lancha torpedera

Títulos y nombres codificados

«Cactus», nombre en clave de Guadalcanal

CIC, Combat Information Center [Centro de Información de Combate]

CINCPAC, Commander in Chief, U.S. Fleet, Pacific [comandante en jefe de la Flota estadounidense para el Pacífico]

CINCPOA, Commander in Chief, Pacific Ocean Area [comandante en jefe para el área del Pacífico]

CINCUS, Commander in Chief, U.S. Fleet [comandante en jefe de la Flota Estadounidense]

CNO, Chief of Naval Operations [jefe de operaciones navales]

CO, [Commanding Officer] [oficial al mando]

COMAIRSOPAC, Commander, Air Fleet, South Pacific [comandante de la Flota Aérea del Pacífico Sur]

COMINCH, Commander in Chief, U.S. Fleet [comandante en jefe de flota estadounidense]

COMPHIBFORSOPAC, Commander, Amphibious Force, South Pacific [comandante de la Fuerza Anfibia en el Pacífico Sur]

COMSOPAC, Commander, South Pacific [comandante del Pacífico Sur]

CTF Commander, Task Force [comandante de Fuerza Operativa]

CTG Commander Task Group [comandante de Grupo Operativo]

«Flink Lock», operación llevada a cabo en las islas Marshall para tomar Kwajalein

FRUpac, unidad de radio de la Flota del Pacífico, en Pearl Harbor

«Galvanic», operación en las islas Gilbert (Taraka & Makin)

HYPO, nombre en clave para la Unidad de Inteligencia Naval de Pearl Harbor

JICPOA, Join Intelligence Center, Pacific Ocean Area [Centro Conjunto de Inteligencia del Area del Océano Pacífico]

Kido Butai, fuerza de combate japonesa

OP-20-G, Centro Naval de Comunicaciones, Washington D. C.

«Ringbolt», nombre en clave de Tulagi

SIS, Signal Intelligence Service [Servicio de Señales de Inteligencia], Ejército de Tierra de EE. UU, Washington D. C.

SOPAC, Area del Pacífico Sur/Fuerza del Pacífico Sur

SOWESPAC, Area del Pacífico Sur Occidental

USAAF, U. S., Army Air Force [Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU.]

USAFFE, U. S. Army Air Forces in the Far East [Fuerzas Aéreas Estadounidenses en el Extremo Oriente]

USSBS, U. S. Strategic Bombing Survey [Reconocimiento Estratégico de Bombardeos, EE. UU.]

«Watchtower», nombre en clave para las operaciones en las Salomón.

Créditos

Letra de Frank Hewlett de *General Wainwright's Story* (primera edición en Doubleday Publishing, en 1946, y reimpresso en Greenwood Publishing, 1986), por Jonathan Wainwright. Utilizado con autorización.

«Map of Guadalcanal», en *History of United States Naval Operations in World War II*, volumen V: *The Struggle for Guadalcanal* by Samuel Eliot Morrison. Copyright © 1949 por Samuel Eliot Morrison. Con la autorización de Little, Brown, and Company, Inc.

«Battle of Midway» y «Map of the Pacific Ocean», en *History of United States Naval Operations in World War II*, volumen IV: *Coral Sea, Midway and Submarine Actions* de Samuel Eliot Morrison. Copyright © 1949 por Samuel Eliot Morrison. Con la autorización de Little, Brown, and Company, Inc.

«Merchant Ships Sunk by U-Boats in the Atlantic», en *The Two Ocean War*, de Samuel Eliot Morrison. Copyright © 1963 por Samuel Eliot Morrison; Copyright © renovado por Emily Beck, Elizabeth Spigarn, Catherine Morrison Cooper. Con la autorización de Little, Brown, and Company, Inc.

«Japanese Launch Attack against the Dutch East Indies» y «Detailed Map of Pearl Harbor», en *History of United States Naval Operations in World War II*, volumen III: *The Rising Sun in the Pacific*, de Samuel Eliot Morrison. Copyright © 1947 por Samuel Eliot Morrison. Con el permiso de Little, Brown, and Company, Inc.

«Papuan Operations», «Japanese Landings in the Philippines», «Japan's Defense Perimeter», «Battle of Savo Island», y «Japanese Thrusts» en *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, de Paul S. Dull. Copyright © 1978 por el U. S. Naval Institute, Annapolis, Maryland.

«Japanese Landings in the Philippines» y «Corregidor Island», en *Fall of the Philippines* de Louis Morton. Washington, D.C., Office of the Chief of Military History, Dept. of the Army, 1953. Courtesy of U. S. Army.

Bibliografía

- Acheson, Dean, *Present at the Creation: My Years in the State Department*, Nueva York, W. W. Norton, 1969.
- Adams, Henry, *Harry Hopkins*, Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1977.
- Alanbrooke, Lord, *War Diaries, 1939-1945*, edición a cargo de Alex Dancher y Daniel Todman, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 2001.
- Albion, Robert y Robert Howe Connery, *Forrestal and the Navy*, Nueva York, Columbia University Press, 1962.
- Albion, Robert Greenhalgh, *The Makers of Naval Policy, 1878-1947*, edición a cargo de Rowena Reed, Annapolis, Naval Institute Press, 1980.
- The Allied Translator and Interpreter Section (ATIS)* contiene una completa colección de publicaciones compiladas de los cuarteles del general MacArthur, archivadas en la oficina del Center of Military History, junto a la Military Intelligence Library, Department of the Army for the Philippine Campaign, Washington D. C.
- Alsop, Joseph, *FDR 1882-1945: A Centenary Remembrance*, Nueva York, Viking Press, 1982.
- Arnold, H. H., *Global Mission*, Nueva York, Harper and Bros, 1949.
- Asukai, Masamichi, *Meiji taitei*, Tokio, Chikuma Shobô, 1989.
- Awaya, Kentarô y Yoshida Yutaka (comps.), *Kokusai kensatsukyoku (IPS) jimmon choso, dai 8 and 42 kan*, Tokio, Nichon Tasho Senta, 1993.
- Baldwin, Hanson, *Great Mistakes of the War*, Nueva York, Harper and Bros., 1950.
- Barbey, Daniel, *MacArthur's Amphibious Navy: Seventh Amphibious Force Operations, 1943-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1969.
- Barnhart, Michael, *Japan Prepares for Total War: The Search for Economic Security 1919-1941*, Ithaca, Nueva York, Cornell University Press, 1987.
- Belote, James H. y William M. Belote, *Corregidor: The Saga of a Fortress*, Nueva York, Morrow, 1967.
- , *The Titans of the Seas: The Development and Operations of Japanese and American Carrier Task Forces During World War II*, Nueva York, Harper and Row, 1975.
- Benedict, Ruth, *The Chrysanthemum and the Sword: Patterns of Japanese Culture*, Tokio,

- Kodansha International, 1990 (trad. cast.: *El crisantemo y la espada*, Madrid, Alianza, 2003).
- Beasley, W. G., *Japanese Imperialism, 1894-1945*, Oxford, Oxford University Press, 1987.
- Best, Antony, *Britain, Japan and Pearl Harbor: Avoiding War in East Asia, 1936-41*, Londres, Routledge, 1995.
- Bisson, T. A., *Japan in China*, Nueva York, Macmillan, 1938; reimpresión, Greenwood Press, 1973.
- Bix, Herbert, «Japanese Imperialism and the Manchurian Economy, 1900-1931», *China Quarterly*, n° 51, 1972, págs. 425-443.
- , *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, HarperCollins, 2000.
- Black, Edwin, *IBM and the Holocaust; The Strategic Alliance Between Nazi Germany and America's Most Powerful Corporation*, Nueva York, Crown, 2001.
- Blair, Clay, *Silent Victory: The U. S. Submarine War Against Japan*, Filadelfia, Lippincott, 1975.
- Blum, John Morton, *Roosevelt and Morgenthau*, Boston, Houghton Mifflin, 1970.
- Brackman, Arnold, *The Other Nuremberg: The Untold Story of the Tokio War Crimes Trials*, Nueva York, Morrow, 1987.
- Brereton, Lewis, *The Brereton Diaries*, Nueva York, Morrow, 1946.
- Brownlow, Donald Grey, *The Accused: The Ordeal of Rear Admiral Husband Edward Kimmel USN*, Nueva York, Vantage Press, 1968.
- Budiansky, Stephen, *Battle of Wits: The Complete Story of Codebreaking in World War II*, Nueva York, Free Press, 2000.
- Buell, Thomas, *The Quiet Warrior. A Biography of Admiral Raymond Spruance*, Boston, Little, Brown, 1974.
- , *Master of Sea Power. A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little, Brown, 1980.
- Burns, James MacGregor, *Roosevelt: The Soldier of Freedom*, Nueva York, Putnam, 1970.
- Butrow, Robert, *Tojo and the Coming of the War*, Princeton, Princeton University Press, 1961.
- Byrnes, James F., *All in One Life time*, Nueva York, Harper, 1958.
- Calvocoressi, Peter, Guy Wint y John Pritchard, *Total War: The Causes and Courses of the Second World War*, 2ª ed. revisada, Harmondsworth, Reino Unido, Penguin, 1995 (trad. cast.: *Guerra total*, Madrid, Alianza, 1988).
- Cambridge History of Japan*, edición a cargo de Peter Duus, vol. 6, *The Twentieth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- Casey, Hugh, *Engineers of the Southwest Pacific, 1941-1945*, 1 vols., Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1947-1953.
- (British) Central Office of Information, *Among Those Present: The Official Story of the Pacific Islands at War*, Londres, HM Stationery Office, 1946.
- Chan, Iris, *The Rape of Nanking: The Forgotten Holocaust of World War II*, Nueva York, Basic Books, 1997.
- Chennault, Claire Lee, *Way of a Fighter: The Memoirs of Claire Lee Chennault*, edición a cargo de Robert Bitlotz, Nueva York, Putnam, 1949.

- Chernow, Ron, *Titan: The Life of John D. Rockefeller, Sr.*, Nueva York, Random House, 1998.
- Chichibu, princesa Setsuko, *The Silver Drum. A Japanese Imperial Memoir*, Folkestone, Reino Unido, Global Oriental, 1996.
- Chichibu no Miya Kinenkai, *Yoshihito shinnôjiseki shiryô*, Tokio, CNP, 1952.
- Churchill, Winston S., *The Second World War*, vol. I: *The Gathering Storm*, Londres, Cassell, 1948 (trad. cast.: *La Segunda Guerra Mundial*, vol. 1, Madrid, La Esfera de los Libros, 2002).
- , *The Second World War*, vol. II, *Their Finest Hour*, Londres, Cassell, 1949 (trad. cast.: *La Segunda Guerra Mundial*, vol. 1, Madrid, La Esfera de los Libros, 2002).
- , *The Second World War*, vol. III, *Their Grand Alliance*, Londres, Cassell, 1950 (trad. cast.: *La Segunda Guerra Mundial*, vol. 2, Madrid, La Esfera de los Libros, 2002).
- , *The Second World War*, vol. IV, *The Hinge of Fate*, Londres, Cassell, 1951 (trad. cast.: *La Segunda Guerra Mundial*, vol. 2, Madrid, La Esfera de los Libros, 2002).
- Clark, Joseph James y Clark G. Reynolds, *Carrier Admiral*, Nueva York, David McKay, 1967.
- Coffey, Thomas M., *Hap: The Story of the U. S. Air Force and the Man Who Built It, General Henry H. «Hap» Arnold*, Nueva York, Viking Press, 1982.
- Cole, Wayne, *America First: The Battle Against Intervention*, Madison, University of Wisconsin Press, 1955.
- Colville, John, *Winston Churchill and His Inner Circle*, Nueva York, Wyndham Books, 1981.
- Cox, Alvin, *Nomonhan: Japan Against Russia, 1939*, Stanford, Stanford University Press, 1985.
- Craven, Wesley Frank y James Lea Cate (comps.), *The Army Air Forces in World War II*, 7 vols., Chicago, University of Chicago Press, 1948-1950.
- Cray, Ed, *General of the Army: George C. Marshall, Soldier and Statesman*, Nueva York, W. W. Norton, 1990.
- Crowley, James B., *Japan's Quest for Autonomy: National Security and Foreign Policy, 1930-1938*, Princeton, Princeton University Press, 1966.
- Cunningham, Andrew B., *A Sailor's Odyssey*, Nueva York, Dutton, 1951.
- Daikichi, Irokawa, *The Age of Hirohito: In Search of Modern Japan*, Nueva York, Free Press, 1995.
- , *The Age of Modern Japan*, Nueva York, Free Press, 1995.
- Dallek, Robert, *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*, Nueva York, Oxford University Press, 1979.
- , *The American Style of Foreign Policy*, Nueva York, Knopf, 1983.
- Danchev, Alex, *Very Special Relationship: Field-Marshal Sir John Dill and the Anglo-American Alliance, 1941-1944*, Londres, Brassey's Defence Publications, 1986.
- Davis, Burke, *Marine! The Life of Lt. Gen. Lewis B. (Chesty) Puller, USMC (ret)*, Boston, Little, Brown, 1962.
- Davis, Kenneth S, *FDR: Into the Storm, 1937-1940*, Nueva York, Random House, 1993.
- , *FDR: The War President, 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000.
- Daws, Gavan, *Prisoners of the Japanese: POWs of World War II in the Pacific*, Nueva York, Morrow, 1994.

- De Conde, Alexander, *Presidential Machismo: Executive Authority, Military Intervention, and Foreign Policy*, Boston, Northeastern University Press, 2000.
- De Gaulle, Charles, *War Memoirs*, vol. II, *Unity, 1942-1944*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1960; y Nueva York, Simon and Schuster, 1960.
- Dower, John, *Embracing Defeat: Japan in the Wake of World War II*, Nueva York, W. W. Norton, 1999.
- Dull, Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941— 1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978.
- Dulles, Allen Welsh, *The Secret Surrender*, Nueva York, Harper and Row, 1966.
- Dunnigan, James y Albert Nofi, *Victory at Sea: World War II in the Pacific*, Nueva York, Morrow, 1995.
- Duroselle, Jean-Baptiste, *LAbime, 1939-1944*, 2ª ed. revisada, París, Imprimerie Nationale, 1986, Archives Ministère des Affaires Etrangères, París, MAE, 1940. Baudouin, Cartón nº 14, págs. 201-203, 20 de septiembre de 1940, y págs. 703-708 y 709-714, Arsène Henry, 22 de septiembre de 1940.
- Dyer, George Carroll, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Richfnond Kelly Turner*, 2 vols., Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1972.
- Dyess, William, *The Dyess Story: The Eye-Witness Account of the Death March from Bataan and the Nairative of Experience in Japanese Prison Camps and of Eventual Escape*, edición a cargo de Charles Leavelle, Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1944.
- Edén, Anthony, Earl of Avon, *The Reckoning: The Memoirs of Anthony Edén, Earl of Avon*, Boston, Houghton Mifflin, 1965.
- Eguchi, Keiichi, *Jûgonen sensb shbshi, shinpan*, Tokio, Aoki Shoten, 1991.
- Eichelberger, Robert L., *Dear Miss Em: General Eichelbergers War in the Pacific 1942-1945*, edición a cargo de Jay Luvaas, Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1972.
- , *Our Jungle Road to Tokio*, Nueva York, Viking Press, 1950; y Nashville, Battery Classics, 1989.
- Eisenhower, Dwight D., *At Ease: Stories I Tell to Friends*, Nueva York, Doubleday, 1967.
- , *The Eisenhower Diaries*, edición a cargo de Robert H. Ferrell, Nueva York, W. W. Norton, 1981.
- Endicott, Stephen y Edward Hagerman, *The United States and Biological Warfare: Secrets from the Early Cold War and Korea*, Bloomington, Indiana University Press, 1998.
- Evans, David C. y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997.
- Feis, Herbert, *The Road to Pearl Harbor: The Corning of the War Between the United States and Japan*, Princeton, Princeton University Press, 1950.
- Fergusson, Bernard, *The Watery Maze: The Story of Combined Operations*, Londres, Collins, 1961.
- Ferrell, Robert H., *George C. Marshall*, vol. XV de *The American Secretaries of State and Their Diplomacy*, Nueva York, Cooper Square Publishers, 1966.
- Foreign Relations of the United States*, U. S. State Department documents pertaining to peace

and war, 1928-1941, and the Far East, 1944-1954, Washington D. C, U. S. Government Printing Office.

Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers: The Conferences at Washington and Quebec, 1943, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1970.

Foreign Relations of the United States, Japan, 1931-1941, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1943.

Forrestal, James, *The Forrestal Diaries*, edición a cargo de Walter Millis, Nueva York, Viking Press, 1951.

Forrestel, E. P, *Admiral Raymond A. Spruance, USN: A Study in Command*, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1966.

Frank, Benis, *Halsey*, Nueva York, Ballantine Books, 1974.

Freidel, Frank, *Franklin D. Roosevelt: A Rendezvous with Destiny*, Boston, Little, Brown, 1954.

—, *Franklin D. Roosevelt: Launching the New Deal*, Boston, Little, Brown, 1973.

Friend, Theodore, *Between Two Empires: The Ordeal of the Philippines, 1929-1946*, New Haven, Yale University Press, 1965.

Fuchida, Mitsuo y Masatake Okumiya, *Midway: The Battle That Doomed Japan*, Annapolis, Naval Institute Press, 1955.

Fujiwara, Akira, «Dai Nihon teikoku kenpô» en Fujiwara, y otros, *Tennô Shôwashî Shin Nihon Shinsho*, Tokio, Shinnihon Shuppansha, 1986, en conexión entre el ala derecha y la corte imperial.

—, *Shôwa tennb nojûgonen sensô*, Tokio, Aoki Shoten, 1991.

—, «Nitchû sensô ni okeru horyo gyakusatsu», en *Kikan sensôsekinin kenyû*, n° 9, otoño de 1995, pág. 23.

Fuller, J. F. C, *The Second World War, 1939-45: A Strategical and Tactical History*, Londres, Constable, 1948, Nueva York, Duell, Sloan and Pearce, 1948.

Funk, Arthur, *The Politics of TORCH: The Allied Landings and the Algiers Putsch, 1942*, Lawrence, KS, University of Kansas Press, 1974.

Furuya, Keiji, *Chiang Kai-Shek: His Life and Times*, Nueva York, St John's University, 1981.

Gilbert, Martin, *Winston S. Churchill*, vol. VI, *Finest Hour, 1939-1941*, Londres, Heinemann, 1983.

—, *Winston S. Churchill*, vol. VII, *Road to Victory, 1941-1945*, Londres, Heinemann, 1983.

—, *The Second World War: A Complete History*, Nueva York, Henry Holt, 1989.

—, *Churchill: A Life*, Londres, Heinemann, 1991.

Glines, Carroll, *Doolittles Tokio Raiders*, Princeton, Van Nostrand, 1964. Gold, Hal, *Unit 731: Testimony*, Tokio, Yenbooks, 1996.

Gomer, Robert, John Powell y B. V. A. Roling, «Japan's Biological Weapons, 1930-1945», *Bulletin of the Atomic Scientists*, octubre de 1981, págs. 45-53.

Grew, Joseph C, *Turbulent Era: A Diplomatic Record of Forty Years, 1904-1945*, 2 vols, Boston, Houghton Mifflin, 1952.

Griffith, Samuel, *The Battle for Guadalcanal*, Filadelfia, Lippincott, 1963.

Halifax, Earl of, *Fullness of Days*, Londres, Collins, 1957.

- Halsey, William, F. y Joseph Bryan, *Admiral Halseys Story*, Nueva York, Whittlesey House, 1947.
- Hara, Kei, *Hara Kei nikki, dai hakkan*, Tokio, Kangensha, 1950.
- Harada, Kumao, *Harada nikki, Saionji kô to seikyoku*, vols. 1 -9, Tokio, Iwanami Shoten, 1950-1956. Diarios de Harada.
- Harries, Meirion y Susan Harries, *Soldiers of the Sun: The Rise and Fall of the Imperial Japanese Army*, Nueva York, Random House, 1991.
- Harriman, W. Averell, *America and Russia in a Changing World: A Half Century of Personal Observation*, Carden City, Nueva York, Doubleday, 1971.
- Harris, Robert y Jeremy Paxman, *A Higher Form of Killing: The Secret Story of Chemical and Biological Warfare, 1932-45*, Nueva York, Hill and Wang, 1982.
- Harris, Sheldon, *Factories of Death: Japanese Biological Warfare, 1932-45, and the American Cover-up*, Londres, Routledge, 1994.
- Hart, Robert, *The Great White Fleet: Its Voyage Around the World*, Boston, Little, Brown, 1965.
- Haruko, Taya Cook y Theodore F. Cook, *Japan at War: An Oral History*, Nueva York, Free Press, 1992.
- Hashimoto, Mochitsura, *Sunk: The Story of the Japanese Submarine Fleet, 1941-1945*, Londres, Cassell, 1954.
- Haslam, Jonathan, *The Soviet Union and the Threat from the East, 1933-41: Moscow, Tokio and the Prelude to the Pacific War*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1992.
- Hasluck, Paul, *The Government and the People*, Canberra, Australian War Memorial, 1952.
- Hata, Shunroku, *Rikugun, Hata Shuroku nisshi: Zoku Gendaishi shiryô*, n° 4, Tokio, Misuzu Shobô, 1983. Diarios de Hata.
- Hayashi, Hiroshi y Yamada Akira, *Kirwaado Nihan no senso banzai*, Tokio, Yuzankahu Shuppan, 1997.
- Hayashi, Saburo, *Kogun: The Japanese Army in the Pacific War*, Quantico, Virginia, Marine Corps Association, 1959.
- Hayes, Grace, *The History of the joint Chiefs of Staff in World War II: The War Against Japan*, vol. 1, *Pearl Harbor Through Trident*, Washington D. C, Joint Chiefs of Staff, 1953.
- Heinl, R. D, *Marines at Midway*, Washington D. C, U. S. Marine Corps, 1948.
- Henriques, Robert, *Marcus Samuel: First Viscount Bearstead and Founder of the Shell Transpon and Trading Company, 1853-1921*, Londres, Barrie and Rockliff, 1960. Hersey, John, *Men on Bataan*, Nueva York, Knopf, 1942.
- Higashino Makoto, Awaya Kentaro y Yoshida Yutaka, *Shôwa tennô futatsu no'dokuhakuroku*, Tokio, Nihon Hoso Shuppan Kyokai, 1998.
- Hodgson, Godfrey, *The Colonel: The Life and Wars of Henry Stimson, 1861-1950*, Nueva York, Knopf, 1990.
- Holmes, W. Jaspar, *Double-Edged Secrets: U. S. Naval Intelligence Operations in the Pacific During World War II*, Annapolis, Naval Institute Press, 1979.
- Hopkins, June, *Hany Hopkins: Sudden Hero, Brash Reformer*, Nueva York, St. Martin's Press,

1999.

Hosaka, Masayasu, *Chichibu no Miya to Showa tennô*, Tokio, Bungei Shunjû, 1989.

Hotz, Robert (comp.), *Way of a Fighter; The Memoirs of Claire Lee Chennault*, Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1949.

House of Representatives, Subcommittee, Committee on Appropriations, *On Consideration of the Second Supplemental Appropriation Bill for 1942*, 17° congreso, 1ª session, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1941.

Huff, Sidney y Joe Morris, *My Fifteen Years with General MacArthur*, Nueva York, Paperback Library, 1964.

Hull, Cordell y Andrew H. T. Berding, *The Memoirs of Cordell Hull*, 2 vols, Nueva York, Macmillan, 1948.

Hunt, Frazier, *The Untold Story of Douglas MacArthur*, Nueva York, Devin-Adair, 1954.

Ickes, Harold L, *The Seart Diary of Harold L. Ickes*, 3 vols, Nueva York, Simon and Schuster, 1954.

Ike, Nobutake (comp.), *Japan's Decisión for War: Records of the 1941 Peace Conference*, Palo Alto, California, Stanford University Press, 1967.

Ind, Allison, *Bataan, The Judgement Seat: The Saga of the Philippines Command of the United States Army Air Force, May 1941 to May 1942*, Nueva York, Macmillan, 1944.

Irie, Sukemasa, *Irie Sukemasa nikki*, vols. 1-6, Tokio, Asahi Shinbunsha, 1990-1991. Diarios de Irie.

Isely, Jeter y Philip Crowl, *The U. S. Marines and Amphibious War: Its Theory and Its Practice in the Pacific*, Princeton, Princeton University Press, 1951.

Itô, Hirobumi, *Commentary on the Constitution of the Empire of Japan* (1906), Londres, Greenwood Press, 1978.

Itô, Masanori, *The End of the Imperial Japanese Navy*, Nueva York, W. W. Norton, 1962.

James, D. Clayton, *The Years of MacArthur*, vol. I: 1880-1941, Boston, Houghton Mifflin, 1970.

—, *The Years of MacArthur*, vol. II: 1941-1945, Boston, Houghton Mifflin, 1975.

—, *The Years of MacArthur*, vol. III: *Triumph and Disaster*, Boston, Houghton Mifflin, 1985.

—,(comp.), *South to Bataan, North to Mukden: The Prison Diary of Brig. Gen. W. E. Brougher*, Atenas, Georgia, University of Georgia Press, 1971.

James, Lawrence, *The Rise and Fall of the British Empire*, Nueva York, St. Martin's Press, 1996.

Jô, Eiichirô, *Jijubukan Jô Eiichirô nikki*, Tokyo, Yamakawa Shuppansha, 1982. Diario de Jô.

Jones, Francis Clifford, *Japan's New Order in East Asia: Its Rise and Fall, 1931-1945*, Londres y Nueva York, Oxford University Press, 1954.

Jones, Jesse, *Fifty Billion Dollars: My Thirteen Years with the RFC, 1932-1945*, Nueva York, Macmillan, 1951.

Kahn, David, *The Codebreakers: The Story of Secret Writing*, Nueva York, Macmillan, 1967.

Kase, Toshikazu, *Journey to the Missouri*, New Haven, Yale University Press, 1950.

Kasza, Gregory, *The Conscript Society: Administered Mass Organizations*, New Haven,

Yale University Press, 1995.

Kato, Masuo, *The Lost War: A Japanese Reporter Inside Story*, Nueva York, Knopf, 1946.

Kawahara, Tbsiaki, *Tennb Hirohito no Shôwa shi*, Yokohama, Bungei Shunju, 1983.

—, *Hirohito and His Times. A Japanese Perspective*, Tokio, Kodansha International, 1990.

Kawai, Yahachi, *Shôwa shoki no tennô to kyûchû jijuichô Kawai Yahachi nikki*, vols. 1-6, edición a cargo de Takahashi Hiroshi, Awaya Kentaro y Otabe Yuji, Tokio, Iwanami Shoten, 1993-1994. Diarios de Kawai.

Kazuko, Tsurumi, *Social Change and the Individual: Japan Befare and After Defeat in World War II*, Princeton, Princeton University Press, 1970.

Kenney, George, *General Kenney Reports. A Personal Histoiy of the Pacific*, Nueva York, Duell, Sloan and Pearce, 1949.

Kimball, Warren, *The Most Unsordid Act: Lend-Lease, 1939-1941*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1969.

—(comp.), *Churchill and Roosevelt: The Complete Correspondence*, 3 vols., Princeton, Princeton University Press, 1984.

Kimmel, Husband, *Admiral Kimmel's Story*, Chicago, H. Regnery, 1955.

King, Ernest J, *The Influence of the National Policy on the Strategy of a War*, tesis preparada por el Naval War College, 1932.

—, *Our Navy at War: A Report to the Secretary of the Navy Covering our Peacetime Navy and our Wartime Navy and including Combat Operations up to March 1, 1944*, U. S. News, marzo de 1944.

King, Ernest J. y Walter Muir Whitehead, *Fleet Admiral King: A Naval Record*, Nueva York, W. W Norton, 1952.

Kirby, Stanley Woodburn, *The War Against Japan*, Londres, HM Stationery Office, 1957-1969, vols. 1-5 de la serie *History of the Second World War, United Kingdom Military*.

Kiyosawa, Kiyoshi, *A Diary of Darkness: The Wartime Diary of Kiyosawa Kiyoshi*, Princeton, Princeton University Press, 1999.

Kobayashi, Hideo, «Ryujokó jiken o megutte: Ryújokó jiken rokujussünen ni yosete», en *Rekishigaku kenkyú*, n° 699, julio de 1977, págs. 30-35.

Kobayashi, M, «Jekai Taisen to Tairiku seisaku no henyô», en *Rekishigaku kenkyü*, n° 656, marzo de 1994.

Korjima, Noburo, *Tenno 1: wakaki shinnó*, Tokyo, Bungei Shunjusha, 1980, 1989.

Korman, Sharon, *The Right of Conquest*, Oxford, Clarendon Press, 1996.

Krueger, Walter, *From Down Under to Nippon*, Washington D. C, Combat Forcer Press, 1953.

LaFeber, Walter, *The Clash: U. S. — Japanese Relations Throughout History*, Nueva York, WW Norton, 1997.

Langer, Wlliam L. y S. Everett Gleason, *The Undeclared War, 1940-1941*, Nueva York, Harper, 1953.

Large, Stephen, *Emperor Hirohito and Shôwa Japan: A Political Biography*, Londres, Routledge, 1992.

—, *Emperors of the Rising Sun: Three Biographies*, Tokio, Kodansha International, 1997.

Larrabee, Eric, *Commander-in-Chief* Nueva York, Harper and Row, 1987.

Lash, Joseph, *Eleanor and Franklin*, Nueva York, W. W. Norton, 1971.

Layton, Edwin, Roger Pineau y John Costello, «*And I Was There*»: *Pearl Harbor and Midway — Breaking the Secrets*, Nueva York, Morrow, 1985.

Leahy, William D, *I Was There*, Nueva York, McGraw-Hill, 1950.

Lee, Clark, *They Came to the Pacific: An Eye-witness Story of Our War Against Japan, from Bataan to the Solomons*, Nueva York, Viking Press, 1943.

Levering, Robert, *Horror Trek: A True Story of Bataan, the Death March and Three and One Half Years in Japanese Prison Camps*, Dayton, Ohio, Privately printed, 1940, reimpresión: Nueva York, Carlton Press, 1979.

Liddell Hart, Basil, *History of the Second World War*, Nueva York, Putnam, 1970 (trad. cast.: *Historia de la II Guerra Mundial*, Barcelona, Noguer y Caralt).

Liggett, Hunter, *Commanding an American Army: Recollections of the World War*, Boston, Houghton Mifflin, 1925.

Liu, F. F., *A Military History of Modern China, 1924-1949*, Princeton, Princeton University Press, 1956.

Lockwood, Charles, *Sink 'Em All: Submarine Warfare in the Pacific*, Nueva York, Dutton, 1951.

Long, Gavin M, *MacArthur as Military Commander*, Londres, Collins, 1969.

MacArthur, Douglas, *Reminiscences*, Nueva York, McGraw-Hill, 1964.

—, *Reports of General MacArthur*, edición a cargo de Charles A. Willoughby, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1966.

McClain, James, *Japan: A Modern History*, Nueva York, W. W. Norton, 2002.

MacDonald, Scott, *Evolution of Aircraft Carriers*, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1964.

MacIntire, Ross T. y George Creel, *White House Physician*, Nueva York, G. P. Putnam's Sons, 1946.

McMillan, George, *The Old Breed: A History of the First Marine División in World War II*, Washington D. C, Infantry Journal Press, 1949.

MacMillan, Margaret, *Paris 1919: Six Months That Changed the World*, Nueva York, Random House, 2002.

Mahan, A. T, *Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operation on Land*, Boston, Little, Brown, 1911. Makino, Nobuaki, *Makino Nobuaki nikki*, Tokio, Chūō Kōronsha, 1990. Diario de Makino. Malay, Armando J., *Ocupied Philippines*, Manila, Filipiniana, 1967. Manchester, William, *American Caesar: Douglas MacArthur, 1880-1964*, Boston, Little, Brown, 1978.

Marquardt, Frederic, *Before Bataan and After*, Indianápolis, Bobbs-Merrill, 1943.

Marshall, General George C, *Biennial Report of the Chief of Staff of the United States Army, July 1, 1941 to June 30, 1943, to the Secretary of War*, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1943.

—, *George C. Marshall Interviews and Reminiscences for Forrest C. Pogue*, edición a cargo de

Larry I. Bland, Lexington, Virginia, George C. Marshall Research Foundation, 1986.

—, *The Papers of George Catlett Marshall*, vol. 3, «*The Right Man for the Job*», December 7, 1941-May 31, 1943, edición a cargo de Larry I. Bland y Sharon Ritenour Stevens, Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1991.

—, *The Papers of George Catlett Marshall*, vol. 4, «*Aggressive and Determined Leadership*», June 1, 1943-December 31, 1944, edición a cargo de Larry I. Bland y Sharon Ritenour Stevens, Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1996.

—, *Selected Speeches and Statements of General of the Army, George C. Marshall*, edición a cargo de Harvey A. DeWeerd, Washington D. C, Infantry Journal Press, 1945.

Matloff, Maurice y Edwin M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C, Department of the Army, 1953.

—, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1943-1944*, Washington D. C, Department of the Army, 1959.

Mayer-Oakes, Thomas F. (comp.), *Fragile Victory: Prince Saionji and the 1930 London Treaty Issue, from the Memoirs of Baron Harada Kumao*, Detroit, Wayne State University Press, 1968.

Mellnik, Stephen M, *Philippine Diary: 1939-1945*, Nueva York, Van Nostrand Reinhold, 1969.

Miller, Edward S, *War Plan Orange: The U. S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991.

Miller, Ernest, *Bataan Uncensored*, Brainerd, Minnesota, Miller, Hart Publications, 1949.

Miller, John, *The United States Army in World War II: The War in the Pacific*, vol. II, *Guadalcanal: The First Offensive*, Washington D. C, Department of the Army, 1949.

Miller, Nathan, *Theodore Roosevelt, A Life*, Nueva York, Morrow, 1992.

Miller, Thomas, *The Cactus Air Forcé*, Nueva York, Harper and Row, 1969.

Milner, Samuel, *Victory at Papua*, Washington D. C, Department of the Army, 1957.

Minobe, Tatsukichi, *Chikijo kempo seigi*, Tokio, Yühikaku, 1927.

Mitchell, Donald, *History of the Modern American Navy, from 1883 Through Pearl Harbor*, Nueva York, Knopf, 1946.

Mitchell, George, *Matthew B. Ridgway: Soldier, Statesman, Scholar, Citizen*, Mechanicsburg, Pennsylvania, Stackpole Books, 1999.

Moran, Lord (Charles Wilson), *Churchill: The Struggle for Survival, 1940-1965, Taken from the Diaries of Lord Moran*, Boston, Houghton Mifflin, 1966.

Morison, Elting, *Turmoil and Tradition: A Study in the Life and Times of Henry L. Stimson*, Boston, Houghton Mifflin, 1960.

Morison, Samuel Eliot, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. III, *The Rising Sun in the Pacific, 1931-April 1942*, Boston, Little, Brown, 1948.

—, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. IV, *Coral Sea, Midway and Submarine Actions, May 1942-August 1942*, Boston, Little, Brown, 1949.

—, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. V, *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943*, Boston, Little, Brown, 1949.

—, *The Two-Ocean War: A Short History of the United States Navy in the Second World War*, Boston, Little, Brown, 1963.

Morton, Louis, *United States Army in World War II. The War in the Pacific: The Fall of the Philippines*, Washington D. C, Department of the Army, 1953.

—, *Strategy and Command: The First Two Years*, Washington D. C, Department of the Army, 1962.

Murray, Williamson y Allan Millett, *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge, Massachusetts, Belknap Press, Harvard University Press, 2000.

Nakajima, Michio, *Tennô no daigawari to kokumin*, Tokio, Aoki Shoten, 1990.

Nakamura, Takfusa, *A History of Shôwa Japan, 1926-1989*, Tokio, University of Tokyo Press, 1998.

Nakazono, Hiroshi, *Seitô naikaku-ki ni okeru Shôwa tennô oyobi sokkin no seijiteki Kódô to yakuwari: Tanaka naikaku o chûsin ni*, tesis de máster, Aoyama Gakuin Daigaku Dai-gakuin, Tokyo University, 1992.

Newcomb, Richard F, *Abandon Ship!: Death off the USS Indianapolis*, Nueva York, Henry Holt, 1958.

—, *Savo: The Incredible Debacle Off Guadalcanal*, Nueva York, Holt, Rinehart y Winston, 1961.

Nezu, Masashi, *Tennô to Shôwashijô*, Tokio, San'ichi Shobo, 1974.

Nimitz, Chester y E. B. Potter, *Triumph in the Pacific: The Navys Struggle Against Japan*, Englewood Cliffs, Nueva Jersey, Prentice-Hall, 1963.

Okada, Seiji y Hikuma Takenori, «Sokui no rei, daijôsai no rekishiteki kentô», en *Bunka hyôron*, n° 357, octubre de 1990.

Oosten, F. C. van, *The Battle of the Java Sea*, Londres, Ian Allan, 1975; Annapolis, Naval Institute Press, 1976.

Ostrower, Gary B, *Collective Insecurity: The United States and the League of Nations During the Early Thirties*, Londres, Associated University Press, 1993.

Otabe, Yuji, Hayashi Hiroshi y Yamada Akira, *Kiwado Nihon no senso banzai*, Tokio, Yuzankaku Shuppan, 1995. Sobre las estadísticas de bajas durante la guerra, esto es, más de diez millones de chinos muertos, un millón y medio de indios, etc. *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy, The Views Today. Published Proceedings of the Symposium Held December 7, 1999, at the Navy Memorial, Washington, DC*, Naval Historical Foundation, 2000.

Peattie, Mark, *Ishiwara Kanji and Japans Confrontation with the West*, Princeton, Princeton University Press, 1975.

Perillo, Carol Morris, *Douglas MacArthur: The Philippine Years*, Bloomington, Indiana University Press, 1981.

Pogue, Forrest C, *George C. Marshall: Ordeal and Hope, 1939-1942*, Nueva York, Viking Press, 1969.

—, *George C. Marshall: Organizer of Victory, 1943-1945*, Nueva York, Viking Press, 1973.

Pomeroy, Earl, *Pacific Outpost: American Strategy in Guam and Micronesia*, Stanford, Stanford University Press, 1951.

Potter, E. B, *Nimitz*, Annapolis, Naval Institute Press, 1976.

—, *Bill Halsey*, Annapolis, Naval Institute Press, 1985.

Potter, John Deane, *Admiral of the Pacific: The Life of Yamamoto*, Londres, Heinemann, 1965.

Prados, John, *Combined Fleet Decoded: The Secret History of American Intelligence and the Japanese Navy in World War II*, Nueva York, Random House, 1995.

Prange, Gordon, Donald Goldstein y Katherine Dillon, *At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor*, Nueva York, McGraw-Hill, 1981.

Quezón, Manuel, *Annual Report of the President of the Philippine Commonwealth*, Manila, GPO, 1939.

—, *Annual Report of the President of the Philippine Commonwealth*, Manila, GPO, 1940.

—, *The Good Fight*, Nueva York, Appleton-Century, 1946.

Reckner, James, *Teddy Roosevelt s Great White Fleet*, Annapolis, Naval Institute Press, 1957.

Records of the joint Chiefs of Staff, Frederick, Maryland, University Publications of America, 1982.

«Records of the U. S. Department of State, Political Relations Between the United States and Japan, 1930-1939», bobina n° 3, expediente n° 711.94/1184, Library of Congress.

Reilly, Henry J., *Americans All: The Rainbow at War: Official History of the 42nd Rainbow División in the World War*, Columbus, Ohio, F. J. Heer Printing Co, 1936.

Reynolds, Clark G, *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy*, Nueva York, McGraw-Hill, 1968.

—, *Admiral John H. Towers. The Struggle for Naval Air Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991.

Richardson, James O. y George C. Dyer, *On the Treadmill to Pearl Harbor: The Memoirs of Admiral James O. Richardson*, Washington D. C, Department of the Navy, 1973.

Rogow, Arnold, *James Forrestal: A Study of Personality, Politics and Policy*, Nueva York, Macmillan, 1963.

Röling, B. V. A. y Antonio Cassesse, *The Tokyo Trial and Beyond: Reflections of a Peace Monger*, Cambridge, Polity Press, 1993.

Romulo, Carlos, / *Saw the Fall of the Philippines*, Nueva York, Doubleday, Doran, 1942 (trad. cast.: *Yo vi la caída de Filipinas*, Madrid, Atlas, 1945).

Roosevelt, Eleanor, *This I Remember*, Nueva York, Harper and Bros., 1949.

Roosevelt, Elliott, *As He Saw It*, Nueva York, Duell, Sloan y Pearce, 1946.

Roosevelt, Franklin D, *The Public Papers and Addresses of Franklin D. Roosevelt*, edición a cargo de Samuel I. Rosenman, vols. VI, VII, IX, Nueva York, Random House, 1938-1950.

—, *The Roosevelt Letters, Being the Personal Correspondence of Franklin Delano Roosevelt*, edición Elliott Roosevelt, vol. 2, 1905-1928, Nueva York, Duell, Sloan y Pearce, 1950.

Roosevelt, James y Bill Libby, *My Parents: A Differing View*, Chicago, Playboy Press, 1976.

Rosenman, Samuel I., *Working with Roosevelt*, Nueva York, Harper and Bros, 1952.

Roskill, Stephen, *The War at Sea, 1939-1945*, 3 vols, Londres, HM Stationery Office, 1954-1961.

Sayre, Francis Bowes, *Glad Adventure*, Nueva York, Macmillan, 1957.

- Schultz, Duane, *Hero of Bataan: The Story of General Jonathan M. Wainwright*, Nueva York, St. Martin's Press, 1981.
- Seagrave, Sterling y Peggy Seagrave, *The Yamato Dynasty: The Secret History of Japans Imperial Family*, Londres, Bantam Books, 1970.
- Senshi sósho*, historia oficial de la guerra de Japón, en 102 vols, edición a cargo de Bóeichó Bóei Kenshūjo Senshishitsu, Tokio, Asagumo Shinbusha, 1966-1980. Para más fuentes, véase en particular:
- Hawai sakusen* (Hawaiian Operation), vol. 10, 1967.
- Philippines-Marei hoomen kaigun shinkoo sakusen*, Philippines-Maylay Area Naval Attack Operations, vol. 24, 1969. *N. E. I.-Bengaru hoomen kaigun shinkoo sakusen*, N. E. I.-Bengal Bay Area Naval Attack Operations, vol. 26, 1969. *Chuubu taiheiyoo hoomen kaigun sakusen*, Central Pacific Naval Operations, vol. 38, 1970. *Daihonei kaigunbu-rengoo kantaksi*, Imperial General Headquarters-Combined Fleet, vol. 39, 1970.
- Midooei kaisen*, Midway Sea Battle, vol. 43, 1971.
- Nantoo hoomen kaigun sakusen*, Southeast Area Naval Operations to Guadalcanal reinforcement, vol. 49, 1971.
- Chuubu taiheiyoo hoomen kaigun sakusen*, Central Pacific Area Naval Operations after 1942, vol. 62, 1973.
- Nantoo hoomen kaigun sakusen*, Southwest Area Naval Operations to Guadalcanal evacuation, vol. 63, 1975.
- Sherman, Frederick C, *Combat Command: The American Aircraft Carriers in the Pacific*, Nueva York, Dutton, 1950. Sherwood, Robert E, *Roosevelt and Hopkins, An Intimate History*, Nueva York, Harper and Bros, 1948.
- Shibuno, Junichi, «Taishó junen Kawasaki, Misubishi dai sógi no bunken to kenkyü», en *Rekisho to Kobe*, agosto de 1967. Shillony, Ben-Ami, *Politics and Culture in Waitime Japan*, Nueva York, Oxford University Press, 1981.
- Shipley, Thomas, *The History of the A. E. E*, Nueva York, George H. Doran, 1920.
- Ship's Data, U. S. Naval Vessels*, vol. IV, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 15 de abril de 1945.
- Smith, Holland M. y Percy Finch, *Coral and Brass*, Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1949.
- Smith, R. Elberton, *The Army and Economic Mobilization*, Washington D. C, Department of the Army, 1959.
- Stamps, T. Dodson y Vincent J. Esposito, *A Military History of World War II*, 2 vols, West Point, Nueva York, U. S. Military Academy, 1953.
- Steel, Ronald, *Walter Lippmann and the American Century*, Boston, Little, Brown, 1980.
- Stettinius, Edward R, *Lend-Lease: Weapon for Victory*, Nueva York, Macmillan, 1944.
- , *The Diaries of Edward R. Stettinius, Jr.*, 1943-1946, edición a cargo de Thomas M. Campbell y George C. Herring, Nueva York, New Viewpoints, 1975.
- Stimson, Henry, *Diaries of Henry L. Stimson*, New Haven, Yale University Library, Archives.

- Stimson, Henry y McGeorge Bundy, *On Active Service in Peace and War*, Nueva York, Harper and Bros, 1948. Strouse, Jean, *Morgan, American Financier*, Nueva York, Random House, 1999. Sulzberger, Cyrus, *A Long Row of Candles: Memoirs and Diaries, 1934-1954*, Nueva York, Macmillan, 1969.
- Supreme Commander for the Allied Powers, General Headquarters, International Prosecution Section, *Kokusai kensatsukyoku (IPS) jinmon choshó, dai 8 and 42 kan*, edición a cargo de Kentaró Awaya y Yoshida Yutaka, Tokio, Nihon Tosho Senta, 1993.
- Suzuki, Masayuki, *Kindai Tennósei no Shibai Chitsujo*, Tokio, Azekura Shobó, 1986, parte 2.
- Takahashi, Fujitani, *Splendid Monarchy: Power and Pageant in Modern Japan*, Berkeley, University of California Press, 1996.
- Takahashi, Hiroshi y otros, *Shôwa shoki no tennó to kyuchu: Jijúicho Kawai Yahachi nikki*, Tokio, Iwanami Shoten, 1993-1994. Diarios de Kawai Yahachi.
- Takahashi, Yóichi, «Inoue Tetsujiró fukei/jiken sai Kó», en Masao Terabaki y otros (comps.), *Kindai Nihon ni okeru chi no bumpai to Kokunnin Tôgô*, Tokio, Dai Ichihóki Kik, 1993.
- Takamatsu no Miya Nobuhito y Hosokawa Morisada, *Takamatsu no miya nikki*, vols. 1 -8, Tokio, Chüó Kóronsha, 1997. Diarios del Príncipe Takamatsu.
- Tamaki, Nório, *Japanese Banking: A History, 1859-1959*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
- Tanaka, Nobumasa, *Dokumento Shôwa tennó*, 8 vols, Tokio, Ryokufu Shuppan, 1984-1993.
- Tanaka, Yuki, *Hidden Horrors: Japanese War Crimes in World War II*, Boulder, Colorado, Westview Press, 1995.
- Taylor, A. J. P, *The Origins of the Second World War*, Nueva York, Fawcett Premier, 1963.
- Taylor, Theodore, *The Magnificent Mitscher*, Nueva York, W. W. Norton, 1954.
- Terasaki, Hidenari y Mariko Terasaki Miller (comps.), *Shôwa tennó dokubakuroku: Terasaki Hidenari, Goyógakari nikki*, Tokio, Bungei Shunjü, 1991.
- Theobald, Robert, *The Final Secret of Pearl Harbor*, Nueva York, Devin-Adair, 1954. Tinch, Clark, «Quasi-War Between Japan and the USSR, 1937-1939», en *World Politics*, vol. 3, n° 2, julio de 1951. Togo, Shigenori, *The Cause of Japan*, edición a cargo de Togo Fumihiko y Ben Bruce Blakeney, Nueva York, Simon and Schuster, 1956. *The Tokyo War Crimes Trial: The Complete Transcripts of the Proceedings of the International Military Tribunal for the FarEast*, 22 vols, edición a cargo de John Pritchard y Sonia Maganua Zaide, Nueva York y Londres, Garland, 1981, vols. 8, 12, 13, 20 y 21, en particular.
- Toland, John, *But Not in Shame: The Six Months After Pearl Harbor*, Nueva York, Random House, 1961.
- , *The Rising Sun: The Decline and Fall of the Japanese Empire, 1936-1945*, Nueva York, Random House, 1970.
- , *Infamy: Pearl Harbor and Its Aftermath*, Garden City, Nueva York, Doubleday, 1982.
- Tsurumi, Shunsuke, *An Intellectual History of Wartime Japan, 1931-1945*, Londres, KPI, 1986.
- Tuchman, Barbara, *Stilwell and the American Experience in China, 1911-1945*, Nueva York, Bantam Books, 1972. Tully, Grace, *FDR, My Boss*, Nueva York, Scribners, 1949.

Turnbull, Archibald y Clifford Lord, *The History of United States Naval Aviation*, New Haven, Yale University Press, 1949. Turner, Richmond Kelly, *Asiatic Annual Reports*, 1928, 1929.

U. S. Army Far East Command, *The Imperial Japanese Navy in World War II: A Graphic Presentation of the Japanese Naval Organization and List of Combatants and Non-Combatant Vessels Lost or Damaged in the War*, Tokio, Military History Section, General Headquarters, Far East Command, 1952, Japanese Operational Monograph Series, n° 116.

U. S. Congress, Joint Committee on the Investigation of the Pearl Harbor Attack, *Hearings: Pearl Harbor Attack*, 19 vols., Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1946.

U. S. Strategic Bombing Survey, *Interrogations of Japanese Officials*, 2 vols., Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1947.

U. S. Strategic Bombing Survey. Pacific, Naval Analysis División, *The Campaigns of the Pacific War*, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1946.

Usui, Katsumi, *Nitchü sensó: Wahei ka sensen kakudai ka*, Tokio, Chüó Korousha, 1967.

Vandegrift, Alexander Archer y Robert Asprey, *Once a Marine: The Memoirs of General A. A. Vandegrift*, Nueva York, W. W. Norton, 1964.

Vandenberg, Arthur, *The Private Papers of Senator Vandenberg*, edición a cargo de Arthur H. Vandenberg Jr. y Joe Alex Morris, Boston, Houghton Mifflin, 1952.

Van der Vat, Dan, *The Pacific Campaign: World War II. The U. S.-Japanese Naval War, 1941-1945*, Nueva York, Simón and Schuster, 1991.

Varley, H. Paul, «Nanbokucho seijun ron», en *Kodansha Encyclopedia of Japan*, Tokio, Kodansha, 1983, págs. 323-324.

Viorst, Milton, *Hostile Allies: FDR and de Gaulle*, Nueva York, Macmillan, 1965.

Wainwright, Jonathan, *General Wainwrights Story: The Account of Four Years of Humiliating Defeat, Surrender and Captivity*, edición a cargo de Robert Considine, Garden City, Nueva York, Doubleday, 1946.

—, *Report of Operations of USAFFE and USFIP in the Philippine Islands, 1941-1942*, in—cluyendo cuarenta anexos. Cubre el reportaje de Wainwright y sus comandantes, que sobrevivieron. Localizado en el Department Records Branch, y en el Center of Military History, Washington D. C, 1945-1946.

Watanabe, Toshihiko, «Nanajü ichi butain to Nagata Tesuzan», en *Chüó Daigaku*, Tokio Chüó Daiku Shuppanhu, 1993.

Waterford, Van, *Prisoners of the Japanese in World War II*, Jefferson, Carolina del Norte, MacFarland, 1994.

Watson, Mark, *Chief of Staff: Prewar Plans and Preparations*, Washington D. C, Department of the Army, 1950.

Wedemeyer, Albert, *Wedemeyer Reports!*, Nueva York, Henry Holt, 1958.

Willoughby, Charles y otros (comps.), *Reports of General MacArthur. The Campaigns of MacArthur in the Pacific*, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1966.

Willoughby, Charles y John Chamberlain, *MacArthur, 1941-1951*, Nueva York, McGraw-Hill, 1954. Wilson, Dick, *Zhou Enlai*, Nueva York, Viking Press, 1984.

Wilson, Theodore, *The First Summit: Roosevelt and Churchill at Placentia Bay, 1941*, Boston,

Houghton Mifflin, 1969.

Winant, John G, *Letter from Grosvenor Square*, Boston, Houghton Mifflin, 1947.

Wohlstetter, Roberta, *Pearl Harbor: Warning and Decision*, Palo Alto, California, Stanford University Press, 1962.

Wolf, Walter, *A Brief Story of the Rainbow Division*, Nueva York, Rand, McNally, 1919.

Yamanouchi, Yasushi, J, Víctor Koschmann y Ryüchi Narita (comps.), *Total War and «Modernization»*, Ithaca, Nueva York, East Asia Program, Cornell University, 1988.

Yoshida, Mitsuru, *Réquiem from Battleship Yamato*, Seattle, University of Washington Press, 1985.

Yoshimi, Yoshiaki y Matsumo Seiya, *Dokugasusen kankei shiryó*, Yokohama, Fuji Shuppan, 1997.

Young, Louise, *Japan's Total Empire: Manchuria and the Culture of Wartime Imperialism*, Berkeley, University of California Press, 1998. *Zokugendaishi shiryó Ho Rikugun, Hata Shunroyku nisshi*, Tokio, Misuzu Shoho, 1983.

Notas

PRELUDIO

1. George Carroll Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner*, vol. 1 (Washington D. C., EE.UU., Government Printing Office, 1972), pág. 145.

2. Para más información sobre el funeral y las necrológicas de Saitô, véase el *Washington Post*, el *New York Times* y el *Daily Telegraph* londinense del 27 de febrero de 1939, y de los días 18, 19 y 20 de 1939.

3. Para el papel de Kelly Turner en las diversas ceremonias celebradas en Tokio en abril de 1939, véase Dyer, *Amphibians*, págs. 140-149.

Capítulo 1

1. Harvey, citado en el *Daily Telegraph* del lunes, 9 de mayo de 1921.

2. *The Times* (Londres), martes, 10 de mayo de 1921.

3. Cobertura detallada en *The Times* y particularmente en el *Daily Telegraph* del martes, 10 de mayo de 1921. Para una cobertura general de la visita del príncipe heredero, véanse los periódicos mencionados de los días 9-20 de mayo de 1921.

4. *The Times* y *Daily Telegraph*, martes, 10 de mayo de 1921.

5. *The Times*, miércoles, 11 de mayo de 1921.

6. *Daily Telegraph*, lunes, 9 de mayo de 1921.

7. Lawrence, James, *The Rise and Fall of the British Empire*, Londres, Abacus/Little Brown, 1994, pág. 367. La cifra de bajas incluía los 76.000 hombres muertos en combate. El eslogan de reclutamiento canadiense se cita en la pág. 368.

8. *The Times*, jueves, 12 de mayo de 1921.

9. Martin Gilbert, *Churchill, A Life*, Londres, Minerva/Heinemann, 1992, pág. 436.

10. Sterling y Peggy Seagrave, *The Yamato Dynasty: The Secret History of Japan's Imperial Family*, Londres, Bantam Books, 1970, pág. 104.

11. Gilbert, *Churchill*, pág. 468.

12. Robert G. Albion, Rowanna Reed (comp.), *The Making of Naval Policy, 1878-1947*, Annapolis, Naval Institute Press, 1984, pág. 233.

13. *Ibid.*, págs. 226-234.

14. Herbert Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, HarperCollins, 2000, págs. 36-43. Nogi fue un héroe del Ejército de la Guerra Ruso-Japonesa, mientras que la flota de Tôgô derrotó a la Armada de Nicolás.

15. *Ibid.*, 42, 46.

16. *Ibid.*, 21-30.

17. Seagrave y Seagrave ofrecen mucha más información sobre Chichibu en *The Yamato Dynasty*, págs. 122-128. Véanse también Ruth Benedict, *The Chrysanthemum and the Sword*,

Tokio, Kodansha International, 1990; Kawahara Toshiaki, *Hitohito and His Times, A Japanese Perspective*, Tokio, Kodansha International, 1990; Irokawa Daichi, *The Age of Hirohito: In Search of Modern Japan*, Nueva York, Free Press, 1995; Stephen Large, *The Emperor Hirohito and Shôwa Japan: a Political Biography*, Londres, Roudedge, 1992; Stephen Large, *Emperors of the Rising Sun: Three Biographies*, Tokio, Kodansha Ltd., 1997; princesa Chichibu Setsuko, *The Silver Drum, A Japanese Imperial Memoir*, Folkestone, Reino Unido, Global Oriental, 1996; y Ben-Ami Shillony, *Politics and Culture in Pre-War Japan*, Oxford, Oxford University Press, 1982.

18. *New York Times*, 11 de abril de 1931.

19. *Ibid.*

20. *Japan Times and Mail*, 2-7 de diciembre de 1928; Nakajima Michio, *Tennô no daigawari to kokumin*, Tokio, Aoki Shoten, 1990, págs. 79-80; Bix, *Hirohito*, pág. 195; James Dunnigan y Albert Nofi, *Victory at Sea: World War II in the Pacific*, Nueva York, Quill/Morrow, 1995, pág. 83.

21. David C. Evans y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, pág. 362. Sus fábricas navales y astilleros incluían los de Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru, los astilleros de Mitsubishi en Nagasaki, Kobe y Yokohama, y los más pequeños de Kawasaki, Ishikawajima, Uraga, Figinagata y Mitsui.

22. *Japan Times and Mail*, 2-7 de diciembre de 1928.

23. Senda Kakô, *Tennô to chokugo to Shôwashi*, Kioto, Sekibunsha, 1990, pág. 77; Nezu Masahi, *Termo to Shôwashi, jô*, Tokio, San Ichi Shobô, 1976, págs. 46-47; Tokushû Bungei Shunjû, *Tennô hakusho*, octubre 1956, pág. 77; Okada Seiji y Hikuma Takenori, «Sokui no rei, daijôsai no rekishiteki kentôô», en *Bunka hyôron*, 357, octubre, 1990, págs. 62-87.

24. Composición de Hirohito de 1920, traducida [al inglés] por Bix, *Hirohito*, pág. 92.

25. Príncipe Konoé, traducido [al inglés] por Bix, *ibid.*, pág. 267.

26. Shibuno Junichi, «Taishô junen Kawasaki, Mitsubishi dai sôgi no bunken to kenkyû», *Rekishi to Kobe*, agosto, 1967, pág. 11; Bix, *Hirohito*, pág. 52.

27. Véase Jean Strouse, *Morgan, American Financier*, Nueva York, Random House, 1999, págs. 547-549. «Commodore» Morgan agasajó a altos oficiales japoneses en su flamante yate anclado en el Hudson e hizo negocios con ellos, aunque en aquel momento favorecía enormemente las inversiones chinas —Ron Chernow, *Titan, The Life of John D. Rockefeller, Sr.*, Nueva York, Little, Brown/Random House, 1998, pág. 373. La presencia de banqueros judíos en las negociaciones de obligaciones y préstamos para Japón a principios del siglo XX nacía de la oposición a la sostenida política del zar Nicolás de realizar pogromos contra cientos de miles de judíos en Rusia.

28. Bix, *Hirohito*, pág. 52.

29. La familia Matsukata, receptora de enormes «préstamos», era un exponente de ello —Noriô Tamaki, *Japanese Banking: A History, 1859-1959*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pág. 158.

30. Daichi, *The age of Hirohito*, pág. 8.

31. Itô Hirobumi, *Commentary on the Constitution of the Empire of Japan*, Londres,

Greenwood Press, 1978(1906], pág. 7.

32. Artículo 3 —Minobe Tatsukichi, *Chikijô kempô seigi*, Tokio, Yûhikaku, 1927, pág. 512.

33. Shinohara Hatsue, «An Intellectual Foundation for the Road to Pearl Harbor: Quincy Wright and Tachi Sakutarô». Ponencia presentada en la Conferencia sobre los EE.UU. y Japón en la Segunda Guerra Mundial celebrada en la Hofstra University en diciembre de 1991, pág. 3. El estudio de Tachi Sakutarô sobre derecho internacional aparece en Bix, *Hirohito*, pág. 134; Takahashi Hiroshi y otros, comp., *Shôwa shoki no tennô to Kyuchu: Jijûjichu Kawai Yahachi nikki*, Tokio, Iwanami Shoten, 1993-1994: Diario de Kawai Yahachi —*dai ikkan* págs. 31, 36, y *dai gokan*, pág. 16, 29 de enero, 1931.

Capítulo 2

1. Frank B. Freidel, *Franklin D. Roosevelt: Launching the New Deal*, Boston, Little Brown, 1973, pág. 120.

2. George Carroll Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner*, vol. 1, Washington D. C, U.S. Government Printing Office, 1972, pág. 150.

3. *Ibíd.*

4. *Ibíd.*, pág. 154 —entrevista de Dyer con Stark, 16 de febrero, 1962. Turner alcanzó dicho rango gracias a la intervención directa del presidente Roosevelt en enero de 1941.

5. *Ibíd.*, pág. 155.

6. Edward S. Miller, *War Plan Orange: The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, págs. 2, 7.

7. Clark G. Reynolds, *Admiral John H. Towers. The Struggle for Naval Air Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, págs. 211 -218, 203-204, 217-218.

8. A Towers se lo dijo un oficial japonés en 1950 —Reynolds, *Admiral John H. Towers*, págs. 237-239.

9. *Ibíd.*, págs. 185-187.

10. Dyer, *Amphibians*, pág. 3. Véase Dyer para historia familiar.

11. *Ibíd.*, pág. 26.

12. Turner a su madre, 28 de noviembre de 1909, *ibíd.*, 35-36.

13. Cartas de Cáster a Dyer, 25 de febrero, 1964, *ibíd.*, pág. 59.

14. Dyer, *Amphibians*, pág. 66.

15. *Ibíd.*, pág. 77.

16. Nathan Miller, *Theodore Roosevelt, A Life*, Nueva York, Quill/Morrow, 1992, págs. 481-482; James Reckner, *Teddy Roosevelt's Great White Fleet*, Annapolis, Naval Institute Press, 1957, para un seguimiento general.

17. H. H. Arnold, *Global Mission*, Nueva York, Harper & Bros., 1949, págs. 11-12.

18. *Asiatic Annual Report, 1928*, pág. 33, y *Asiatic Annual Repon, 1929*, págs. 6, 11.

19. Cese del príncipe y ministro general Tanaka Giichi citado por Herbert Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, HarperCollins, 2000, págs., 207-208; *The Cambridge*

History of Japan, vol. 6: *The Twentieth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, págs. 100 y sigs.

20.COMAIRONS (Mando de Operaciones Aéreas), *Informe anual*, 1928, pág. 9; COMAIRONS, *Informe anual*, 1929, pág. 19.

21.COMAIRONS, *Informe anual*, 1929, pág. 31; Dyer, *Amphibians*, págs. 89 y sigs.

22.COMAIRONS, *Informe anual*, 1929, pág. 28; véase también Dyer, *Amphibians*, pág. 99.

23.Dyer, *Amphibians*, pág. 99. MacArthur se mostró hostil con la Marina a lo largo de toda su vida, algo que tal vez tuviera su origen en los celos que sentía por su hermano, el capitán Arthur MacArthur III, oficial de Marina de Estados Unidos, que falleció de apendicitis en 1923. Arthur era, por supuesto, el nombre de pila del padre de MacArthur.

24.Capitán Crutchfield Adair, oficial de Marina de EE.UU., al almirante Dyer, 23 de abril de 1962 —Dyer, *Amphibians*, págs. 105-107.

25.Sobre el incremento del potencial naval, véase Winston Churchill, *The Second World War*, vol. I: *The Gathering Storm*, Londres, Cassell, 1948, págs. 123-128.

26.Ibíd., págs. 84, 123-127.

Capítulo 3

1.Ensayo de Konoé, *Sekai no genjô kaisô seyo* [Reforma del statu quo mundial], traducido al inglés por Herbert Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, Harper Collins, 2000, pág. 266.

2.Lord Moran (sir Charles Wilson), Churchill, *The Struggle for Survival, 1940-1965, Taken from the Diaries of Lord Moran*, Boston, Houghton Mifflin, 1966, pág. 12.

3.Bix, *Hirohito*, págs. 235-236, 243. La familia imperial japonesa tenía interés por controlar esa línea férrea. Véase Eguchi Keiichi, *Jûgonen sensô shoshishinpan*, Tokio, Aoki Shoten, 1991, págs. 36-37. Véase también Seki Hiroharu, «The Manchurian Incident 1931», en James W. Morley, comp., *Japan Erupts: The London Naval Conference and the Manchurian Incident, 1928-1932*, Nueva York, Columbia University Press, 1984; Hatano Sumió, «Manchû jihin to Hyûchû seiryoku», *Tochigi Shigaku*, 5,1991, pág. 110; Harada Kumao, *Hatada nikki, dai nikan*, Tokio, Iwanami Shoten, 1956, pág. 64; Fujiwara Akira, *Shôwa tennô no jûgonen saisô*, Tokio, Aoki Shoten, 1991, págs. 68, 46; Louise Young, *Japan's Total Empire: Manchuria and the Culture of War time Imperialism*, Berkeley, University of California Press, 1998, varios capítulos; Otabe Yûji, «Nii ten niroku jiken, shubosha wa daré ka», en Fujiwara Akira y otros, comp., *Nihon kindaishi no kyojô to jitsuzô3, Manshû jibai —haisen*, Tokio, Osuki Shoten, 1989, págs. 81, 206; y Kisaka Junichirô, «Ajia-Taijeiyô sensô no rekishiteki seikaku o megutte», en *Naipo: Nihon gaidaishi, sôkan, sengo gojûnai no rekishiteki kaishô*, Tokio, Azuma Shuppan, 1995, págs. 29-30, sin comp. Pero condene un artículo importante sobre las muertes de la guerra de Manchukuo.

4.«Nara Takeji jijûbukanchô nikki (shô), en *Chûô koron*, septiembre, 1990, págs. 340-341, 342, 344; Eguchi, *Jûgonoit sensô shoshi shinpan*, pág. 41; Bix, *Hirohito*, pág. 239.

5.Herbert Bix, «The Shôwa Emperor's "Monologue" and the Problem of War Responsibility», *Journal of Japanese Studies*, vol. IV, n° 2, 1992, pág. 344.

6.Los japoneses mataron a 41.688 soldados chinos y prochinos durante la conquista de

Manchuria —Bix, *Hirohito*, pág. 719, nota 102.

7.Ibíd., pág. 245.

8.Takahashi Hiroshi y otros, comp., *Shôwa shoki no tamo to kyûchû: Jijûjicho Kawai Yahachi nikki*, Tokio, Iwanami Shoten, 1993-1994 (Diario de Kawai Yahachi), págs. 219-227; Bix, *Hirohito*, págs. 246-247.

9.Toshihiko, «The Extensión of Hostilities, 1931-1932», págs. 28 y sigs.; Gary B. Ostrower, *Collective Insecurity: The United States and the League of Nations During the Early Thirties*, Londres, Associated University Press, 1993, págs. 94-96.

10.Ostrower, *Collective Insecurity*, págs. 94-96. Hirohito, por supuesto, reanudó las hostilidades años después.

11.Bix, *Hirohito*, pág. 252.

12.Young, *Japan 's Total Empire*, y Winston Churchill, *The Second World War, vol. I: The Gathering Storm*, Londres, Cassell, 1948, págs. 84, 123-127.

13.Bix, *Hirohito*, págs. 256-257.

14.Herbert Bix, «Japanese Imperialism and the Manchurian Economy, 1900-1931», *China Quarterly*, 51, 1972, págs. 425-443; Dan Kurzman, *Kishi and Japan: The Search for the Sun*, Nueva York, Ivan Obolensky, 1960, pág. 126 y cap. 12.

15.Bix traduce al inglés, *Hirohito*, pág. 258; Itô Takashi y Hirose Junkou, comps., *Makino Nobaki nikki*, Tokio, Chûô Koronsha, 1990, (Diario de Makino Nobaki), págs. 534-535.

16.*Makino Nobaki nikki*, pág. 546.

17.Takamatsu, *Takamatsu no miya, dai nikan*, Tokio, Chûô Koronsha, 1997, págs. 89-91. Diario de Takamatsu.

18.El capitán Ernie King, el anterior segundo de a bordo de Moffett, había intentado hacerse con la oficina y echar a Moffett. Se trataba de una pauta habitual que se encuentra en toda su carrera y que revela su agresiva manera de alcanzar la cumbre —Thomas Buell, *Master of Sea Power. A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little Brown, 1980, pág. 79.

19.Bix, *Hirohito*, págs. 250-251, ofrece esta cifra; Terasaki Hidenari y Marika Teresaki Miller, comps., *Shôwa tenno dokuhakuroku, Terasaki Hidenari, goyôgakari nikki*, Tokio, Bungei Shunjûsha, 1991, pág. 28; Walter LaFeber, *The Clash: U.S.-Japan Relations Throughout History*, Nueva York, W. W. Norton, 1997, págs. 172 y sigs.

20.Yu Shinju, *Manshû jihenki no Chu-Nichi gai koshi: kenkyû*, Tokio, Tohó Shoten, 1986, pág. 381.

21.Kenneth S. Davis, *FDR: The New York Years, 1928-1933*, Nueva York, Random House 1994, pág. 411. Stimson lo anunció el 7 de enero de 1932.

22.Winston Churchill, *The Second World War*, vol. IV: *The Hinge of Fate*, Londres, Cassell, 1951, pág. 60. Aunque pronunciada con posterioridad, la afirmación de Churchill también cobra pleno sentido aquí.

23.Archibald Turnbull y Clifford Lord, *History of United States Naval Aviation*, New Haven, Yale University Press, 1949, pág. 276.

24.Informe anual del secretario de la Marina, 1930, págs. 8, 567. Las cifras empiezan a contar a partir del 30 de junio de 1931, contingente naval total de 79.991, incluyendo a los 5.451

oficiales. La cruda realidad de los recortes presupuestarios se traducían en que la Marina contaba sólo con 520 aviadores y un total de 928 aviones de todas las clases. 500 de ellos estaban destinados al exterior de Estados Unidos. Simultáneamente, el brazo aéreo de la Marina, la Junta de Aeronáutica, perdió 20 millones de dólares de los fondos disponibles para su programa de aviación experimental y para la adquisición de aviones y motores que serían necesarios si estallaba una guerra o un conflicto. La Junta General de la Marina, así como su secretaría, describieron dichas reducciones como «peligrosas para la seguridad y no recomendables», mientras sugería en Ginebra que Estados Unidos debía apoyar que el sistema mundial de armamento se mantuviera en el nivel más bajo posible, sin tensiones improcedentes ni malentendidos». Carta de la Junta General de octubre de 1931, en George Carroll Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner*, vol. 1, Washington D. O, U.S. Government Printing Office, 1972, págs. 108, 111.

25. En el *Ranger*, etc., véase Turnbull y Lord, *History of United States Naval Aviation*, pág. 285. El *Yorktown* se botó el 21 de mayo de 1934, y el *Enterprise* el 16 de julio del mismo año.

26. En 1927, la Junta General de la Marina recomendó la construcción de más de 1.000 aviones para la Marina, y de cinco portaaviones de 13.800 toneladas en los siguientes cinco años, pero el Congreso desestimó la propuesta y asignó presupuesto para un solo portaaviones, el *Ranger*, que estuvo listo con demasiados años de retraso —Turnbull y Lord, *History of United States Naval Aviation*, pág. 261.

27. D. Clayton James, *The Years of MacArthur*, vol. I: 1880-1941, Boston, Houghton Mifflin, 1970, pág. 378.

28. Febrero de 1933 —Bix, *Hirohito*, pág. 266.

29. *Ibid.*, págs. 271-272, traducido al inglés por Bix. El nombre de la provincia también puede transcribirse como «Hepei».

30. Youli Sun, *China and the Origins of the Pacific War, 1931-1945*, Londres, St. Martin's Press, 1933, cap. 12 (comillas añadidas). Véase también Young, *Japan's Total Empire*, para varias secciones sobre ideología, etc.; James B. Crowley, *Japan's Quest for Autonomy: National Security and Foreign Policy, 1930-1938*, Princeton, Princeton University Press, 1966, pág. XV; para la película documental, Minzo en GS40, págs. 242-252.

31. Hijo Kokumin, *Essays on the Time of Emergency Confronting the Nation*, citado en Bix, *Hirohito*, págs. 277-278.

32. A Chiang Kai-Chek lo relevaron en junio de 1935 tras la firma de Acuerdo de Ho Ying-ch'in-Umezu Yoshijiró. Para la participación de Chiang en todo este período, véase Keiji Furuya, *Chiang-Kai-Shek: His Life and Times*, traducción al inglés de Chunming Chang, Nueva York, St. John's University, 1981, a partir de las secciones IV y V.

33. Esta doctrina de la «no-rendición» se imprimió oficialmente en el Código de Servicio de Campo del Ejército (*senjikon*), publicado durante la Segunda Guerra Mundial: «No te avergüences de ti mismo dejándote detener con vida; muere, y así tu nombre no quedará mancillado».

34. Bix, *Hirohito*, pág. 295.

35. *Ibid.*, pág. 297. El oficial en cuestión era Aizawa Saburó.

36. Véase Bix, *Hirohito*, págs. 295-301, para la mejor exposición de estos hechos.

37.Ibíd.

38.Hiranuma también era alto funcionario del Ministerio de Justicia: Bix, *Hirohito*, pág. 227.

Bix traduce a Masuda Tomoko, «Saitô Makoto Kyokoku itchi naikakurou», pág. 247.

39.Bix, *Hirohito*, págs. 65, 308, 723; Gaimusho Hikota, comp. *Nihon gaikô nenyô narabi ni shuyo bunsho, ge*, Tokio, Hará Shohô, 1969, págs. 344, 345, 347.

40.Bix, *Hirohito*, pág. 302, da las cifras del Ejército japonés en ese año. David C. Evans y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, publica las cifras de los efectivos navales en el período comprendido entre 1928 y 1942 en la pág. 402. Para los objetivos en política exterior, véanse Antony Best, *Britain, Japan and Pearl Harbor: Avoiding War in East Asia, 1936-1941*, Londres, Roudedge, 1995, págs. 17-28; Kohayashi Motohiro, «Hirota Koki ni sensô sekinin wa nakatta ka», en Fujiwara Akira y otros, comps., *Nihon kindaishi no kyozo to Jitsuzô*, 3, otoño 1991, págs. 105-107; y Gaimusho, comp. *Nihon gaiko neniyo narabi ni shuyo bunsho, ge*, págs. 344-345, 347 —parafraseado por Bix, *Hirohito*, pág. 308.

41.TA. Bisson, *Japan in China*, Nueva York, Macmillan, 1938; Greenwood Press, 1973, págs. 222-235; Moriyana Atsushi, *Nichi Bei kaisen no seiji katei*, Tokio, Yoshikawa Kobunkan, 1998.

42.Yamada Akira, comp., «Kokusaku no kijun», 7 de agosto 1936, en *Gaikôshiryô: Kindai Nihon no bochô to shinryaku*, Tokio, Shin Nihon Shuppansha, 1997, pág. 270; Bix, *Hirohito*, págs. 309, 311.

43.Evans y Peattie, *Kaigun*, pág. 404, detallan los años 1934-1941. La absurda miopía japonesa en relación con la dotación humana y la logística necesaria para invadir, conquistar y consolidar el dominio sobre muchos millones de personas diseminados por gran diversidad de territorios tenía puntos en común con el exceso de confianza de Alemania sobre su capacidad de conquistar la totalidad de Europa. Véase también Jonathan Marshall, *To Have and Have Not: Southeast Asian Raw Materials and the Origins of the Pacific War*, Berkeley, University of California Press, 1995, págs. 7-32, 36-53.

44.Evans y Peattie, *Kaigun*, pág. 408.

45.Ibíd., pág. 406.

46.Incluye el isoctano usado como aditivo.

47.Evans y Peattie, *Kaigun*, pág. 410.

48.Sobre la cuestión del petróleo, véase ibíd., págs. 406-411. En diciembre de 1941, las reservas totales de petróleo incluyendo todas sus fuentes de suministro eran de 10,39 millones de kilolitros. Las reservas en el segundo año de la guerra, 1942, habían descendido hasta los 2,14 millones de kilolitros, y en 1943, su capacidad de reserva era ya negativa, de —1,29 millones de kilolitros, a pesar de la optimista y ficticia cifra dada por la Marina japonesa, que aseguraba poseer unas reservas de 2,74 millones de kilolitros. Véase Evans y Peattie, *Kaigun*, tablas 11-13, pág. 412.

49.Bix, *Hirohito*, págs. 313-335, citando de *Kokutaino Bongji*.

50.Las comparaciones con Napoleón resultan inevitables. También él tomó decisiones catastróficas que desafiaban la lógica, basándose con frecuencia en el capricho o el egoísmo. Entre ellas, las campañas contra Egipto, Gran Bretaña, España y Rusia, por nombrar sólo cuatro de las

más evidentes, que en todos los casos culminaron en rotundos desastres. Napoleón, como los jefes militares japoneses de las décadas de 1930 y 1940, no se molestó en redactar listas de sus capacidades reales para compararlas con las de sus enemigos.

Capítulo 4

1. Herbert Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, HarperCollins, 2000, pág. 383.
2. *Ibíd.*
3. *Ibíd.*, págs. 317-318; Kobayashi Hideo, «Ryûjôkô jiken o megurte: Ryûjôkô jiken rokujussûnen ni yosete», en *Rekishikagu kenkyû*, 699, julio, 1997, págs. 30-35; Jonathan Haslam, *The Soviet Union and the Threat from the East, 1933-1941: Moscow, Tokyo and the Prelude to the Pacific War*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1992, págs. 89-90; Clark W. Tinch, «Quasi-War Between Japan and the USSR, 1937-1939», *World Politics*, vol. 3, n° 2, julio, 1951, págs. 177-178.
4. Kobayashi, «Ryûjôkô jiken o megutte», págs. 30-35.
5. *Ibíd.*
6. Bix, *Hirohito*, págs. 321-322.
7. David C. Evans y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, págs. 305, 308-310. Esos nuevos modelos se encargaron en 1935 y 1936, respectivamente.
8. Bix, *Hirohito*, pág. 324; Usui Katsumi, *Nitchû sensô: Wahei ka sensen kakudai ka*, Tokio, Chûô Shinsho, 1967, pág. 46; y *Sensi shôha: Shinajihen rikugun sakusen (1): Shôwa jûsannen ichigatsu made*, 1975, págs. 283-285, 290-291, 297-299.
9. Bix, *Hirohito*, pág. 325, traducción al inglés de Bix; Fujiwara Akira, «Nitchû sensô ni okeru horyo gyakusatsu», en *Kikan sensôsekinin kenkyû*, 9, otoño 1995, pág. 23.
10. Kenneth S. Davis, *FDR: Into the Storm., 1937-1940*, Nueva York, Random House, 1993, págs. 130 y sigs.; Robert Sherwood, *Roosevelt and Hopkins, An Intimate History*, Nueva York, Harper & Bros., 1948, pág. 125; Henry L. Stimson y McGeorge Bundy, *On Active Service in Peace and War*, Nueva York, Harper & Bros., 1948, pág. 142; Ed Cray, *General of the Army. George C. Marshall, Soldier and Statesman*, Nueva York, W. W. Norton, 1990, págs. 123-124; y para el discurso de la cuarentena de Roosevelt, Samuel I. Rosenman, comp., *The Public Papers and Addresses of Franklin D. Roosevelt*, Nueva York, Macmillan, 1938, vol. 6, págs. 407-411.
11. Estadística en Bix, *Hirohito*, págs. 333-334.
12. Sobre el expolio japonés, véanse Herbert Bix, «Japanese Imperialism and the Manchurian Economy, 1900-1931», *China Quarterly*, 51, 1972, págs. 425-443; W. G. Beasley, *Japanese Imperialism, 1894-1945*, Oxford, Oxford University Press, 1987; Meirion y Susan Harris, *Soldiers of the Sun: The Rise and Fall of the Imperial Japanese Army*, Nueva York, Random House, 1991; Sterling y Peggy Seagrave, *The Yamato Dynasty: The Secret History of Japan's Imperial Family*, Londres, Bantam Books, 1999, cap. 8; John Toland, *Rising Sun: The Decline and Fall of the Japanese Empire, 1936-1945*, Nueva York, Random House, 1970, cap. 10 y pág. 168; y Haruko Taya y Theodore F. Cook, *Japan at War, An Oral History*, Nueva York, Free Press, 1992.

13. La cifra de 200.000 mujeres secuestradas para usarlas como esclavas en los burdeles del Ejército japonés en las décadas de 1930 y 1940 aparece en el *International Herald Tribune*, jueves, 7 de diciembre de 2000. Véanse también Iris Chan, *The Rape of Nanking: The Forgotten Holocaust of World War II*, Nueva York, Basic Books, 1997, págs. 222 y sigs; Taya y Cook, *Japan at War*; Toland, *Rising Sun*; Cambridge University Press; *History of Japan*, vol. V; Bix, Hirohito, págs. 334-335; *The Tokyo War Crimes Trial: The Complete Transcripts of the Proceedings of the International Military Tribunal for the Far East*, comp., John Pritchard y Sonia Maganua Zaide, Nueva York y Londres, Garland, 1981.

14. «Records of the US Dept. of State, Political Relation Between the US and Japan, 1930-1939» [Archivos del Departamento de Estado de Estados Unidos, relación entre Estados Unidos y Japón, 1930-1939], bovina nº 3, número de fichero 711.94/1184, Archivos Nacionales.

15. Bix, Hirohito, pág. 340; George Carroll Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Tuler*, vol. 1, Washington D. C, US Government Printing Office, 1972, pág. 168; *Washington Post*, 14 de diciembre, 1937; *New York Times*, 14-17 de diciembre 1941; *The Times*, Londres, 14 y 16 de diciembre, 1941.

16. Bix, Hirohito, págs. 343-344, 361-362, 617; Kasahara Tokushi, *Nitchû zenmen sensô to Kaigun*, Tokio, Iwanami Shinso, 1995, págs. 304-305.

17. Alvin Cox, *Nomonhan, Japan Against Russia*, 1939, Stanford, Stanford University Press, 1985, vol. 1, págs. 255 y sigs., vol. 2, pág. 919; Watanabe Toshihiko, «Nanajû ichi butain to Nagata Tetsuzan» en *Chûô Daigaku*, Tokio, Chûô Daiku Shuppanhu, 1993, págs. 275-276, 296, 303, n. 68.

18. Bix, Hirohito, págs. 364, 617. Véanse también Hal Gold, *Unit 731: Testimony*, Tokio, Yenbooks, 1996, págs. 65-66; Robert Harris y Jeremy Paxman, *A Higher Form of Killing: The Secret Story of the Chemical and Biological Warfare, 1932-1945*, Nueva York, Hill & Wang, 1982; Sheldon Harris, *Factories of Death: Japanese Biological Warfare 1932-1945*, Londres, Routledge, 1994; B. V. A. Róling y Antonio Cassese, *The Tokyo Trial and Beyond*, Cambridge, Polity Press, 1993; Arnold Brackham, *The Other Nuremberg: The Untold Story of the Tokyo War Crimes Trials*, Nueva York, Morrow, 1987; Robert Gomer, John Powell y B. V. A. Róling, «Japan's Biological Weapons, 1930-1945», *Bulletin of the Atomic Scientists*, octubre de 1981, págs. 45-53; y *The Times*, 1 de julio de 1994. Las armas biológicas se usaron en China hasta 1942, año en que Hirohito las prohibió. Véase Awaya Kentarô y Fujiwara Akira, «Kaisetsu», en *Kin Gakujin*, comp., *Nihongun no kagakusen: Chôgoku senjô ni okeru dokugasu sa kusen*, Tokio, ôtsuki Shoten, 1996, pág. 376; Stephen Endicott y Edward Hagerman, *The United States and Biological Warfare: Secretets from the Early Cold War and Korea*, Bloomington, Indiana University Press, 1998; Yoshimi Yoshiaki y Matsumo Seiya, «Dokugasusen kankei shiryô II, Kaisetsu» en *Fugonensensô Gôkuhi Shiryôshû bokan*, 2, Kioto, Funi Shuppanankan, 1997, pág. 27; *Gendai shishiryô*, 9, *Nitschû sensô* 2; Usui Katsumi, Tokio, Misuzo shohô, 1964, págs. 211-212; Tanaka Nobumasa, *Dokuyumento Shôôwa tennô 2, kaisen*, Tokio, Ryokufu Shuppan, 1985, pág. 96; y Hoshimi Matsuno, *Dokugasusen kankeishhyô II: Kaisetsu*, Tokio, Fuji Shuppan, 1997, págs. 25, 29. Según el testimonio del doctor Oiu Minguan ante un tribunal japonés en enero de 2001, «pulgas inoculadas de cólera, fiebre tifoidea, carbunco y peste bubónica causaron la muerte a

50.000 chinos en la provincia de Zhejiang. La guerra de gérmenes japonesa ha supuesto un problema que pervive y supone una amenaza para nuestra vida», declaró —International Herald Tribune, 25 de junio de 2001, pág. 4. Véase también John Dower, *Embracing Defeat: Japan in the Wake of World War II*, Nueva York, W. W. Norton, 1999, págs. 444 y sigs.

19. Sterling y Peggy Seagrave, *The Yamata Dynasty*, Londres, Bantam Books, 1999, págs. 172-174. Véase en particular Gold, Unit 731, donde se abordan todos los aspectos de la guerra biológica de Hirohito.

20. Bix, Hirohito, pág. 360-361, traducción al inglés de Bix.

21. *Ibíd.*, págs. 364-365; Peter Calvocoressi, Guy Wint y John Pritchard, *Total War: The Causes and Courses of the Second World War*, 2 rev., comp., Harmondsworth, UK, Penguin, 1995.

22. Bix, Hirohito, pág. 353, traducción al inglés de Bix.

23. *Ibíd.*, pág. 354.

24. Bix analiza esta relación —*ibíd.*, págs. 370-371.

25. *Zokugendaishi shhyó 4: Rikugun, Hata Shunroyku nisshi*, Tokio, Misuzu Shohó, 1983, pág. 258: diario de Hata Shunroku. Hirohito a Kido, 20 de junio de 1940, traducción al inglés de Bix, Hirohito, págs. 371-372.

26. Traducción al inglés de Bix, Hirohito, pág. 372.

27. El nuevo Gobierno de Konoé se creó el 17 de julio de 1940. Entrevista de Matsuoka, *New York Herald Tribune*, domingo, 21 de julio de 1940.

28. Marshall, *To Have and Have not*, cap. 5; Moriyama, *Nichibei kaisen no seiiji katei*, pág. 54.

29. Traducción de Bix, Hirohito, págs. 376-377; Sawada Shigeru, *Sambô jicho Sawada Shigeru Kaisôroku*, Tokio, Fuyó Shôhó, 1982, págs. 72-74.

30. Bix, Hirohito, pág. 377.

31. El interés colonial francés en el Pacífico y el Extremo Oriente tenía su origen en el reinado de Luis Felipe, y culminó con la anexión de Tahití como colonia durante la Tercera República, en 1880. Camboya y Cochinchina (sur de Indochina) fueron ocupadas por el Segundo Imperio de Napoleón III en la década de 1870. El Tratado de Hué, firmado en 1883, dio a Francia un protectorado que abarcaba Annam y Tonquín, expansión patrocinada por Jules Ferry y confirmada por el tratado de Tsientsin, que el país firmó con China en junio de 1885. La «pacificación» de esas regiones prosiguió durante muchas décadas, y no llegó a alcanzarse por completo, de ahí la numerosa presencia militar francesa en la zona que se prolongó hasta la víspera misma de la Segunda Guerra Mundial.

32. Roosevelt, sin duda, trataba de ganar tiempo y rearmarse. Incluso un año y medio más tarde, cuando Japón atacó Pearl Harbor, las Fuerzas Armadas estadounidenses apenas si estaban preparadas para defender sus fronteras.

33. J. B. Duroselle, *L'Abîme, 1939-1944*, París, Imprimerie Nationale, 1986, pág. 251.

34. *Ibíd.*, págs. 251, 253.

35. Acuerdo firmado por el embajador Arsène Henry y el ministro de Asuntos Exteriores Matsuoka en Tokio el 22 de septiembre de 1940, archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores francés, París, MAE, 1940, Baudouin, cart. n° 14, T. 201-203, 20 de septiembre de 1940, T-707-708, y T. 709-714, Arsène, Henry, 22 de septiembre de 1940; y Duroselle, *L'Abîme, 1939-1944*,

págs. 255-256. El Documento Baudouin de 1940 (cart. n°14) del Ministerio de Asuntos Exteriores es el básico para hallar la documentación original.

36. Bix, Hirohito, pág. 380.

37. Diarios de Harada —Harada Kumao, Harada nikki, Saionji kô to seikyoku, vol. I, Tokio, Iwa-nami Shoten, 1950, pág. 347.

38. Bix, Hirohito, pág. 276 (cursiva añadida).

39. Traducción al inglés de Bix, Hirohito, pág. 383, de Senda, Tennô to Chokugo to Shôwashi, págs. 311-313.

40. Churchill a lord Moran, 23 de diciembre de 1941, Lord Moran, Churchill: The Struggle for Survival, 1940-1965, Taken from the Diaries of Lord Moran, Boston, Houghton Mifflin, 1966, pág. 12.

41. Conferencia de prensa internacional de Kono celebrada en Kioto el 4 de octubre de 1940, New York Times, 7 de octubre de 1940 (cursiva añadida).

42. Artículo en The Oriental Economist, vol. 7, n° 11, noviembre 1940, pág. 640.

Capítulo 5

1. Winston Churchill, History of the Second World War, vol. III: The Grand Alliance, Londres, Cassell, 1950, pág. 21.

2. George Carroll Dyer, The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turna; vol. 1, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1972, pág. 181.

3. Dyer, Amphibians, pág. 133.

4. R. K. Turner al jefe de Operaciones Navales Stark, «Report of conversación with Japanese Ambassador» [Informe de la conversación con el embajador japonés], en Dyer, Amphibians, pág. 166, Congreso de EE.UU., Comisión Conjunta de Investigación sobre el ataque a Pearl Harbor, Washington D. C, U.S. Government Printing Office, 1946, parte 12, págs. 45, 68, 72-73. Véase también DWP (Turner), al CON (Stark), PO-12-CTB, memorándum, 11 de julio de 1941, en Dyer, Amphibians, págs. 167-168.

5. Pacto Ruso-Japonés de Neutralidad, firmado el 13 de abril de 1941.

6. Herbert Bix, Hirohito and the Making of Modern Japan, Nueva York, HarperCollins, 2000, pág. 396.

7. *Ibíd.*, pág. 397 (cursiva añadida); Nobutake Ike, comp, y trad, Japans Decisión for War: Records of the 1941 Peace Conference, Palo Alto, California, Stanford University Press, 1967, págs. 78-79.

8. Dyer, Amphibians, pág. 167. El almirante Nomura informó a Turner el 20 de julio de 1941 de los planes de Japón de invadir Indochina, pero el jefe de Operaciones Navales lo sabía desde el día anterior, tras descifrarse un mensaje fechado el 14 de julio.

9. Tratado del 9 de mayo de 1940, Tailandia-Indochina, tras el intenso bombardeo naval francés, pero que supuso que Francia debiera devolver las provincias laosianas que reclamaba Tailandia —J. B. Duroselle, L'Abîme, 1939-1944, París, Imprimerie Nationale, 1986, pág. 295.

10. *Ibíd.*, págs. 295-296.

11. Informe de Turner al jefe de Operaciones Navales (CON) el 20 de julio de 1941, en Dyer,

Amphibians, págs. 167-168.

12.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, págs. 41 y sigs.

13.Ibíd, págs. 31 y sigs. Sobre la primera etapa de Hopkins y su labor social, véase June Hopkins, Hany Hopkins, Sudden Hero, Brash Reforma; Nueva York, St. Martin Press, 1999. En las págs. 144-145, trata sobre sus tres hijos y sobre el hecho de que dejara a su esposa, Ethel Gross, por Barbara Duncan.

14.Doctor Jack Goldberg, citado en Sherwood, Roosevelt and Hopkins, págs. 29, 49.

15.Ibíd, pág. 33.

16.Ibíd, pág. 52.

17.Hopkins volvió a casarse en una tercera ocasión, con Louise Macy, en julio de 1942. Sobre su enfermedad, véase ibíd, pág. 113.

18.Ibíd, págs. 202-204, 208-209.

19.Ibíd, págs. 8-9.

20.Turner a Hopkins, Casa Blanca, 29 de abril de 1921, citado en Dyer, Amphibians, pág. 170.

21.La declaración de una emergencia nacional limitada la hizo Roosevelt el 8 de septiembre de 1939.

22. Dyer, Amphibians, págs. 170-172. Véase también Sherwood. 2 3. Sherwood, Roosevelt and Hopkins, pág. 233.

24.Lord Moran, Churchill: The Struggle for Survival, 1940-1965, Taken from the Diaries of Lord Moran, Boston, Houghton Mifflin, 1966, pág. 13.

25.Churchill, Grand Alliance, pág. 21.

26.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, págs. 256-257.

27.Ibíd, págs. 242-243. Sobre los hundimientos de buques mercantes sólo por submarinos alemanes: desde el 10 de abril de 1940 hasta el 17 de marzo de 1941, 1.677.000 toneladas brutas se habían hundido en el Atlántico; desde el 18 de marzo de 1941 hasta el 6 de diciembre de 1941, Gran Bretaña perdió 1.130.000 toneladas brutas más en barcos mercantes en las mismas aguas. Churchill, Gran Alliance, págs. 136-137. Véase pág. 130 para los barcos perdidos por acción de aviones de guerra. Para hundimientos causados por submarinos alemanes en 1942, véase Churchill, The Second World War, vol. IV, The Hinge of Fate, Londres, Cassell, 1951, págs. 109, 112, 116-117.

28.Véase Kenneth S. Davis, FDR: The War President, 1940-1943, Nueva York, Random House, 2000, para detalles sobre esas arduas negociaciones, págs. 103 y sigs. Se la conocería como HR (House of Representatives [Cámara de Representantes]) 1.776. Davis ofrece la información más detallada sobre el agónico proceso, que se prolongó durante meses.

29.Véase Churchill, Hinge of Fate, págs. 60 y 14, para correspondencia con Curtin.

30.Telegrama personal de Churchill, T. 871, n° 7472, a FDR, 26 de noviembre de 1941, Documentos de Churchill, citado en Martin Gilbert, Winston S. Churchill, 1939-1941, vol. VI: Finest Hour, Londres, Minerva/Heinemann, 1983, págs. 1.260-1.261.

31.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, págs. 272-273.

32.Martin, Gilbert, The Second World War, A Complete History, Nueva York, Henry Holt, 1989, pág. 162.

33.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, pág. 264; Gilbert, *Finest Hour*, pág. 1.031.

34.Davis, *FDR: The War President*, pág. 105.

35.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, pág. 298 (cursiva del original).

36.Sherwood cita a Hopkins, *ibíd*, pág. 321.

37.*Ibíd*, págs. 327-345, y 343-344 para una descripción de Stalin. Durante el largo trayecto aéreo desde Escocia hasta Archangel, Hopkins estuvo a punto de morir en el PBY Catalina W 6416, pues la cabina no estaba presurizada y carecía de calefacción. A los pilotos no les habían informado del precario estado de salud de Hopkins.

38.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, ofrece el punto de vista del Despacho Oval, pág. 366; Davis, *FDR: The War President*, pág. 273.

39.Sherwood, Roosevelt and Hopkins, págs. 275-276.

40.Hearings, Pearl Harbor Attack, parte 1, SECNAV a SECWAR, carta fechada el 24 de enero de 1941, pág. 120.

41.Clark, G. Reynolds, Admiral John H. Towers. *The Struggle for Naval Air Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, págs. 217-218, 237-238.

42.Hearings, Pearl Harbor-Attack, parte 12, págs. 45,68, 72, 73; Dyer, *Amphibians*, págs. 167-168.

43.Departamento de Planificación de Guerra (DWP, Turner) a CON (Stark), memorándum, 19 de julio de 1941, Departamento de Estado de EE.UU., *Foreign Relations of the United States 1941*, Washington D. C, U.S. Government Printing Office, n° 6325, vol. IV, págs, 839-840; Gerow (Planificación de Guerra del Ejército) y Turner, memorándum conjunto destinado al presidente Franklin D. Roosevelt, 5 de noviembre 1941, «Estimate Concerning Far Eastern Situation» [Estimación sobre la situación en el Extremo Oriente], Biblioteca Franklin Delano Roosevelt, Hyde Park, Nueva York.

44.Hearings, Pearl Harbor Attack, parte 12, págs. 45, 68, 72-73; véase también Dyer, *Amphibians*, págs. 167-168: DWP (Turner) a CON (Stark), OP-12-CTB, memorándum, 11 de julio de 1941 (cursiva añadida).

45.Dyer, *Amphibians*, pág. 188.

46.Para la ocasión, a King se le dio un nombre secreto codificado, y la orden del presidente de no informar a nadie del encuentro. King sabía guardar un secreto —Thomas Buell, *Master of Sea Power: A Biography of Fleet Admiral ErnestJ. King*, Boston, Little Brown, 1980, págs 142-143. El 26 de julio de 1941, FDR bloqueó todas las cuentas japonesas de Estados Unidos —Davis, *FDR: The War President*, pág. 263; D. Clayton James, *The years of MacArthur*, vol. 1: 1880-1941, Boston, Houghton Mifflin, 1970, pág. 590.

Capítulo 6

1. Henry Stimson, secretario de Guerra, memorándum, 2 de octubre de 1940, en Henry L. Stimson y McGeorge Bundy, *On Active Service in Peace and War*, Nueva York, Harper & Bros, 1948, pág. 191.

2. Herbert Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, HarperCollins, 2000, pág. 227.

3. Washington Post, 3 de agosto de 1941, pág. 3.

4. H. H. Arnold, *Global Mission*, Nueva York, Harper & Bros, 1949, pág. 246.

5. *Ibíd*, pág. 247.

6. *Ibíd*, pág. 248.

7. P. ej. Washington Post, 8-10 de agosto de 1941, y *New York Times*, 6-8 de agosto de 1941.

8. Arnold, *Global Mission*, pág. 248.

9. *Ibíd*, pág. 249.

10. *Ibíd*, pág. 250.

11. Washington Post, jueves, 7 de agosto de 1941.

12. Arnold, *Global Mission*, pág. 246.

13. *Ibíd*, pág. 254. A Hopkins le habían cedido el espacioso camarote del capitán Leach y no había dejado de recibir transfusiones de sangre desde que zarpó.

14. Jorge IV al presidente Roosevelt, 3 de agosto de 1931, *Documentos de Roosevelt*, Hyde Park, Nueva York.

15. Arnold, *Global Mission*, págs. 82 y sigs, 216 y sigs. Arnold había estado en Inglaterra y Francia durante la Primera Guerra Mundial —*ibíd*, págs. 82 y sigs.— y volvió en abril de 1941 por cuestiones relacionadas con la fuerza aérea, págs. 126 y sigs.

16. Arnold, *ibíd*, págs. 251-252, y Martin Gilbert, *Winston S. Churchill, 1939-1941*, vol. VI: *Finest Hour*, Londres, Minerva/Heinemann, 1989, págs. 1.162 y sigs.

17. Gilbert, *Finest Hour*, pág. 1.159.

18. Arnold, *Global Mission*, págs. 245, 251; Ed Cray, *General of the Army. George C. Marshall, Soldier and Statesman*, Nueva York, W. W. Norton, 1990, pág. 216. En 1940, el Gobierno británico había ordenado la construcción o la compra de 20.000 aviones y 42.000 motores —Arnold, *Global Mission*, pág. 197.

19. Arnold, *Global Mission*, págs. 254-255.

20. Cray, *General of the Army*, pág. 185.

21. Kenneth S. Davis, *FDR: The War President 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, pág. 166.

22. *New York Times*, sábado, 16 de agosto de 1941.

23. Washington Post, miércoles, 13 de agosto de 1941, pág. 1. Finalmente, tras una prolongada batalla, 750 millones de dólares se restituyeron. Stimson y Bundy, *On Active Service*, pág. 257. Stimson considera que el número de efectivos del Ejército de Estados Unidos el día de la victoria en Europa era de 8.300.000, sin contar a los que ya no estaban en activo o habían muerto en combate.

24. Washington Post, miércoles, 13 de agosto de 1941, pág. 1.

25. Arnold, *Global Mission*, págs. 244-245.

26. Diarios de Ian Jacob, 11 de agosto de 1941, *Documentos de Jacob*, Archivos Churchill, Universidad de Cambridge.

27. Washington Post, p. ej. miércoles, 13 de agosto de 1941, pág. 1. El coste del nuevo edificio, una vez completado, se estimó en una cifra de entre 25 y 100 millones de dólares.

28. Cray, *General of the Army*, pág. 207'.

29.Ibíd, pág. 209.

30.Stimson y Bundy, *On Active Service*, pág. 185; Harold L. Ickes, *The Secret Diary of Harold L. Ickes*, vol. III: *The Lowering Clouds*, Nueva York, Simón & Schuster, 1954, págs. 659-660.

31.Bix, Hirohito, págs. 406-407. Nagano asesoró a Hirohito el 21 de julio de 1941.

32.Ibíd, pág. 413.

33.*New York Times*, jueves, 14 de agosto de 1941, pág. 1.

34.*New York Times*, viernes, 15 de agosto de 1941, pág. 1.

35.Ibíd.

36.*Washington Post*, viernes, 15 de agosto de 1941, pág. 2.

37.Diario de Ian Jacob, 19 de agosto de 1941, reseña de su informe, Archivos Churchill, Universidad de Cambridge. Era la primera vez que Roosevelt y Churchill se reunían como jefes de Gobierno, pero lo cierto era que ya se habían conocido anteriormente, durante la Primera Guerra Mundial, en Inglaterra, cuando Roosevelt servía como asistente del secretario de Marina —Elliott Roosevelt, comp, *The Roosevelt Letters, Being the Personal Correspondence of Franklin Delano Roosevelt*, Nueva York, Duell, Sloan & Pearce, 1950, vol. 2: 1905-1928, pág. 286 para el 26 de julio de 1917, almuerzo.

38.Gabinete de Guerra, n° 84, 1951 (19 de agosto de 1941, 11.30 horas), «documentos del gabinete 65/19», Public Record Office, Reino Unido.

39.Bix, Hirohito, pág. 417.

40.Ibíd, pág. 421.

41.Ibíd, págs. 423-424.

42.Ibíd, págs. 423-425.

43.Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, pág. 10.

44.Bix, Hirohito, págs. 421,430.

45.Tanaka Nobumasa, *Dokumento Showá tennó, dai nikan*, Tokio, Ryokufu Shuppan, 1964, pág. 256; Kido Kôichi *nikki*, gen, pág. 928; Nobutake Ike, comp. y trad., *Japan's Decision for War, Records of the 1941 Peace Conference*, Palo Alto, California, Stanford University Press, 1967, pág. 279.

Capítulo 7

1. Turner a Stark, 24 de enero de 1941, citado en George Carroll Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kally Turner*, vol. 1, Washington D. O, U.S. Government Printing Office, 1972, págs. 177-179.

2. Herbert Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, HarperCollins, 2000, pág. 227.

3. Carta del jefe de Operaciones Navales (CON) del 16 de abril de 1941 al SENCav, y memorándum enviado con posterioridad para que Roosevelt lo firmara.

4. DWP (Turner) al CON (Stark), memorándum, 11 de julio de 1941, en Dyer, *Amphibians*, pág. 181.

5. Stark a Cooke, 31 de julio de 1941, en Dyer, *Amphibians*, pág. 181.

6. Congreso de EE. UU, Comisión conjunta de investigación sobre el ataque a Pearl Harbor, Hearings, Pearl Harbor Attack [Audiciones: ataque a Pearl Harbor], Washington D. C, U.S. Government Printing Office, 1946, parte 26, pág. 277 (cursiva añadida).

7. William F. Friedman, jefe del Servicio de Señales de Inteligencia el 20 de febrero de 1939, recibió la ingente misión de descifrar el nuevo código diplomático «Púrpura» de los japoneses, que acababa de entrar en funcionamiento. Frank Rowlett y un equipo de criptoanalistas solucionaron muchos de los problemas, pero fue un joven ingeniero del Instituto de Tecnología de Massachusetts, Leo Rosen, quien de hecho inventó la «máquina Púrpura» necesaria para descifrar el nuevo código, y quien creó el código de descifrado llamado «Magic» o «Ultra» en el tercer piso del edificio de Intendencia, en 1940 —Stephen Budiansky, *Battle of Wits: The Complete Story of Codebreaking in World War II*, Nueva York, Free Press, 2000, págs. 164, 216.

8. Carta oficial, 1 de junio de 1941, en Apéndice C, pág. 1, preparada por el vicealmirante David. C. Richardson, comp, *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy: The Views Today*. Coloquio en la Fundación Naval Histórica, Washington D. C, 7 de diciembre de 1999 (cursiva añadida).

9. *Ibíd*, Apéndice C, págs, 1-2.

10. W. Jasper Holmes, *Double-Edged Secrets: U.S. Naval Intelligence Operations in the Pacific During World War II*, Annapolis, Naval Institute Press, 1979, págs. 38-39; *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy*, Apéndice D, capitán Beach.

11. Algunos autores han atribuido erróneamente esta decisión a Turner, así como la de enviar la cuarta máquina Púrpura disponible a Inglaterra. Ni siquiera el superior de Turner, el CON Stark, estaba autorizado a tomar una decisión de ese tipo.

12. Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 48, 55.

13. *Ibíd*, págs. 25-26.

14. 15 de noviembre de 1941, código J-19, n° 111 (traducido el 3 de diciembre); 18 de noviembre de 1941, código J-19, n° 113 (traducido el 5 de diciembre), y 18 de noviembre de 1941, código J-19 n° 222 (traducido el 6 de diciembre), seguidos el 29 de noviembre de otra petición de Tokio para mover un buque, el código J-19 traducido por la Marina —todo en *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy*, Apéndice C.

15. 4 de noviembre de 1941, código Púrpura n° 736 (traducido el 5 de noviembre) —David Richardson, *ibíd*.

16. 16 de noviembre de 1941, Púrpura (traducido el 17 de noviembre)—Apéndice C, págs. 4 y sigs.

17. 22 de noviembre de 1941, Púrpura 812, en *ibíd*.

18. Stark al CINCAF y al CINCPAC, 24 de noviembre de 1941, WPD 4544-12 (cursiva añadida); Forrest C. Pogue, George C. Marshall, vol 2: *Ordeal and Hope, 1939-1942*, Nueva York, Viking Press, 1966, págs. 204-205. También está el asunto del «mensaje de vientos», un mensaje codificado de radio para indicar con qué fuerza se atacaría un objetivo determinado. Washington nunca entendió plenamente su intención, y la información no sirvió para ayudar ni a Kimmel ni a MacArthur. La confusión sobre estos mensajes aparece en las audiciones de Pearl Harbor [*Pearl Harbor Hearings*].

19.Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 25-26.

20.Ibíd, págs. 38-39; *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy*, Apéndice D, capitán Beach (cursiva añadida).

21.Citado en *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy*, Apéndice D, «Operativo», pág. iii (cursiva añadida).

22.Ibíd, pág. iv (cursiva añadida).

23. Ibíd. Véase también Ed Cray, *General of the Army. George Marshall, Soldier and Statesman*, Nueva York, W. W. Norton, 1990, pág. 245, CGM a MacArthur, 28 de noviembre de 1941, Biblioteca de Estudios George C. Marshall, Lexington, Virginia.

24.*Pearl Harbor and the Kimmel Controversy*, Apéndice D, pág. iv.

25.Ibíd.

26.Ibíd, pág. v.

27. CON a CINCAF, CINCPAC, com 14 y 16, 3 de diciembre de 1941, *Pearl Harbor Hearings* [Audiciones de Pearl Harbor], parte 14, pág. 1.407. Véase también la cobertura que hace Forrest Pogue sobre el mismo período en *Ordeal and Hope*, págs. 220-221. Los japoneses usaron por primera vez el código JN-25 en junio de 1939; en otoño de 1940, el comandante William Friedman y su equipo ya lo habían descifrado. El Servicio de Señales de Inteligencia (SIS) logró la primera traducción de la máquina japonesa Púrpura (código diplomático) en septiembre de 1939 —Budiansky, *Battle of Wits*, págs. 164, 216 y sigs. Los japoneses modificaron su código naval, el JN-25, en diciembre de 1941, y en marzo de 1942 la Marina estadounidense ya había vuelto a descifrarlo.

28.Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 27, 23-33, 53.

29.Dyer, *Amphibians*, pág. 191; *Pearl Harbor Hearings* [Audiciones de Pearl Harbor], parte 4, págs. 1869, 1984. El Púrpura n° 867, fechado el 2 de diciembre (traducido entre el 3 y el 4 de diciembre), ordenaba al almirante Nomura destruir algunos códigos y una máquina Púrpura.

30.Robert Dallek, *The American Style of Foreign Policy*, Nueva York, Knopf, 1983, pág. 309.

31.Kenneth S. Davis, *FDR: The War President, 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, pág. 426.

32.Ibíd., págs. 416-417.

33. Cray, *General of the Army*, pág. 252.

34.Pogue, *Ordeal and Hope*, pág. 223.

35.Ibíd, págs. 225-228, Apéndice 1, pág. 432.

36.Stark al CINCPAC y al CINCAF, 6 de noviembre de 1941, *Pearl Harbor Hearings* [Audiciones de Pearl Harbor], parte 14, pág. 1.408; Pogue también se refiere a ello en *Ordeal and Hope*, pág. 221.

37.Para los Púrpuras 902 y 907, véase *Pearl Harbor and the Kimmel Controversy*, Apéndice C, pág. 4.

38.Pogue, *Ordeal and Hope*, pág. 228.

39.Diario de Stimson, 27 de noviembre de 1941, Biblioteca de Sterling Memorial, Yale University, New Haven, Connecticut.

40.Para Stark y los hechos del 7 de diciembre, véase *Pearl Harbor and the Kimmel*

Controversy, Apéndice D, pág. iv; B. Mitchell Simpson, *Admiral Arnold Stark: Architect of Victory, 1939-1945*, Columbia, Carolina del Sur, University of South Carolina Press, 1989, cap. 15; y Pogue, *Ordeal and Hope*, pág. 229.

41. Cray, *General of the Army*, pág. 255, n° radio 529, Secreto, 7 de diciembre de 1941, Washington D. C, al general de división Walter C. Short —George C. Marshall, *The Papers of George Catlett Marshall*, vol. 3: «The Right Man for the Job», 7 de diciembre-31 de mayo de 1943, Baltimore y Londres: Johns Hopkins University Press, 1991, pág. 7.

42. El radar sólo se conectaba tres horas al día —Cray, *General of the Army*. págs. 257-258.

43. Pogue, *Ordeal and Hope*, pág. 231.

44. Robert Sherwood, *Roosevelt and Hopkins, An Intimate History*, Nueva York, Harper & Bros, 1948, págs. 430-431.

45. Henry L. Stimson y McGeorge Bundy, *On Active Service in Peace and War*, Nueva York, Harper & Bros, 1948, págs. 195-196; y Godfrey Hodgson, *The Colonel: The Life and Wars of Henry Stimson, 1967-1950*, Nueva York, Knopf, 1990, págs. 242-243.

46. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins*, pág. 431.

47. H. H. Arnold, *Global Mission*, Nueva York, Harper & Bros, 1949, págs. 269-270.

48. *Ibíd*, pág. 272.

49. E. B. Porter, *Nimitz*, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, págs. 6-7.

50. Thomas Buell, *Master of Sea Power, A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little Brown, 1980, págs. 151-152.

51. Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 1-3.

52. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins*, pág. 431.

53. *Ibíd*, págs. 432-433.

54. Marshall, *Papers of George Catlett Marshall*, pág. 8, para n° de radio 736.

55. Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, U.S. Naval Institute Press, 1978, págs. 10 y sigs; Samuel Eliot Morison, *History of the United States Naval Operations in World War II*, vol. 3: *The Rising Sun in the Pacific, 1931-April 1942*, Boston, Little Brown, 1948, págs. 88 y sigs.

56. Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 3 y sigs.; Dull, *Battle History*, págs. 16 y sigs.

57. Davis, *FDR: War President*, págs. 340-342; Sherwood, *Roosevelt and Hopkins*, págs. 430 y sigs.; Morison, *The Rising Sun*, págs. 98 y sigs.

58. Morison, *The Rising Sun*, págs. 98 y sigs.; Dull, *Battle History*, págs. 15-19, ofrece la cobertura más sucinta; véase también Hashimoto Mochitsura, *Sunk, The Story of the Japanese Submarine Fleet*, traducción al inglés de E. H. M. Colegrove, Londres, Cassell, 1954; John Toland, *Infamy: Pearl Harbor and Its Aftermath*, Garden City, Nueva York, Doubleday, 1982; Husband E. Kimmel, *Admiral Kimmel's Story*, Chicago, University of Chicago Press, 1955; Simpson, *Admiral Harold Stark: Architect of Victory, 1939-1945*; Elliott Roosevelt, *As He Saw It*, Nueva York, Duell, Sloan, Pearce, 1946; y Maurice Matloff y Edwin L. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C, Departamento de la Armada, 1953.

59. Sherwood, *Roosevelt and Hopkins*, pág. 436.

1. *The Influence of the National Policy on the Strategy of a War*. La tesis de Ernest King, que presentó en la Academia Superior de la Marina de Guerra en 1932, citada en Thomas Buell, *Master of Sea Power. A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little Brown, 1980, págs. 94-95.

2. Buell, *Master of Sea Power*, págs. 152, 153; Kenneth S. Davis, *FDR: The War President, 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, págs 347 y sigs.; B. Mitchell Simpson, *Admiral Harold R. Stark: Architect of Victory, 1939-1945*, Columbia, South Carolina, University of South Carolina Press, 1985, cap. 10 en relación con el puesto de Stark. Roosevelt, oficialmente, relevó a Stark de su puesto de CNO el 12 de marzo de 1942, puesto que también pasó a ocupar King—Orden Ejecutiva 9.096, Doc. 42-2.195, Biblioteca Franklin Delano Roosevelt, Hyde Park, Nueva York.

3. George C. Marshall, *The Papers of George Catlett Marshall*, vol. 3: «*The Right Man for the Job*», 7 de diciembre de 1941-31 de mayo de 1943, Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1991, pág. 21.

4. D. Clayton James, *The Years of MacArthur*, vol. II: 1941-1945, Boston, Houghton Mifflin, 1975, primer capítulo.

5. Marshall, «The Right Man for the Job», pág. 15.

6. En la investigación sobre Pearl Harbor llevada a cabo en 1944 por el almirante Hart, el informe publicado el 11 de julio de 1945 declaraba: «Los almirantes Stark y Kimmel eran los oficiales al mando [...]. Las negligencias por parte de los almirantes Stark y Kimmel fueron más faltas de omisión que de comisión [...]. Indican la falta de una capacidad de juicio elevada, necesaria para ejercer un mando a la altura de su rango y las misiones que tenían asignadas [...]». (Lo mismo podría haberse dicho de Marshall y MacArthur.) Buell, *Master of Sea Power*, págs. 3-8, 11, 154-161.

7. *Ibíd.*

8. *Ibíd.*

9. *Ibíd.*, pág. 24.

10. Clark G. Reynolds, *Admiral John H. Towers. The Struggle for the Naval Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, pág. 44; Buell, *Master of Sea Power*, págs. 45, 55, 74, 79.

11. Buell, *Master of Sea Power*, págs. 86-88, 95.

12. *Ibíd.*, págs. 96-97-100.

13. *Ibíd.*, págs. 375, 96-97, 100, 103, 106.

14. *Ibíd.*, págs. 240, 110-111, 15, 123, 119; Documentos MacRea, Biblioteca Franklin Delano Roosevelt, Hyde Park, Nueva York.

15. Godfrey Hodgson, *The Colonel: The Life and Wars of Henry Stimson, 1887-1950*, Nueva York, Knopf, 1990, págs. 220 y sigs.; Robert Sherwood, *Roosevelt and Hopkins, An Intimate History*, Nueva York, Harper & Bros., 1948, pág. 163. Nota especial: véase también Ernest King y Walter Muir Whitehead, *Fleet Admiral King; A Naval Record*, Nueva York, W. W. Norton, 1952, para todos los aspectos relacionados con la carrera de King. Los documentos de King se

encuentran en la Biblioteca del Congreso, mientras que los registros oficiales están hoy, principalmente, en los Archivos Nacionales de EE.UU. Buell, como E. B. Potter, no suele especificar la fuente de sus materiales en lo referente a cartas y entrevistas.

16. Buell, *Master of Sea Power*, págs. 132-133.

17. E. B. Potter, *Nimitz*, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, págs. 22-23.

18. *Ibíd.*, págs. 30-55-56, 50, 61-62.

19. *Ibíd.*, pág. 141.

20. Diario de Roosevelt, 30 de julio de 1918 —Londres, Inglaterra, en Elliott Roosevelt, comp, *The Roosevelt s Letters, Being the Personal Correspondence of Franklin Delano Roosevelt*, vol. II: *1905-1928*, Nueva York, Duell, Sloan & Pierce, 1950, pág. 314. En ese momento Roosevelt era muy profrancés y decididamente antialemán, y se refería a ellos en toda su correspondencia llamándolos *Boches* [cabezas cuadradas].

21. El primer petrolero construido específicamente para ese propósito, el Murex, con una capacidad de 4.000 toneladas, se construyó en 1928 por encargo de Marcus Samuel, el fundador de la Shell Oil. Hizo que lo diseñaran teniendo en cuenta que debía transitar por el canal de Suez, y en pocos años tenía ya una flota entera en funcionamiento, incluidos el Conch, el Clam, el Elax, el Bullmouth, etc., construida en West Hartlepool, y posteriormente en los astilleros de sir James Lang & Co. Ltd., de Sunderland y Armstrong Mitchell & Co, de Newcastle-upon-Tyne —Robert Henriques, *Marcus Samuel: First Viscount Bearstead and Founder of the Shell Transpon and Trading Company, 1853-1921*, Londres, Barrie & Rockliff, 1960, pág. 118-119.

22. Potter, *Nimitz*, págs. 150, 174, 175, 166. Las fuentes de Potter incluyen comentarios extraídos de gran cantidad de entrevistas (sin fechar) realizadas a miembros de la Marina, así como cartas de Nimitz que se conservan en la Oficina del Centro de Historia Naval, en Washington D. C. Potter también estaba en posesión de cientos de horas de entrevistas grabadas con Nimitz (con pocas notas precisas tomadas), además de haber intercambiado una correspondencia de más de cien cartas con él. En la actualidad, éstas se encuentran en poder de la familia Potter. Los Informes de Acción, los documentos del CINCPAC, etc., están en los Archivos Nacionales de EE.UU. Los dos libros de Nimitz no cubren este período, sólo la guerra: Chester Nimitz y E. B. Potter, *Sea Power: A Naval History*, Englewood Cliffs, Nueva Jersey, Prentice Hall, 1960, y Nimitz y Potter, *Triumph in the Pacific: The Navy's Struggle Against Japan*, Englewood Cliffs, Nueva Jersey, Prentice Hall, 1963.

Capítulo 9

1. William Manchester, *American Caesar: Douglas MacArthur, 1880-1964*, Boston, Little, Brown, 1978, págs. 182, cita al RG1, MacArthur, en comunicación con White, n. d.; Frazier Hunt, *The Untold Story of Douglas MacArthur*, Nueva York, Devin Adair, 1954, pág. 203.

2. D. Clayton James, *The Years of MacArthur*, vol. 1: *1880-1941*, Boston, Houghton Mifflin, 1970, págs. 88-89.

3. Manchester, *American Caesar*, págs. 30, 35.

4. James, *The Years of MacArthur*, pág. 23.

5. Manchester, *American Caesar*, pág. 48; James, *The Years of MacArthur*, págs. 31 y sigs.

6. James, *The Years of MacArthur*, págs. 67-84.
7. Departamento de Guerra, HR, G-2, caja 128, Archivos Nacionales.
8. Douglas MacArthur, *Reminiscences*, Nueva York, McGraw-Hill, 1964, págs. 30-32; Comandante F. Freleth Winslow a CofS, 7 de agosto de 1908, Oficina del Administrador General-DF, documento 487.448, Archivos Nacionales.
9. D. MacArthur al administrador general del Ejército, 28 de julio de 1908, Doc. 487.448, informe del comandante Hudson en el mismo archivo.
10. James, *The Years of MacArthur*, pág. 109.
11. *Ibíd*, págs. 125-126.
12. *Ibíd*, pág. 130.
13. Henry J. Reilly, *Americans All: The Rainbow at War: Official History of the 42nd Rainbow División in the World War*, Columbus, Ohio, F. J. Heer Printing Co, 1936, pág. 6; MacArthur, *Reminiscences*, págs. 45-46; John J. Pershing, *My Experiences in the World War*, Nueva York, Viking Press, 1931, vol. 1, págs. 15 y sigs.
14. James, *The Years of MacArthur*, pág. 147.
15. Manchester, *American Caesar*, pág. 88.
16. James, *The Years of MacArthur*, pág. 164.
17. Hunt, *Untold Story*, págs. 74-76.
18. James, *The Years of MacArthur*, pág. 176; MacArthur, *Reminiscences*, pág. 57; Walter B. Wolf, *A Brief History of the Raibow División*, Nueva York, Scribners, 1919, págs. 8-10; Thomas Shipley, *The History of the A. E. F.*, Nueva York, Harper, 1920, págs. 78-79, 82 y sigs.
19. Francis Duffy, *Father Duffys Story*, Nueva York, Harper, 1919, pág. 130.
20. James, *The Years of MacArthur*, pág. 180; MacArthur, *Reminiscences*, págs. 58 y sigs.; S. L. A. Marshall, *The American Heritage History of World War I*, Nueva York, Rnopf, 1964, pág. 349.
21. MacArthur, *Reminiscences*, págs. 58, 70.
22. James, *The Years of MacArthur*, pág. 187; Oficina del Administrador General-PF [Project File], caja 371, RG 407, MacArthur Memorial Bureau of Archives, Norfolk, Virginia, y Archivos Nacionales.
23. MacArthur, *Reminiscences*, págs. 60-61.
24. James, *The Years of MacArthur*, pág. 191; Orden General 51, 42^a División, Cuartel General, 27 de julio de 1918.
25. Reilly, *Americans All*, págs. 547-548, 576-578; MacArthur, *Reminiscences*, págs. 63-64.
26. Reilly, *Americans All*, págs. 659-660; MacArthur, *Reminiscences*, pág. 66.
27. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 67.
28. *Ibíd*. pág. 63.
29. James, *The Years of MacArthur*, pág. 224; Reilly, *Americans All*, págs. 746-748.
30. Walter, Wolf, *A Brief Story of the Rainbow División*, Nueva York, Harper & Bros, 1919, pág. 52; Hunter Liggett, *Commanding An American Army: Recollections of the World War*, Nueva York, Harper, 1925, págs. 229-230.
31. Manchester, *American Caesar*, pág. 110.

32. MacArthur, *Reminiscences*, págs. 71-72; Faubion Bowers, «The Late General MacArthur, Warts and All», *Esquire*, enero 1967.
33. Manchester, *American Caesar*, pág. 135.
34. *Ibíd.* pág. 136; Hunt, *Untold Story*, pág. 117.
35. Manchester, *American Caesar*, pág. 142. Véase nota 60.
36. James, *The Years of MacArthur*, pág. 473.
37. Manchester, *American Caesar*, págs. 144-145.
38. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 99; James, *The Years of MacArthur*, págs. 373-374.
39. James, *The Years of MacArthur*, pág. 375-376.
40. Patrick Hurley, secretario de Guerra, a D. MacArthur, 28 de julio de 1932, Bonus Riot File, Documentos de Patrick J. Hurley, Biblioteca de la Universidad de Oklahoma, Norman, Oklahoma.
41. James, *The Years of MacArthur*, pág. 399.
42. Véase *New York Times*, 29 de julio de 1932 para entrevista del 28 de julio.
43. James, *The Years of MacArthur*, págs. 403, 406-407.
44. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 96.
45. Harold L. Ickes, *The Secret Diary of Harold L. Ickes*, Nueva York, Simon & Schuster, 1954, vol. I: *The First Thousand Days*, pág. 71.
46. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 101.
47. *Ibíd.*
48. En 1931, el presupuesto del Ejército y la fuerza aérea se redujo 347 millones de dólares; en 1934 se recortó hasta los 277 millones de dólares —MacArthur, *Reminiscences*, pág. 99.
49. Manchester, *American Caesar*, pág. 157.
50. MacArthur a Roosevelt, 9 de septiembre de 1935; *New York Times*, 4 de septiembre de 1935; comunicado de prensa del Departamento de Guerra, 18 de septiembre de 1935. MacArthur también mintió sobre ello. En sus *Reminiscences* (pág. 102) dice que Roosevelt «me lo ofreció todo [como alto comisionado], pero yo decliné porque implicaba mi retirada del Ejército», mientras que lo cierto fue que FDR retiró la oferta tras conocer los comentarios peyorativos que MacArthur hacía a sus espaldas —MacArthur, *Reminiscences*, pág. 102.
51. Harry Woodring, secretario de Guerra, a FDR el 21 de enero de 1938, Archivos Personales del Presidente, Documentos Roosevelt, documento 4.771, Biblioteca de Franklin D. Roosevelt, Hyde Park, Nueva York.
52. *Annual Report of the President of the Philippine Commonwealth*, 1940, pág. 10; *Annual Report of the President of the Philippine Commonwealth*, 1940, pág. 4.
53. James, *The Years of MacArthur*, pág. 531.
54. Manchester, *American Caesar*, pág. 182; carta de MacArthur al TAG, 1 de octubre de 1941, sub: Ops Plan R-5, WPD 417818; Louis Morton, *United States Army in World War II. The War in the Pacific. The Fall of the Philippines*, Washington D. C, Department of the Army, 1953, pág. 65.
55. *Christian Science Monitor*, 2 de noviembre de 1938 (cursiva añadida); Manchester, *American Caesar*, pág. 185.
56. Gavin M. Long, *MacArthur as Military Commander*, Londres, Collins, 1969, pág. 54.
57. Hunt, *Untold Story*, págs. 109-110.

Capítulo 10

1. Jonathan Wainwright, *General Wainwright's Story*, comp. Robert Considine, Garden City, Nueva York, Doubleday, 1946, pág. 122. La frase está tomada de una carta enviada por Wainwright a Roosevelt.
2. D. MacArthur a Joaquín M. Elizalde, febrero de 1941, RG1, MacArthur Memorial Bureau of Archives, Norfolk, Virginia (citado en adelante como MMBA); D. Clayton James, *The Years of MacArthur*, vol. I: *1880-1941*, Boston, Houghton Mifflin, 1970, págs. 507-508, citando el *Report on the National Defense of the Philippines*, de MacArthur, de abril de 1941.
3. Wainwright, *Wainwright's Story*, pág. 16.
4. Dwight D. Eisenhower, *At Ease: Stories I Tell to Friends*, Garden City, Nueva York, Doubleday, 1967, págs. 230-232.
5. C. L. Sulzberger, *A Long Row of Canals: Memoirs and Diaries, 1934-1954*, Nueva York, Mac-millan, 1969, pág. 672.
6. Elizalde a MacArthur, 16 de abril de 1941, RG L, MMBA.
7. Kenneth S. Davis, *FDR: The War President, 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, pág. 429-433; Louis Morton, *Strategy and Command: The First Two Years*, Washington D. C, Department of the Army, 1962, págs. 189-190; Forrest C. Pogue, *George C. Marshall: Ordeal and Hope, 1939-1942*, Nueva York, Viking Press, 1966, págs. 247-248; Henry Stimson y McGeorge Bundy, *On Active Service in Peace and War*, Nueva York, Harper & Bros., 1948, pág. 400-403; Enric Larrabee, *Commander-in-Chief* Nueva York, Harper & Row 1987, pág. 315, menciona la extorsión a Quezón y al Tesoro de Filipinas.
8. MacArthur a Elizalde, Febrero de 1941, RG 1, MMBA.
9. Douglas MacArthur, *Reminiscences*, Nueva York, McGraw-Hill, 1964, pág. 100.
10. Gerow al CofS, 16 de junio de 1941, Departamento de Planificación de Guerra (referido en adelante como WPD), 3602.21.
11. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 100.
12. Entrevista publicada en 1941 por John Hersey en *Men on Bataan*, Nueva York, Knopf, 1942.
13. Marshall a MacArthur, 20 de junio de 1941, Radio, Secreto, Oficina del jefe del Estado Mayor del Ejército (referida en adelante como OCS), 20850-15.
14. MacArthur a TAG, 27 de julio de 1941, RG 1, MMBA.
15. *Ibíd* (cursiva añadida).
16. Louis Morton, *The United States Army in World War II. The War in the Pacific, The Fall of the Philippines*, Washington D. C, Department of the Army, 1953, pág. 65.
17. Gerow a CofS, 30 de julio de 1941, WPD 4561-1; MacArthur al TAG, 1 de octubre de 1941, WPD 4178-18; Marshall a MacArthur, 21 de noviembre de 1941, WPD 44002-112, y la excelente exposición de Clayton James, *The Years of MacArthur*, vol. I, págs. 590 y sigs. Marshall lo cita a FDR el 9 de septiembre de 1941, OCS 18136-48.
18. Marshall a MacArthur, Radio, Secreto, OCS 8136-351. Véase también Gerow a CofS, 17 de julio de 1941, WPD 3251-52; Stimson a FDR, 25 de julio de 1945, OCS 181136-34.

19. James, *The Years of MacArthur*, vol. I, pág. 611; vol. II: 1941-1945, Boston, Houghton Mifflin, 1975, vol. II, pág. 28.
20. Respuestas de MacArthur al cuestionario de Louis Morton del 8 de febrero de 1954 —D. MacArthur, *Miscellaneous*, 201, Centro de Historia Militar, Fort McNair, Washington D. C.
21. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 128.
22. Samuel Eliot Morison, *The Two Ocean War, A Short History of the United States Navy in the Second World War*, Boston, Little, Brown, 1963, pág. 79. MacArthur protestó por la afirmación de su supuesto prejuicio contra la Marina. «Siempre he tenido por la magnífica Marina la misma estima y respeto que tengo por mi propio cuerpo.» Y añadió, además, «mi hermano y mi sobrino murieron con el uniforme de la Marina», aunque no en combate. En realidad, el hermano mayor de Douglas MacArthur falleció de apendicitis —*Reminiscences*, pág. 102; S. E. Morison, *United States Naval Operations in World War II*, vol. III: *The Rising Sun in the Pacific, 1931-April 1942*, Boston, Little, Brown, 1948, pág. 154.
23. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 121 (cursiva añadida).
24. *Ibíd.*; mensaje de radio de MacArthur a Marshall, NA/RG 165 (OPD, Exec 8, libro 3, Archivos de MacArthur); George C. Marshall, *The Papers of George Catlett Marshall*, vol. 3: «*The Right Man for the Job*», 7 de diciembre de 1941-31 de mayo de 1943, Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1991, págs. 101-102 (cursiva añadida); pág. 209.
25. Marshall a sir John Dill, 22 de mayo de 1943, NA/RG 165 (OPD, Exec 8, Libro 5).
26. Véase, p. ej., Andrew B. Cunningham, *A Sailor's Odyssey*, Nueva York, Dutton, 1951, que cubre con gran detalle la intensa guerra naval en el Mediterráneo, y más tarde desde su perspectiva de almirante primero. Ni en el Atlántico ni en el Mediterráneo sobraban barcos, y eso era algo que sabían todos los implicados.
27. Winston S. Churchill, *The Second World War*, vol. IV: *The Hinge of Fate*, Londres, Cassell, 1951, pág. 112.
28. James Dunningan y Albert Nofi, *Victory at Sea. World War II in the Pacific*, Nueva York, Morrow, 1995, pág. 177; William Manchester, *American Caesar: Douglas MacArthur, 1880-1964*, Boston, Little, Brown, 1978, pág. 244, da la cifra de 206.
29. George C. Kenney, *General Kenney Reports, A Personal History of the Pacific*, Washington D. C, U.S. Government Printing Office, 1987, págs. 33, 151-153.
30. Robert L. Eichelberger, *Dear Miss Em: General Eichelberger's War in the Pacific, 1942-1945*, comp. Jay Luvaas, Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1972, pág. 29.
31. Kenney, *General Kenney Reports*, págs. 26-27, 52-53.
32. Véase también Charles Willoughby y John Chamberlain, *MacArthur, 1941-1951*, Nueva York, McGraw Hill, 1954, pág. 35. Estos autores presentan un claro sesgo favorable a MacArthur; véase también Eichelberger, *Dear Miss Em*, pág. 29, que es mucho más ecuánime.
33. D. Clayton James, *The Years of MacArthur*, vol. II: 1941-1945, Boston, Houghton Mifflin, 1975, pág. 28.
34. James, *The Years of MacArthur*, vol. I, pág. 617, nota 36.
35. James, *The Years of MacArthur*, vol II, pág. 28.
36. James, *The Years of MacArthur*, vol. I, pág. 617. Véase también Wesley Craven y James

Cate, comps., *The Army Air Forces in World War II*, vol. I: *Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942*, Chicago, Chicago University Press, 1948, págs. 12, 191; Charles Willoughby y otros, comps. *Reports of General MacArthur*, Washington D. C, Department of the Army, 1950, vol. I, pág. 6; Romulo, *I Saw the Fall of the Philippines*, págs. 12, 26-28; MacArthur, *Reminiscences*, págs. 110 y sigs.; Theodore Friend, *Between Two Empires: The Ordeal of the Philippines, 1929-1946*, New Haven, Yale University Press, pág. 207; Morison, *Rising Sun in the Pacific*, pág. 156; James, *The Years of MacArthur*, vol. I, págs. 618— 619; Maurice Matloff y Edwin Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C, Department of the Army, 1959, págs. 77-78; David C. Evans y Mark Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, págs. 308-312; y Robert Wholstetter, *Pearl Harbor: Warning and Decisión*, Palo Alto, California, Standford University Press, 1962, pág. 396.

37. MacArthur, *Reminiscences*, págs. 112 y sigs.

38. *Ibid.*, pág. 113.

39. Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 26.

40. *Ibid.*, pág. 14.

41. *Ibid.* pág. 26.

42. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 114.

43. Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 9.

44. *Ibid.*, pág. 12.

45. MacArthur a TAG, 1 de octubre de 1941, tema: Planes Operativos R-5, WPD 4178-18; memorándum, Marshall a MacArthur, 18 de octubre de 1941, sub: USAFFE, WPD 4175-18; cartas, CofS (Marshall a CG [USAFFE, MacArthur]), 21 de noviembre de 1941: Cooperación entre Gran Bretaña y Estados Unidos en el Extremo Oriente, WPD 4402-122; carta, CG USAFFE a CG SLF, 3 de diciembre de 1941 tema: Defensa de Filipinas, AG 381 (12-3-41), Registros filipinos; orden de carta, CG USAFFE a CG V-MF, 3 de diciembre de 1941, tema: Defensa de Filipinas, AG 381 (12-3-41), Registros filipinos.

46. Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 17.

47. Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 79.

48. Morison, *Rising Sun in the Pacific*, págs. 168-169.

49. Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 87.

50. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 120.

51. *Ibid.*

52. H. H. Arnold, *Global Mission*, Nueva York, Harper & Bros., 1949, pág. 272.

53. Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 80.

54. Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 20.

55. Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 79.

56. Lewis Brereton, *The Brereton Diaries*, Nueva York, Appleton-Century, 1946, pág. 41.

57. Morton, *The Fall of the Philippines*, págs. 81, 86-87 (cursiva añadida).

58. *Ibid.*, págs. 81 y sigs.; MacArthur al Departamento de Guerra, Radio, a AGWAR n° 1.133, 8 de diciembre de 1941, y MacArthur a AGWAR, Radio n° 1.135, 9 de diciembre de 1941, ambos

mensajes en AG 381 (11-27-41), Extremo Oriente. Véase también Craven y Cate, comps., *The Army Air Forces in World War II*, vol. 3, págs. 200 y sigs.

59.Morton, *The Fall of the Philippines*, págs. 85-87; Ernest Miller, *Bataan Uncensored*, Minneapolis, Hart Publications, 1949, pág. 67; Pro CA Brig (A4) Rpt Opns, pág. 3; Informe final de Wainwright, Anexo IX, USAFFE, USMP, Rpt Gen. Sage, 28 de febrero de 1951.

60.Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 87.

61.Ibíd., 88,91.

62.Morison, *Rising Sun in the Pacific*, pág. 151.

63.Marshall, «*The Right Man for the Job*», pág. 15; Marshall a MacArthur, 11 de diciembre de 1941, Radio, Secreto, NA/RG 165 (OCS, Proyecto de Archivo Decimal 1941-43, Filipinas).

64.Carta al autor del almirante de la Flota sir Henry Leach, 26 de marzo de 2001.

65.Martin, Gilbert, *The Second World War. A Complete History*, Nueva York, Henry Holt, 1989, pág. 276.

66.Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 28.

68.Coronel Richard Mallonée, «*Bataan Diary*» (2 MS volúmenes sobre las operaciones de la 2ª de Infantería), vol. II, 1941-1942, Centro de Historia Militar, Washington D. C, pág. 76.

69.James, *The Years of MacArthur*, vol. II, 63; William E. Dyess, *The Dyess Story*, Charles Lea-velle, comp., Nueva York, G. R Putnam Sons, 1944, págs. 47, 61.

70.MacArthur, *Reminiscences*, pág. 125.

71.Robert Levering, *Horror Trek: A True Story of Bataan, the Death March, and Three and One Half Years in Japanese Prison Camps*, Dayton, Ohio, impresión privada, 1940, pág. 40.

72.Ibíd.

73.General Wainwright, *Repon of Operations of USAFFE and USFIP in the Philippine Islands, 1941-1942* (una copia se encuentra en la Delegación de Registros del Departamento, AGO; otra, en el Centro de Historia Militar, Washington D. C), incorpora una serie de informes independientes sobre distintos asuntos, a la que se añaden 28 anexos o apéndices de gran valor. Véase aquí el Anexo VIII, págs. 36-38; diario de Braly, 29-31 de diciembre de 1941; diario de Benson Guyton, 25 de diciembre de 1941-3 de mayo de 1942; Documentos de Guyton. También la serie de entrevistas con D. Clayton James, por ejemplo la de Wright Collier, Guyton, en James, *The Years of MacAnhur*, vol. II, págs. 814-815; William C. Braly, «*Corregidor: A Name, A Symbol, A Tradition*» (MS basado en sus diarios 1941-1942), págs. 10, 24, Documentos Braly; Wright, «*To Hell and Back*», 2, pág. 21; y Levering, *Honor Trek*, págs. 222-223.

74.James, *The Years of MacAnhur*, vol. II, 32.

75.Sidney Huff, con Joe Morris, *My Fifteen Years with General MacAnhur*, Nueva York, Apple-ton-Century, 1964, págs. 43-44; *Manila Star Repórter*, 8 de junio de 1945; Carlos Romulo, *I Saw the Fall of the Philippines*, Garden City, Nueva York, Doubleday, 1942, págs. 199-101; Allison Ind, *Bataan, The judgment Seat: The Saga of the Philippines Command of the United States Army Air Force, May 1941 to May 1942*, Nueva York, Macmillan, 1944, pág. 208; Bradford Chynoweth, «*Visayan Castaways*» (MS que cubre experiencias entre los años 1941-1945), Centro de Historia Militar, Washington D. C, págs. 18-56.

76.Véanse Wainwright, *Repon of Operations*, anexo VIII, págs. 1-29, Rockwell Narrative, 2;

- James y William Belote, *Conegidor: The Saga of a Fortress*, Nueva York, Morrow, 1967, pág. 14.
77. Paul Hasluck, *The Government and the People, 1942-1945*, Canberra, Australian War Memorial, 1952, págs. 113-114; James, *The Years of MacArthur*, vol. II, pág. 66.
78. Marshall a FDR, 25 de diciembre de 1941, NA/RG 166 (OPD, Exec 8, libro 1). Véase también Maurice Matloff y Edwin Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C, Department of the Army, 1959, págs. 89-94; Marshall, «*The Right Man for the Right Job*», págs. 37-38, 53; NA/RF 165 (OCS, miscelánea cronológica).
79. Marshall a MacArthur, radio n° 932, Secreto, 13 de enero de 1942, NA/RF 165 (OPD, Exec 8, libro 2).
80. Marshall a King, memorándum, 20 de enero de 1942, Marshall, «*The Right Man for the Job*», pág. 74; Marshall a FDR, 4 de febrero, 1942, 1942, Documentos Roosevelt (PSF, Safe, Marshall), Biblioteca de Franklin D. Roosevelt, Hyde Park, Nueva York.
81. Marshall a FDR, memorándum, Secreto, 26 de junio de 1942, GCMRL/G C Documentos Marshall (Oficina del Pentágono, selección); Marshall a general de brigada D. MacArthur, Radio, Secreto, 11 de diciembre de 1941, págs. 84-85, 15.
82. Wainwright, *Wainwright Story*, págs. 45, 65.
83. *Ibíd.*, pág. 50-51.
84. *Ibíd.*, pág. 54.
85. *Ibíd.*, págs 3-4.
86. James, *The Years of MacArthur*, vol. II, pág. 18.
87. *Ibíd.*, 100-101.
88. *Ibíd.*, págs. 101 y sigs.
89. Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 86.
90. *Ibíd.*, pág. 82.
91. Coronel Glen R. Townsend, «Defense of the Philippines» (MS de la 11ª de Infantería), Centro de Historia Militar, págs. 9-11; Informe de operaciones del Ejército estadounidense en el Extremo Oriente y de las Fuerzas Armadas de EE.UU. en Filipinas (informe principal de Wainwright), Centro de Historia Militar, microfilme, MSU, págs., 27 y sigs.; Clark Lee, *They CaliIt Pacific*, Londres, John Long, 1943, págs. 71-90; coronel Clyde Selleck, 71ª División (Ejército filipino), Nota, Centro de Historia Militar, págs. 57-58; y D. Clayton James, comp., *South to Bataan, North to Mukden: The Prison Diary of Brig. Gen. W. E. Brougher*, Athens, Georgia, University of Georgia Press, 1971, págs. 10-12. Véanse también varias entrevistas con Clayton realizadas por Collier, Mil-ton Hill, etc., 1971; John Toland, *But Not in Shame: The Six Months after Pearl Harbor*, Nueva York, Random House, 1961, págs 110-113.
92. Wainwright, *Wainwright Story*, págs. 117-118.
93. *Ibíd.*, pág. 118.
94. *Ibíd.*, pág. 119.
95. Morton, *The Fall of the Philippines*, págs. 572 y sigs.; Wainwright, *Wainwright Story*, págs. 142 y sigs.
96. James, *The Years of MacArthur*, vol. I, págs. 608-609.
97. Robert Hotz, comp., *The Way of a Fighter: Claire Lee Chennault*, Nueva York, Putnam,

1949, pág. 124; Edgar Whitcomb, *Escape from Corregidor*, Chicago, University of Chicago Press, 1958, pág. 28; Francis Sayre, *Glad Adventure*, Nueva York, Macmillan, 1957, pág. 223.

98. James, *The Years of MacArthur*, vol. II, págs. 4-5.

99. Manchester, *American Caesar*, págs. 182-183.

100. Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 601.

101. El material que sigue se ha tomado en su totalidad de William Dyess, *The Dyess Story: The Eyewitness Account of the Death March from Bataan and the Narrative Experiences in Japanese Prison Camps and of Eventual Escape*, compilado por Charles Leavelle, págs. 67-180. Véase también Wainwright, *Wainwright Story*, y la entrevista del autor con el comandante Burt Bank, AAF, 21 de septiembre de 2001. La marcha se inició el 10 de abril de 1942, recorrió algo más de 100 kilómetros a la carrera, entre Mariveles y San Fernando, y 10 kilómetros a pie, desde Capers hasta O'Donnell. Un pequeño tramo se cubrió en tren —*The Dyess Story*, pág. 96; Morton, *The Fall of the Philippines*, pág. 467; coronel James V. Collier, Cuadernos IV, pág. 18, en MMBA.

102. Dyess atestigua las muchas atrocidades cometidas por los japoneses. El teniente Jaspas Holmes leyó muchos de los diarios de los japoneses capturados que se encontraron en el campo de batalla. En uno se hacía referencia a dos prisioneros de guerra estadounidenses que habían intentado escapar, sin éxito. Su castigo: «Un cirujano japonés les cortó el hígado para ver cuánto tiempo eran capaces de sobrevivir». No había anestesia —W. Jaspas Holmes, *Double-Edged Secrets: U. S. Naval Intelligence Operations in the Pacific During World War II*, Annapolis, Naval Institute Press, 1979, pág. 123.

103. Wainwright, *Wainwright Story*, pág. 156.

104. *Ibíd.*, pág. 225.

105. *Ibíd.* págs. 194-195, 203-205.

106. Gilbert, *Second World War*, pág. 297.

107. *Ibíd.*, pág. 282.

108. Pogue, *Ordeal and Hope*, págs. 254, 255.

109. Memorandum dirigido al presidente de EE.UU., 25 de marzo de 1945, Marshall, «*The Right Man for the Job*», págs. 147; Pogue, *Ordeal and Hope*, págs. 253-254.

110. Véase el artículo de Hampton Sides aparecido en el *International Herald Tribune* el martes, 29 de mayo de 2001, pág. 9, en el que él, anterior prisionero de guerra, comenta que en ese momento hay 46.417 antiguos prisioneros de guerra que viven en Estados Unidos, totalmente olvidados por el Gobierno.

Capítulo 11

1. Alex Danchev, *Very Special Relationship. Field-Marshal Sir John Dill and the Anglo-American Alliance, 1941-1944*, Londres, Brassey's Defence Publications, 1986, págs. 58-59

2. Ed Cray, *General of the Army: George C. Marshall, Soldier and Statesman*, Nueva York, W. W. Norton, 1990, pág. 272.

3. Lord Moran, *Churchill, The Struggle for Survival, 1940-1965, Taken from the Diaries of Lord Moran*, Boston, Houghton Mifflin, 1966, pág. 11.

4. *Ibíd.* pág. 12; Martin Gilbert, *Churchill, A Life*, Londres, Heinemann, 1991, pág. 713.

5. *Washington Post*, jueves, 25 de diciembre de 1941.

6. Moran, *Churchill*, pág. 14; Kenneth S. Davis, *FDR: The War President 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, pág. 369.

7. Robert Sherwood, *Roosevelt and Hopkins, An intimate History*, Nueva York, Harper & Bros., 1948.

8. Martin Gilbert, *Winston S. Churchill, 1941-1945*, vol. VIII: *Road to Victory*, Londres, Heinemann, 1983, pág. 23.

9. Charles de Gaulle, *The Complete Memoirs of Charles de Gaulle*, Nueva York, Viking Press, 1965, pág. 79.

10. J. B. Duroselle, *L'Abime, 1939-1944*, París, Imprimerie Nationale, 1986, págs. 334-335; y Davis, *FDR: The War President*, págs. 377-379.

11. Moran, *Churchill*, pág. 15.

12. *New York Post*, 27 de diciembre de 1941; *Washington Post*, 27 de diciembre de 1941.

13. Moran, *Churchill*, pág. 16-19.

14. *Washington Post*, domingo, 21 de diciembre de 1941. La reputación de King, incluso entre los miembros de su propia familia, era pésima. Un joven oficial que salía con una de sus seis hijas comentaba de él que era muy temperamental. Su hija mostraba su desacuerdo: «No, para nada, es justo al revés, si es de lo más equilibrado: está siempre furioso».

15. Para más detalles, véase Danchev, *Very Special Relationship*. Lord AJanbrooke también los proporciona sobre Dill, que era un buen amigo suyo, Lord AJanbrooke, *War Diaries, 1939-1945*, Londres, Weidenfeld & Nicholson, 2001; y, finalmente, el *Dictionary of National Biography*.

16. Cray, *General of the Army*, págs. 271-272.

17. Gilbert, *Road to Victory*, pág. 35; Davis, *FDR: War President*, págs. 394-395.

18. Winston Churchill, *The Second World War*, vol. III: *The Grand Alliance*, Londres, Cassell, 1950, págs. 598-599; Gilbert, *Road to Victory*, págs. 39, 40; Conferencia de Washington, memorándum n° 17, Anexos VI, VI y VIII de los Documentos del Gabinete, 99/17; y el mismo memorándum n° 17, Anexo I, «American and British Strategy», redactado por la Junta Combinada de Jefes del Estado Mayor el 14 de enero de 1942.

19. Brindis de Churchill, *New York Times*, viernes, 2 de enero de 1942.

Capítulo 12

1. Operación MO (Yamamoto), Operación del alto mando japonés en Port Moresby, mayo de 1942, vol. V, subtítulo: «Mayo 1941, Operaciones MO», documento 18661, en Sección de Traductores e Intérpretes Aliados (ATIS), Área del sudoeste del Pacífico, Archivos Nacionales.

2. Entre el 5 y el 18 de enero de 1942, submarinos Pollack, Gudgeon, Pompano, Tautog y Plunger —Samuel Eliot Morison, *History of the United States Naval Operations in World War II*, vol. III: *The Rising Sun in the Pacific, 1931-April 1942*, Boston, Little, Brown, 1948, págs. 258 y sigs.

3. *Ibid.* págs. 272, 273. Véase F. C. van Oosten, *The Battle of the Java Sea*, Londres, Ian Allan,

1975, para más detalles sobre estas batallas, incluidas fuentes holandesas y japonesas.

4. Samuel E. Morison, *The Two-Ocean War: A Short Story of the United States Navy in the Second World War*, Boston, Little, Brown, 1963, págs. 91 y sigs; Kenneth S. Davis, *FDR: The War President 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, pág. 406.

5. Morison, *Two-Ocean War*, pág. 100; Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941— 1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, págs. 62-63.

6. John Deane Potter, *Admiral of the Pacific: The Life of Yamamoto*, Londres, Heinemann, 1965, pág. 3.

7. *Ibíd.* págs. 9, 11, 12, 14.

8. Potter, *Admiral of the Pacific*, págs. 15, 19, 24-25; David C. Evans y Mark R. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics and Technology of the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1998, pág. 532.

9. Evans y Peattie, *Kaigun*, pág. 532.

10. Potter, *Admiral of the Pacific*, págs. 41, 44.

11. Mitsuo Fuchida y Masatake Okumiya, *Midway: The Battle That Doomed Japan*, Annapolis, Naval Institute Press, 1955, pág. 79.

12. Comandante Okuyima Masatake, febrero de 1959, en *ibíd.*, pág. 18.

13. Almirante Chester Nimitz, Informe del CINCPAC, 28 de junio de 1942, Archivos Nacionales.

14. W. Jaspas Holmes, *Double-Edged Secrets: U.S. Naval Intelligence Operations in the Pacific During World War II*, Annapolis, Naval Institute Press, 1979, pág. 71; Samuel Eliot Morison, *History of the United States Naval Operations in World War II*, vol. IV: *Coral Sea, Midway and Submarine Actions, May 1942-August 1942*, Boston, Little, Brown, 1949, págs. 87 y sigs.

15. Holmes, *Double-Edged Secrets*, pág. 71. Para despachos de radio: COMINCH (mayo 1942) 111245; CINCPAC, mayo, 1942, 050321, 080252, 080346, 080402, Archivos Nacionales.

16. Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 72-73.

17. Martín Gilbert, *Churchill, A Life*, Londres, Heinemann/Minerva, 1991, pág. 719.

18. Dull, *Battle History*, págs. 117, 118.

19. *Ibíd.*, págs. 129-130.

20. *Ibíd.*, págs. 124-126.

21. *Ibíd.*, págs. 125-126.

22. Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 85, 87, 89. El HYPO, como el OP-20-G en Washington y el SIS del Ejército, se valía en gran medida, para la criba de los datos buscados, de enormes ordenadores IBM cedidos a las Fuerzas Armadas estadounidenses y que funcionaban con millones de «tarjetas perforadas», que la empresa vendía a dichos servicios. Pero lo que ni Nimitz, ni Layton ni Holmes sabían era que el patriótico presidente de IBM, Thomas Watson, y su principal asesor legal, Harrison Chauncey, también tenían alquiladas, al mismo tiempo, centenares de esas máquinas en el Tercer Reich de Hitler. Las extraordinarias victorias e «hitos» alemanes habrían resultado inconcebibles en gran medida sin las computadoras y las tarjetas perforadas de IBM, que hicieron posible no sólo realizar un censo completo de la población alemana y de los

países conquistados, sino también rastrear a todos y cada uno de los judíos que habitaban en ellos. Esos rudimentarios ordenadores estaban presentes incluso en los campos de concentración más grandes, y permitían «personalizar» a cada prisionero y conocer su entorno. Gracias a ellos se asignaba un número a cada recluso, incluidos los niños desde su nacimiento. Es más, las máquinas IBM permitían el funcionamiento de todo el sistema ferroviario nazi, y con ellas se podía localizar cualquier locomotora o vagón de carga. Así fue como aumentó de manera notable la eficacia en el transporte de tropas alemanas a los diversos países ocupados, y así fue también como pudo catalogarse todo el armamento del Tercer Reich para ulteriores servicios militares. Dicho en pocas palabras, el mismo Thomas Watson que ayudaba a las Fuerzas Armadas norteamericanas y aliadas, también colaboraba activamente con el enemigo, y fue, por tanto, responsable de miles de muertes de estadounidenses y ciudadanos de otros países aliados. A pesar de ello, y a diferencia de lo que sucedió con muchas otras empresas, como la Rockefeller y la Standard Oil, a las que el Departamento de Estado incluyó en su Lista Negra, la IBM se libró con éxito de toda mancha en su historial. Y no sólo eso: al terminar la guerra, Watson exigió y obtuvo compensaciones del Gobierno por la pérdida o el daño sufrido por sus máquinas, así como por los ingresos que los alemanes, tras la derrota, dejaron de ingresar a la empresa. Ello fue así por la asombrosa influencia que Watson ejercía en el Gobierno y el Departamento de Estado. Un estudio serio y detallado de las actividades de Watson e IBM puede leerse en Edwin Black, *IBM and the Holocaust: The Strategic Alliance Between Nazi Germany and America's Most Powerful Corporation*, Nueva York, Crown Publishers, 2001. (Watson fue recibido por Hitler, Göring y el presidente del Reichsbank, Hjalmar Schacht, en junio de 1937, en un acto en que se le concedió la Cruz al Mérito del Aguila y la Estrella instituida por Hitler.)

23.Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 85-89. Despachos de radio: CINCPAC, emitidos en mayo de 1942: 160307, 160325, 180357, 180403, 210137; junio de 1942: 040014, 040245, 040715, 040801, 040811, 040959, 041847, 042331, 042340, 050052, 050129, 050335, 050611, 050915, 051134, 051203, 051225, 060315, 060831; recibidos en junio de 1942: 041445, 041804, 041835, 042020, 042135, 042153, 042158, 042255, 05001, Archivos Nacionales.

24.Thomas Buell, *The Quiet Warrior, A Biography of Admiral Raymond Spruance*, Boston, Little, Brown, 1974, pág. 183.

25.Holmes, *Double-Edged Secrets*, pág. 23; E. B. Potter, *Nimitz*, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, pág. 83. Edwin Layton corrobora lo sucedido en este encuentro, así como en los que lo precedieron y siguieron, de forma todavía más exhaustiva. Véase Edwin T. Layton, con Roger Pineau y John Costello, «*And I Was There*»: *Pearl Harbor and Midway —Breaking the Secrets*, Nueva York, Morrow, 1985, págs. 420-430.

26.Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 95-96.

27.Thomas Buell, *Master of Sea Power. A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little, Brown, 1980, pág. 478.

28.Buell, *The Quiet Warrior*, págs. 139-140.

29.Morison, *Coral Sea, Midway*, págs. 104-105; Buell, *The Quiet Warrior*, pág. 183.

30.Dull, *Battle History*, págs. 139-141.

31.Fuchida y Okumiya, *Midway*, págs. 160 y sigs.

32. Theodore Taylor, *The Magnificent Mitscher*, Nueva York, W. W. Morton, 1954, págs. 127 y sigs.
33. Buell, *The Quiet Warrior*, pág. 156.
34. Morison, *Coral Sea, Midway*, págs. 127 y sigs.
35. Taylor, *The Magnificent Mitscher*, pág. 89, Morison, *Coral Sea, Midway*, pág. 98.
36. Morison, *Coral Sea, Midway*, pág. 103.
37. *Ibíd.*, págs. 104-105.
38. *Ibíd.*, pág. 113.
39. *Ibíd.*, págs. 115, 117; Taylor, *The Magnificent Mitscher*, pág. 130.
40. Dull, *Battle History*, pág. 158; Morison, *Coral Sea, Midway*, pág. 135.
41. Morison, *Coral Sea, Midway*, pág. 137.
42. *Ibíd.*, págs. 149-150; Dull, *Battle History*, págs. 165-166; Taylor, *The Magnificent Mitscher*, pág. 136.
43. Morison, *Coral Sea, Midway*, págs. 156 y sigs.; Dull, *Battle History*, págs. 162 y sigs.; Morison, *Two-Ocean War*, pág. 160; Potter, *Nimitz*, pág. 107 —Potter afirma erróneamente que los japoneses perdieron a 2.500 hombres y 322 aviones (aunque sólo llevaban 234 aparatos a bordo de los cuatro portaaviones, según las cifras de fuentes japonesas que publica Dull, *Battle History*, pág. 140).
44. King y Muir, *Fleet Admiral King*, pág. 380.
45. *Ibíd.*; Potter, *Nimitz*, pág. 107. «De no haber dispuesto de información anticipada de los movimientos japoneses, y de habernos encontrado con nuestros portaaviones dispersos —reconoció Chester Nimitz—, la batalla de Midway habría tenido un desenlace muy diferente», Informe de CINCPAC, 28 de junio de 1942, y Morison, *Coral Sea, Midway*, pág. 158. Una de las mayores injusticias de la historia de la Marina de EE.UU. estaba a punto de tener lugar. «Sólo Nimitz y algunos de sus más estrechos colaboradores saben [...] que nuestro éxito estratégico en la acción [Midway] se debió en gran medida a la excepcional capacidad de Joe Rochefort para oler «algo raro» en los mensajes interceptados [a los japoneses]», comentó Ed Layton, oficial de Inteligencia de la Flota. El comandante Jack Redman, del OP-20-G, a pesar de carecer de experiencia real como criptoanalista, había insistido hacía tiempo al almirante King de que el comandante Rochefort se equivocaba totalmente al asegurar que «AF» se refería a Midway. «AF» se refería a la isla de Johnston, mantenía él férreamente. Por su parte, King creía que podía referirse a las Fiji o a Nueva Caledonia. Por fortuna para la Marina de Estados Unidos y para el desenlace de la guerra, Chester Nimitz confiaba más en el juicio de Rochefort y en su dilatada y exitosa carrera de experto en lengua japonesa y criptoanalista. De modo análogo, a Redman también se le pusieron «los pelos de punta» al tener conocimiento de la conclusión de Rochefort, según reconoció Ed Layton, testigo de su triste fiasco. Jack Redman, a aquellas alturas ya presa de la desesperación, logró enviar un mensaje codificado de alerta a un co-conspirador, el comandante Joseph Wenger: «Líbrate de Rochefort a cualquier precio». Layton reveló luego que Jack Redman, su hermano el capitán Joseph Redman (director de comunicaciones navales en Washington) y el almirante Frederick Home convencieron al almirante King para que volviera a destinar al comandante Rochefort a EE.UU. y lo sustituyera por el capitán William Goggins, oficial de

comunicaciones competente pero sin conocimiento ni experiencia como criptoanalista ni como lingüista especializado en japonés. En realidad, a Goggins acababan de despedirlo como responsable de la OP-20-G en Washington tras sólo siete semanas en el cargo. La noticia de aquel relevo totalmente inesperado supuso un «duro golpe a nuestra moral», afirmó Jaspar Holmes. Para mayor desesperación del HYPO, no fue otro que el recién ascendido capitán Jack Redman el destinado a Pearl Harbor como lugarteniente de comunicaciones de Nimitz, lo que indignó a éste, que además descubrió que Redman había intentado expulsar y lograr el relevo de Ed Layton. King, que no tuvo más remedio que reconocer que se había equivocado de medio a medio en relación con «AF», había buscado y obtenido su venganza. En cuanto al comandante Joe Rochefort, no le llegaría nunca el ascenso ni la medalla al mérito —en realidad merecía la Medalla de Honor del Congreso—, sino un traslado a un puesto que nada tenía que ver con la Inteligencia Naval, al mando de un astillero naval de San Francisco. Los archivos reservados de «El caso Rochefort» sólo se desclasificaron cuarenta años más tarde. Véase almirante Edwin T. Layton, *Midway*, págs. 408-409, 466-468; Stephen Budiansky, *Battle of Wits: The Complete Story of Codebreaking in World War II*, Nueva York, Free Press, 2000, págs. 22-23; y Holmes, *Double-Edged Secrets*, págs. 115-117.

46. Fuchida y Okumiya, *Midway*, pág. 268.

47. *Ibid.*, págs 16, 285.

48. *Ibid.*, págs, 285-286.

Capítulo 13

1. MacArthur a Sutherland, 17 de marzo de 1942, en Douglas MacArthur, *Reminiscences*, Nueva York, McGraw-Hill, 1964, pág. 145.

2. Citado en Clark Lee, *They Cali It Pacific*, Nueva York, Viking Press, 1943, pág. 289.

3. *Melbourne Herald*, 27 de diciembre de 1941; Winston Churchill, *The Second World War*, vol. IV: *The Hinge of Fate*, págs. 7,8.

4. Churchill, *Hinge of Fate*, págs. 5,6,9-11.

5. *Melbourne Herald*, 27 de diciembre de 1941.

6. Churchill, *Hinge of Fate*, págs. 7-8, 15.

7. Martin Gilbert, *The Second World War, A Complete History*, Nueva York, Henry Holt, 1989, págs. 307, 361.

8. MacArthur, *Reminiscences*, pág. 145.

9. Robert L. Eichelberger, *Dear Miss Em: General Eichelbergers War in the Pacific, 1942-1945*, Jay Luvaas, comp., Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1972, págs. 26, 30.

10. *Ibid.*, pág. 4.

11. *Ibid.*

12. *Ibid.*, págs. 8-13.

13. Wesley Frank Craven y James Lea Cate, comps., *The Army Air Forces in World War II*, vol. IV: *The Pacific, Guadalcanal to Saipan, August 1942 to July 1944*, Chicago, University of Chicago

Press, 1950, pág. 7.

14. George Kenney, *General Kenney Reports. A Personal History of the Pacific War*, Nueva York, Duell, Sloan & Pierce, 1949, pág. 2.

15. *Ibid.*, págs. ii, 31.

16. *Ibid.*, pág. 61.

17. *Ibid.*, págs. 65, 76.

18. *Ibid.*, págs. 151, 154.

19. MacArthur, *Reminiscences*, págs. 164, 165; Eichelberger, *Dear Miss Em*, pág. 62.

20. Kenney, *Reports*, pág. 93.

21. *Ibid.*, pág. 103.

22. *Ibid.*, pág. 103.

23. Craven y Cate, comps, *The Pacific*, pág. 26.

Capítulo 14

1. Fuchida Mitsuo y Masatake Okumiya, *Midway: The Battle That Doomed Japan*, Annapolis, Naval Institute Press, 1955, pág. 268.

2. COMINCH a C/SA, carta FFA/A16-3 (1), ser 00544, 25 de junio de 1942, tema: WATCH-TOWER, Archivos Nacionales.

3. Thomas Buell, *Master of Sea Power. A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little, Brown, 1980, pág. 166.

4. Ike a Marshall, en Maurice Matloff, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C, Department of the Army, 1959, pág. 157.

5. Buell, *Master of Sea Power*, pág. 207; G. C. Marshall, *Papéis of George Catlett Marshall*, vol. III: «*The Right Man for the Job*», *December 7, 1941-May 31, 1943*, Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1991, págs. 269-270, donde Marshall afirma que «tal vez sea muy popular en Estados Unidos»; Kenneth S. Davis, *FDR: The War President, 1940-1943*, Nueva York, Random House, 2000, pág. 539. «El efecto sobre Roosevelt era electrificante», citando a Davis, pág. 539.

6. Alex Danchev, *Veiy Special Relationship: Field-Marshal Sir John Dill and the Anglo-American Alliance, 1941-1944*, Londres, Brassey's Defence Publications, 1986, pág. 35.

7. Buell, *Master of Sea Power*, pág. 208 (cursiva original).

8. *Ibid.*, págs. 215-217.

9. *Ibid.*, págs. 218, 193, King a Roosevelt.

10. Plan titulado «Limited Amphibious Offensive in South and Southwest Pacific» [Ofensiva Anfibia Limitada en el Sur y el Sudoeste del Pacífico]; Turner al almirante Hepburn, memorándum, marzo de 1943; COMINCH 231255; George Carroll Dyer, *The Amphibians Carne to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turna*; vol. 1, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1972, pág. 272.

11. COMPHIBFORSCOPAC (Turner) a COMSOPAC (Ghormley) 192350, julio de 1942;

COMSOPAC a CINCPAC 210050, julio de 1942; Dyer, *Amphibians*, págs. 269-275.

12.Dyer, *Amphibians*, págs. 203-205; CON al comandante de Transportes del Atlántico, carta, OP-22-A; P16-3/S82-3/Ser 87722 del 27 de septiembre de 1940, y CON al comandante de Transportes del Atlántico y al comandante de la Fuerza del Pacífico, carta, OP-22-A (SC) P-16-3/Ser 074422, 25, 41, Archivos Nacionales.

13.Capitán de la marina estadounidense Roswell Daggett (Ret), al almirante Dyer, carta del 8 de enero de 1960, en Dyer, *Amphibians*, pág. 206.

14.Los APD eran buques auxiliares y cargueros, que a su vez se denominaban APA, AKA, es decir, transportes de ataque y cargueros de ataque. Tipos de naves de desembarco: barcasas de 10 metros, lanchas de 12 metros; algunas con rampa en la proa; barcasas tanque de 15 metros; barcasas tanque de 17 metros, y otras para artillería. Véase tabla de Dyer, pág. 209.

15.Archivo n° FE23/Ae-1, serie 00342. *Secret Amphibious Forcé, South Pacific Force, Office of the Commander: COMSOPAC a CINCPAC*, memorándum firmado por R. K. Turner; *Landing Operations Doctrine 1938* [Protocolo de Operaciones de Desembarco 1938], modificación n° 1, mayo de 1941, que suponía una revisión completa del FTP 167, y Cambio n° 2, 1 de agosto de 1942. Turner en la Escuela Naval de Guerra durante las maniobras anfibia de 1936, 1937 y 1938.

16.Alexander Archer Vandegrift y Robert Asprey, *Once a Marine. The Memoirs of General A. A. Vandegrift*, Nueva York, W. W. Norton, 1964, pág. 111.

17.COMSOPAC a King, 081012, 081017, 08110, 20 de julio de 1942; John Miller, *The United States Army in World War II. The War in the Pacific. Guadalcanal: The First Offensive*, Washington D. C, Department of the Army, 1949, pág. 20.

18.COMSOPAC a CINCPAC, 16.06 del 12 de julio de 1942.

19.Dyer, *Amphibians*, pág. 283.

20.Ghormley, Plan de Operación n° 1-42, 16 de julio de 1942; Miller, *Guadalcanal*, pág. 28.

21.Miller, *Guadalcanal*, págs. 32-33.

22.Ibíd.

23.Vandegrift y Asprey, *Once a Marine*, pág. 103.

24.Dyer, *Amphibians*, págs. 282-283. En la pág. 295, da la cifra de 76 barcos.

25.Miller, *Guadalcanal*.

26.Ibíd. pág. 55.

27.Entrevista de Peyton con Dyer, *Amphibians*, pág. 302-303.

28.Entrevista de Fletcher con Dyer, 25 de mayo de 1963, en Dyer, *Amphibians*, pág. 303.

29.Vandegrift y Asprey, *Once a Marine*, pág. 120 (cursiva añadida).

30.Ibíd.

31.Dyer, *Amphibians*, pág. 308.

32.COMSOPAC (Ghormley) a Fuerzas Operativas 61, 62, 63, 061040, agosto de 1942.

33.Dyer, *Amphibians*, págs. 320-330.

Capítulo 15

Notas

1. Contraalmirante Thomas Kinkaid, Fuerza Operativa 61 (TF 61), 23.30 del 8 de agosto de

1942, Diario de Guerra.

2. Vicealmirante F. J. Fletcher, TF 61, en George Carroll Dyer, *The Amphibians Carne to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner*, vol. 1, Washington D. C, U.S. Government Printing Office, 1972, págs 393-395.

3. Dyer, *Amphibians*, pág. 358, cita a Turner en una entrevista.

4. Samuel Eliot Morison, *History of the United States Naval Operations in World War II*, vol. V: *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943*, Boston, Little, Brown, 1984, págs. 281-282; John Miller, *The United States Army in World War II. The War in the Pacific. Guadalcanal: The First Offensive*, Washington D. C, Department of the Army, 1949, pág. 61.

5. Miller, *Guadalcanal*, pág. 61; Alexander Archer Vandegrift y Robert Asprey, *Once a Marine. The Memoirs of General A. A. Vandegrift*, Nueva York, W. W. Norton, 1964, pág. 125.

6. Dyer, *Amphibians*, pág. 353, Turner al coronel James Webb del 7º de Marines, carta, 20 de agosto de 1942.

7. Dyer, *Amphibians*, págs. 351-353.

8. Miller, *Guadalcanal*, págs. 77-78.

9. Miller ofrece cifra de bajas en ibíd., págs. 64-65.

10. Ibíd., págs. 73, 75.

11. Ibíd. pág. 78.

12. Ibíd., pág. 86; Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 292.

13. Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, págs. 184-185.

14. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 19.

15. Informe del almirante Arthur Hepburn, Anexo T, fechado el 13 de mayo de 1943. Piloto de un Hudson A16/218, misión de reconocimiento FR623, bahía de Milne.

16. El segundo piloto en avistar al enemigo, vuelo Hudson A16/185, oficial de Comunicaciones del COMSOWESPACFOR, memorándum, 19 de febrero de 1943, en el que se refiere el nombre de ambos pilotos.

17. Dyer, *Amphibians*, pág. 365.

18. La Marina estadounidense contaba con sólo 16 de estas unidades de transporte AP en todo el Pacífico en ese momento y no 18, y todas participaban en la Operación Torre de Vigilancia de Guadalcanal —Dyer, *Amphibians*, pág. 358, nota 5.

19. Chester Nimitz, E. B. Potter, comp., *The Great Sea War. The Story of Naval Action in World War II*, Londres, George Harrap, 1961, pág. 255; véase David C. Evans y Mark E. Peattie, *Kaigun: Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, pág. 267, para detalles técnicos.

20. El almirante Dyer ha aclarado con rigor esta historia, que en Morison aparece algo confusa (*The Struggle for Guadalcanal*, pág. 25 y nota 10) —Dyer, *Amphibians*, págs. 362-364.

21. Informe Hepburn (sobre la investigación de Pearl Harbor), vol. I, 13 de mayo de 1943, y revisión de éste realizada por el capitán George Russell, para el almirante King.

22. Siendo justos con Fletcher, lo cierto es que sí advirtió de modo específico a McCain de que se mantuviera especialmente alerta en casos como éstos, y concluyó: «Observe que el grupo de

avanzada del enemigo podría iniciar la aproximación sin ser detectado [...] si estuviera al noroeste del sector 5 y al norte del sector 3», perteneciente a un plan de operaciones anterior. CTF 63 (McCain), citado en Dyer, *Amphibians*, pág. 369.

23. Napoleón Bonaparte, por supuesto, había abandonado al Ejército francés en Egipto de la misma manera, sin siquiera informar a Kléber, su sucesor en el puesto de comandante en jefe, hasta que aquél ya se encontraba en alta mar. Asimismo, Napoleón abandonó a su Grande Armée, derrotada, durante la retirada de Moscú en 1812.

24. Dyer, *Amphibians*, pág. 364.

25. Turner basaba su suposición en el informe de dos portahidroaviones, CTF al COMAIRSOPAC, 081055, agosto de 1942, incluido en el Informe Hepburn, Anexo T. Con todo, MacArthur, erróneamente, esperaba «la ocupación de Bougainville y Buka». COMSOWESPACFOR a CINCPAC, 081055, agosto de 1942.

26. Entrevista de Turner con Dyer, y subsiguientes «Informes [oficiales] sobre Operaciones», que cubren el período 7-10 de agosto, enviados primero a Ghormley y después a Nimitz y al CON, viz. COMPHIBFORSOPAC a COMSOPAC y a CINCPAC, carta Aló 3(3)/, ser 231, 6 de abril de 1943, con copia adjunta del Informe de Operaciones de Turner al CTG 62.6 del 13 de agosto de 1942 sobre la primera batalla de la isla de Savo. Véase entrevista de Dyer a Turner en *Amphibians*, págs. 400-401.

27. Dyer, *Amphibians*, págs. 365, 374.

28. Diario de Guerra de Kinkaid citado por el almirante Dyer, *Amphibians*, págs. 390-393.

29. Entrevista de Turner con Dyer, *Amphibians*, pág. 401.

30. COMSOPAC a CINCPAC, 090834, agosto 1942, despachos del Informe Hepburn.

31. Entrevista de Fletcher con el almirante Dyer, 1960. En realidad, las noticias de la batalla ya habían llegado a su buque insignia a las 3.00 del 9 de agosto —Dyer, *Amphibians*, págs. 393-395.

32. Para una relación detallada de los suministros de combustible a cada buque en ese momento, véase Dyer, *Amphibians*, págs. 389-390. Véase también Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 24, 27-78. Del total de la flota, sólo el destructor Crayson tenía suministro para tres días (150.000 litros el 8 de agosto). Tan crítica era la situación del suministro, que Fletcher ni siquiera empezó a repostar hasta las 17.00 del 10 de agosto.

33. Alan Schom, *Trafalgar. Countdown to Battle, 1803-1805*, Londres/Nueva York; Oxford University Press, Penguin Books, 1992, pág. 292.

34. Clark G. Reynolds, *Admiral John H. Towers. The Struggle for Naval Air Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, pág. 399.

35. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 58.

36. CTG 62.6 a CTF, 082211, 11 de agosto de 1942, Informe Hepburn, Anexo T.

37. Turner al director de Historia Naval, carta, 1948, citada en Dyer, *Amphibians*, pág. 373.

38. CTG 62.6 al almirante Hepburn, momorándum, 21 de febrero de 1943, Informe Hepburn, Anexo B.

39. Contraalmirante Turner a CINCPAC, oficial, comentario sobre el Informe Hepburn, 8 de enero de 1943. Dyer cita este párrafo, pág. 381.

40. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 34 y sigs.

41. Informe de Acción de Mikawa, Grupo Central de Inteligencia, «Acción naval de las Salomón, 7-10 de agosto de 1942», fechado el 27 de junio de 1947, Archivos Nacionales.
42. A diferencia de los cruceros pesados estadounidenses, los japoneses llevaban lanzatorpedos. Véase Dull, *Battle History*, pág. 187.
43. Véase tabla comparativa de torpedos en ibíd., pág. 60. Los japoneses disponían de torpedos mayores que los de estadounidenses y británicos. El Long Lance, de 610 milímetros, se desplazaba sin dificultad a 49 nudos durante más de doscientos kilómetros. Portaba una carga explosiva de más de 100 kilos. El mayor de los torpedos estadounidenses tenía un diámetro de 530 milímetros y un recorrido de apenas 50 kilómetros, avanzaba a 48 nudos y llevaba una carga explosiva de unos 70 kilos.
44. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 36 y sigs.
45. Ibíd., págs. 39-41.
46. Dull, *Battle History*, págs. 188-190.
47. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 42.
48. Ibíd., págs. 43-47.
49. Ibíd., págs. 50-51.
50. Dull, *Battle History*, pág. 192.
51. Morison da la cifra de 111 bajas japonesas, Dull la reduce a 69, pero no incluye el Aoba — *Battle History*, pág. 192. El Canberra tuvo que ser hundido unas horas después.
52. Entrevista de Turner con el almirante Dyer, *Amphibians*, pág. 408.
53. Dyer, *Amphibians*, pág. 361. Despachos radiofónicos: CINCPAC (agosto de 1942) 962045, 070231, 090341, 0902033, 122025 (octubre de 1942) 162359; COMSOPAC (agosto de 1942, 082140, 090310, 090544, 090640, 131400; CTF 61 (Fletcher, agosto de 1942) 090620, 131400; CFT 62 (Turner, agosto de 1942) 090815, 090725; COMINCH (agosto de 1942) 121250, Archivos Nacionales.
54. Thomas Buell, *Master of Sea Power. A Biography of Fleet Admiral Ernest J. King*, Boston, Little, Brown, 1980, pág. 221.

Capítulo 16

1. Ordenes de Nimitz antes de la batalla de Midway, CINCPAC al comandante de la Fuerza de Combate, Carta de las instrucciones, A16-3/A-14-3 GG 13 (16), ser. 0.15 horas del 28 de mayo de 1942, Archivos Nacionales.
2. H. H. Arnold, *Global Mission*, Nueva York, Harper & Bros., 1949, pág. 342.
3. Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, pág. 195.
4. Ibíd., pág. 195. Samuel E. Morison, *United States Naval Operations in World War II*, vol. V: *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943*, Boston, Little, Brown, 1948, pág. 71-73.
5. Dull, *Battle History*, págs. 197, 205.
6. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 83, n. 7.
7. Ibíd., pág. 84.

8. Dull, *Battle History*, pág. 200.
9. *Ibíd.*, pág. 201.
10. *Ibíd.*
11. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 96.
12. Dull, *Battle History*, pág. 202.
13. *Ibíd.*; Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 96 y sigs.
14. Sherman no se molestaba en ocultar el absoluto desprecio que sentía por Fletcher.
15. Dull, *Battle History*, pág. 203.
16. Samuel Eliot Morison, *The Two-Ocean War. A Short Story of the United States Navy in the Second World War*, Boston, Little, Brown, 1963, pág. 182.
17. Véase E. B. Potter, *Bull Halsey*, Annapolis, Naval Institute Press, 1988, pág. 157.

Capítulo 17

1. Alexander Archer Vandegrift y Robert Asprey, *Once a Marine. The Memoirs of General A. A. Vandegrift*, Nueva York, W. W. Norton, 1964, pág. 142.
2. Samuel E. Morison, *History of the United States Naval Operations in the World War II*, vol. V: *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943*, Boston, Little, Brown, 1948, págs. 75-76. El 28 de agosto desembarcaron 1.250 hombres; el 29, 750; el 30, 1.000, etc. —Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, pág. 210.
3. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs 124 y sigs.
4. Dull, *Battle History*, págs. 210-212.
5. Véase Vandegrift y Asprey, *Once a Marine*, págs. 154 y sigs., para este período.
6. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 126, 129, n. 4; John Miller, *The United States Army in World War II. The War in the Pacific. Guadalcanal. The First Offensive*, Washington D. C, Department of the Army, 1949, págs. 137 y sigs.
7. Dull, *Battle History*, págs. 211-212.
8. *Ibíd.*, pág. 214; Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 124, nota; Miller, *Guadalcanal*, págs. 137 y sigs.
9. Dull, *Battle History*, pág. 214. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 131-133.
10. Dull, *Battle History*, pág. 214.
11. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 137, n. 10.
12. Vandegrift y Asprey, *Once a Marine*, pág. 166.
13. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 141.
14. William Manchester, *American Caesar, Douglas MacArthur, 1880-1964*, Boston, Little, Brown, 1978, pág. 235. MacArthur a Eichelberger, noviembre de 1942: «Bob, conquista Buna o no vuelvas con vida». Más tarde repitió la frase.
15. Dull, *Battle History*, pág. 216. El 10 de octubre de 1942, los bombarderos y los torpederos estadounidenses atacaron el Expreso de Tokio cuando regresaba hacia las Shortland. Los miles de toneladas de municiones lanzadas causaron sólo, una vez más, daños menores.

16. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 149-150. Enviado a instancias de Nimitz el 28 de septiembre de 1942, durante la conferencia de Nouméa —E. B. Potter, *Nimitz*, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, pág. 192.
17. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 150.
18. *Ibíd.*, pág. 151.
19. *Ibíd.*, pág. 157.
20. Dull, *Battle History*, págs. 219-220.
21. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 168.
22. *Ibíd.*, pág. 151.
23. Miller, *Guadalcanal*, pág. 151.

Capítulo 18

1. George Carroll Dyer, *The Amphibians Came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner*, vol. 1, Washington D. C, Government Printing Office, 1972, pág. 420. Cartas del 7 y el 16 de noviembre de 1942, de Turner a Vandegrift y subordinados.
2. H. H. Arnold, *Global Mission*, Nueva York, Harper & Bros., 1949, pág. 348. Arnold, por supuesto, fue uno de los receptores del memorándum presidencial.
3. E. B. Potter, *Nimitz*, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, pág. 264, n. 1.
4. Samuel Eliot Morison, *History of the United States Naval Operations in the World War II*, vol. V: *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943*, Boston, Little, Brown, 1948, pág. 178; *New York Times*, 17 de octubre de 1942.
5. Potter, *Nimitz*, pág. 264.
6. E. B. Potter, *Bull Halsey*, Annapolis, Naval Institute Press, 1998, págs. 160, 162.
7. Alexander Archer Vandegrift y Robert Asprey, *Once a Marine. The Memoirs of A. A. Vandegrift*, Nueva York, W. W. Norton, 1964, págs. 181-182.
8. Potter, *Halsey*, pág. 162.
9. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 184.
10. Potter, *Halsey*, pág. 163.
11. *Ibíd.*, págs. 162-163.
12. Clark G. Reynolds, *Admiral John H. Towers. The Struggle for Naval Air Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, pág. 403.
13. *New York Times*, 25 de octubre de 1942.
14. Reynolds, *Towers*, pág. 403.
15. *Ibíd.*, pág. 410.
16. *Ibíd.*, págs. 217-218; Archibald Turnbull y Clifford Lord, *The History of United States Naval Aviation*, New Haven, Yale University Press, 1949, págs. 78 y 151; Gwenfread Alien, *Hawaii's War Years, 1941-1945*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1949, cap. 1; Robert G. Albion, Rowena Reed comp., *The Makers of Naval Policy, 1918-1947*, Annapolis, Naval Institute Press, 1980, cap. 7; Scott MacDonald, *Evolution of Aircraft Carriers*, Washington D. C, U. S. Government Printing Office, 1964, págs. 230 y sigs.; Clark G. Reynolds, *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy*, Nueva York, McGraw-Hill, 1968, pág. 280.

17. Nimitz, en realidad, solicitó en una ocasión recibir instrucción aérea, en un momento en que no había vacantes.
18. Arnold, *Global Mission*, pág. 348; Robert Sherwood, *Roosevelt and Hopkins, An Intimate History*, Nueva York, Harper & Bros., 1948, págs. 622-623.
19. Samuel Eliot Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. III: *The Rising Sun in the Pacific, 1931-April 1942*, Boston, Little, Brown, 1948, pág. 315.
20. Citado en Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 189, extraído de la Directiva de la Sección del Estado Mayor de la Armada Imperial n° 135, (WDC= Archivos Nacionales, n° 216, 769).
21. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 189.
22. Paul Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, pág. 223.
23. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 190; John Miller, *The United States Army in World War II. The War in the Pacific, Guadalcanal: The First Offensive*, Washington D. C., Department of the Army, 1949.
24. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 190; Miller, *Guadalcanal*, págs. 156 y sigs.
25. Los marines enterraron luego unos mil cuerpos allí —Miller, *Guadalcanal*, págs. 163-167.
26. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 198; Miller, *Guadalcanal*, pág. 161.
27. Dull, *Battle History*, pág. 226.
28. Dyer, *Amphibians*, pág. 420.
29. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 197.
30. Mitsuru Yoshida, *Requiem for Battleship Yamato*, Londres, Constable, 1985, pág. xv. El otro buque era el Musashi. Los japoneses poseían ahora la Marina de Guerra más poderosa y grande del mundo. Los acorazados Bismarck y Tirpitz, por ejemplo, pesaban sólo 46.000 toneladas. Además, Yamato disponía de las armas más potentes a bordo, de 460 milímetros.
31. Dull, *Battle History*, pág. 227.
32. *Ibíd.*
33. Para combates y ataques aéreos japoneses, véase *ibíd.*, págs. 229-230; para la reacción estadounidense, véase Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 208-209 y 221.
34. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 323, n. 12.
35. *Ibíd.*, pág. 215.
36. *Ibíd.*, pág. 213.
37. Dull, *Battle History*, pág. 232.
38. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 219.
39. Nagumo trasladó el mando y el retrato del emperador al Zuikaku a las 15.30 del 27 de octubre de 1942 —Dull, *Battle History*, pág. 232.
40. Capitán Charles Masón, Informe de Acción del 26 de octubre de 1942 tras la pérdida del Hornet, Archivos Nacionales.
41. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 223.
42. Dull, *Battle History*, págs. 232-233.
43. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 178. Comentario de Nimitz, 15 de octubre de

Capítulo 19

1. *Clark G. Reynolds*, Admiral John H. Towers. *The Struggle for Naval Air Supremacy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, págs. 408-409.
2. *Samuel Eliot Morison*, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. V: *The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943*, Boston, Little, Brown, 1948, pág. 286.
3. *Reynolds*, Towers, pág. 408.
4. *Ibíd.*
5. *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 225-227.
6. *E. B. Potter*, Bill Halsey, Annapolis, Naval Institute Press, 1985, pág. 168; *Alexander Archer Vandegrift y Robert Asprey*, *Once a Marine. The Memoirs of General A. A. Vandegrift*, Nueva York, W. W. Norton, 1964, pág. 196.
7. *Potter*, Halsey, pág. 169.
8. *J. B. Duroselle*, *L'Abime, 1939-1944*, París, Imprimerie Nationale, 1986, pág. 345.
9. *Ibíd.*: «*Diré de ma part au general Patch que ni moi ni le Comité national francais ne pourrions accepter son ingérence dans une affaire francaise*».
10. *Potter*, Halsey, págs. 184, 186.
11. *Ibíd.* págs. 170-171; *Vandegrift y Asprey*, *Once a Marine*, pág. 198.
12. *David C. Evans y Mark Peattie*, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, pág. 527.
13. *Paul, Dull*, *The Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, págs. 248-249. *Dull incluye aquí una tabla de mandos completa.*
14. *Ibíd.*, págs. 233-235.
15. *Ibíd.*, pág. 249, *para la tabla de organización*; y *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 231-233.
16. *Dull*, *Battle History*, pág. 239.
17. *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 238.
18. *Ibíd.*, pág. 239, *basándose en el informe posterior sobre la acción.*
19. *Ibíd.*, pág. 241; *John Miller*, *The United States Army in World War II. The War in the Pacific. Guadalcanal. The First Offensive*, Washington D. C, Department of the Army, 1949, págs. 148 ysigs.
20. *Dull*, *Battle History*, pág. 239.
21. *Ibíd.* pág. 240; *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 242.
22. *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 243.
23. *Dull*, *Battle History*, pág. 240; *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 247.
24. *Dull*, *Battle History*, págs. 240-241; *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 247-248.
25. *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 248.
26. *Dull*, *Battle History*, pág. 242; *Morison*, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 253.

27.Dull, *Battle History*, pág. 242; Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 257.

28.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 262; Dull, *Battle History*, págs. 242-243.

29.Dull, *Battle History*, pág. 243, por los movimientos precisos de la fuerza de Mikawa; Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 263.

30.*Informe de Acción del CINCPAC: «Contraofensiva en el Pacífico»*, publicada por la Comandancia de la Fuerza Aérea del Ejército con el encabezamiento «Wings of War Series n° 2».

31.Dull, *Battle History*, pág. 243.

32.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 260; Dull, *Battle History*, pág. 242.

33.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 266.

34.CTF 63, *Informe de acción, Documentos del CINCPAC*; Enterprise, *Informe de acción, Documentos del CINCPAC*, ambos en los Archivos Nacionales.

35.*Transportes hundidos el 14 de noviembre: Arizona, Shinanogawa, Sado, Canberra, Nako, Nagara y Brisbane.*

36.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. pág. 273.

37.Dull, *Battle History*, pág. 243; Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 274, *Informes de acción del Washington, Documentos del CINCPAC, Archivos Nacionales.*

38.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, págs. 274-277. *El Kirishima se hundió frente a la isla de Savo a las 3.20 del 15 de noviembre.*

39.*Informes de acción del Washington y el South Dakota, documentos del CINCPAC, Archivos Nacionales.*

40.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 281; Dull, *Battle History*, págs. 244-247.

41.*Tras su regreso, Tanaka mantuvo una agria discusión con sus superiores, y fue puntualmente relevado de su mando al concluir la campaña de Guadalcanal. Ya no volvió a tomar parte activa en otras operaciones de guerra —Evans y Peattie, Kaigun, pág. 535.*

42.Dull, *Battle History*, pág. 247. *Comandante Yamamoto Tadashi, oficial de comunicaciones de Tanaka, en el Estudio Estratégico de Bombardeos de EE.UU., Interrogations of Japanese Officials, Washington D. C, US Government Printing Office, 1947, vol. II, pág. 468.*

43.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 284.

44.Dull, *Battle History*, págs. 244-247.

45.Vandegrift, *Once a Marine*, págs. 199, 299; E. B. Potter, Nimitz, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, págs. 206, 208.

46.Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 286.

47.Robert Sherwood, *Roosevelt and Hopkins, An Intimate History*, Nueva York, Harper & Bros., 1948, pág. 656.

48.*Las conversaciones iniciales entre Marshall y King, y las posteriores con MacArthur, sobre la división del mando del Ejército y la Marina en la región de Tulagi-Guadalcanal se habían iniciado el 26 de junio de 1942 con el memorándum secreto de Marshall a Ernest King del 29 de junio, otros dos de King, fechados ese mismo día, y el mensaje radiofónico n° 306 enviado por Marshall a MacArthur, también del 29 de junio. La entrega anticipada de Vandegrift del mando al general del Ejército Patch pondría fin a este proceso —George Marshall, The Papers of George*

Catlett Marshall, vol. 3: «The Right Man for the Job», Decembei— 7, 1941-May 31, 1943, *Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1991, págs. 252-256.*

49. *Morison, The Strugglefor Guadalcanal, pág. 294.*

50. *Dull, Battle History, pág. 255.*

51. «*Battle of Tassafaronga*», *Sección 16086 de traductores e intérpretes aliados; Dull , Battle History, págs. 255, 257.*

52. *Dull, Battle History, pág. 257; Morison, The Struggle for Guadalcanal, pág. 309.*

53. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, págs. 309-310; Dull, Battle History, pág. 257.*

54. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, págs. 305, 310; Dull, Battle History, pág. 257.*

55. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, pág. 307.*

Capítulo 20

1. *Traducción del Servicio de Inteligencia del CINCPAC-CINCPOA, ser. 4.739, Archivos Nacionales.*

2. *Robert. L. Eichelberger, Dear Miss Em: General Eichelberger's War in the Pacific, 1942-1945, Jay Luvaas, comp., Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1972, págs. 16, 50, 51. Para los cumplidos que «no he recibido nunca —gracias, Dog— de MacArthur, ni espero recibir [...]».*—*William Manchester, American Caesar: Douglas MacArthur, 1880-1964, Boston, Little, Brown, 1978, pág. 304.*

3. *George Kenney, General Kenney Reports: A Personal History of the Pacific War, Nueva York, Duell, Sloan & Pearce, 1949, pág. 93.*

4. *Ibíd., págs. 84, 101, 103,110.*

5. *Ibíd., págs. 125, 121; Wesley Craven y James Cate, comps., The Army Air Forces in World War II, vol. TV: The Pacific: Guadalcanal to Saipan, August 1942-July 1944, Chicago, University of Chicago Press, 1950, pág. 26.*

6. *Relato de Myazaki en el Estudio Estadounidense de Bombardeos Estratégicos, «Campaña aliada contra Rabaul».*

7. *Samuel E. Morison, History of the United States Naval Operations in World War II, vol. V: The Struggle for Guadalcanal, August 1942-February 1943, Boston, Little, Brown, 1948, págs. 318-319.*

8. *Véase nota biográfica en David C. Evans y Mark R. Peattie, Kaigun: Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1881-1941, Annapolis, Naval Institute Press, 1978, págs. 345-347.*

9. *Morison, The Strugglefor Guadalcanal, pág. 321-323; Dull, Battle History, pág. 258.*

10. *Cada lancha torpedera de 25 metros de eslora contaba con un motor Packard de 4.050 caballos de potencia, cuatro lanzatorpedos y cuatro ametralladoras del calibre 50, una a cada lado.*

11. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, pág. 325.*

12. *Reunión de Tokio, 4 de enero de 1943: Notas Salomón Tokio y sección de traductores e*

intérpretes aliados, de «Operaciones en el área del sudeste, Parte I (de la Marina)» —Dull, Battle History, pág. 259. Nagano había sido uno de los altos mandos de la Marina que se había opuesto al ataque sorpresa a Pearl Harbor en diciembre de 1941 —Morison, The Struggle for Guadalcanal, pág. 325.

13. *Alexander Archer Vandegrift y Robert Asprey, Once a Marine. The Memoirs of General A. A. Vandegrift, Nueva York, W. W. Norton, 1964, págs. 203-204; John Miller, The United States Army in World War II. The War in the Pacific. Guadalcanal: The First Offensive, Washington D. C, Department of the Army, 1949, págs. 218 y sigs.*

14. *Miller, Guadalcanal, págs. 237 y sigs. Y 243 y sigs.*

15. *Ibíd., pág. 255.*

16. *Ibíd., pág. 252.*

17. *Ibíd., págs. 260 y sigs., 290, 332-335, 341 y sigs.*

18. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, pág. 347.*

19. *Ibíd., pág. 353, para tabla sobre la composición completa de la Fuerza Operativa 18 (TF18) y sus comandantes.*

20. *Ibíd., págs. 356-357.*

21. *Ibíd, pág. 359.*

22. *Ibíd, págs. 360-362.*

23. *Dull, Battle History, pág. 259.*

24. *Ibíd.*

25. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, pág. 369; Dull, Battle History, pág. 259.*

26. *Morison, The Struggle for Guadalcanal, págs. 370-371; Miller, Guadalcanal, pág. 350. Dull, Battle History, pág. 259, proporciona las primeras cifras ajustadas del contingente japonés; Radio, GC Cactus a COMSOPAC, 0718, 9 de febrero de 1943.*

27. *Dull, Battle History, pág. 256.*

28. *Manchester, American Caesar, págs. 327-328.*

29. *Ibíd, págs. 149 y 29. E. B. Potter, Nimitz, Annapolis, Naval Institute Press, 1976, pág. 214; Marshall a MacArthur, Radio n° 1.171, 15 de febrero de 1943; memorándum de Marshall a King, secreto, 16 de febrero de 1943; George Marshall, The Papers of George Catlett Marshall, vol. 3: «The Right Man for the Job», December 7, 1941-May 31, 1943, Baltimore y Londres, Johns Hopkins University Press, 1991, págs. 551-552.*

30. *Miller, The Struggle for Guadalcanal, pág. 350; Manchester, American Caesar, pág. 328. Dull, Battle History, pág. 260, afirma que la presencia japonesa fue en total de 31.358 hombres. En el transcurso de la campaña, los japoneses perdieron a 892 soldados y a 1.882 pilotos, según Herbert Bix, Hirohito and the Making of Modern Japan, Nueva York, Harper-Collins, 2000, pág. 461.*

31. *Informe de acción del CINCPAC del 15 de febrero de 1943, Documentos del CINCPAC, Archivos Nacionales.*

32. *Bix, Hirohito, pág. 456.*

Notas

* Su buque insignia se describe como «acorazado» y como «crucero de batalla», aunque oficialmente está clasificado como «acorazado antiguo».[≤](#)

* El matrimonio se celebró el 26 de enero de 1924.<<

* Posteriormente, pilotos franceses, al mando de aviones de guerra adquiridos hacía poco en Estados Unidos, bombardearon y ametrallaron a tropas británicas del norte de África y de Siria. <<

* El nuevo Hospital Naval de Bethesda se inauguraría al año siguiente, y Hopkins dispondría en él de una «suite» casi permanente donde poder trabajar entre transfusiones y sondas intravenosas. Con todo, en numerosas ocasiones estaba demasiado débil para trabajar. Reducido a los huesos, los médicos intentaban sin éxito que ganara peso.<<

* Y sus prejuicios no se limitaron a los ingleses: se negaba a contratar a judíos y prohibió a los sindicatos que organizaran su trabajo.<<

* Todos los fines de semana, a dos tercios de los marineros se les concedía un permiso de dos días. <<

* En febrero de 1939, William Friedman, responsable de los servicios secretos de Estados Unidos (el SIS Secret Intelligence Service), fue el encargado de la ingente tarea de descifrar el nuevo código diplomático japonés conocido como «Púrpura», que acababa de implantarse. Frank Rowlett y un equipo de criptoanalistas acabaron solventando muchos problemas, pero fue Leo Rosen, joven ingeniero licenciado en el Instituto Tecnológico de Massachusetts, quien inventó la «máquina Púrpura» necesaria para descifrar el nuevo código. En 1940, en la tercera planta del edificio de suministros, creó un código de descifrado llamado «Magia» o «Ultra». Véase *Battle of Wits: The Complete Story of Codebreaking in World War II*, de Stephen Brudiansky (Nueva York, Free Press, 2000, págs. 164-167).[<<](#)

* «Con carga de combate» significaba que todo el material de guerra —es decir, aviones con sus recambios, propulsores, motores, ruedas, etc.— debía trasladarse en el mismo barco (a poder ser en la misma bodega), y no dispersarse en distintas embarcaciones, para que todo llegara al mismo tiempo y no hubiera piezas inservibles durante semanas por carecer de sus complementarias. Lo mismo valía para tanques, camiones, artillería, etc.≤≤

* El paradero exacto de MacArthur se desconoce. Su esposa asegura que se encontraba en casa, leyendo la Biblia de su padre. <<

* MacArthur se negó a autorizar el cargamento de bombas. <<

* Dugout Doug MacArthur está temblando en su roca [Corregidor]/a salvo de los bombarderos y de cualquier explosión repentina/Dugout Doug se come la mejor comida de Bataan/y mientras sus soldados se mueren de hambre/.../Dugout Dough, sal de tu escondite/Dugout Doug, sal de tu es-condite/ Enviad a Franklin las buenas noticias/que sus soldados se mueren de hambre. (N. del t.)[≤≤](#)

* Somos los pobres desgraciados que luchan en Bataan:/sin madre, sin padre y sin Tío Sam./.../Sin sobrino ni sobrina, sin tío ni tía/ sin rifles, sin armas y sin artillería/Y a nadie le importa un carajo. (N. del t.)[<<](#)

* Los pasajeros que debían montarse en los otros dos aviones (hombres y mujeres) tuvieron que quedarse en tierra, fueron capturados y hechos prisioneros.≤≤

* La gabarra era la barcaza que se usaba para trasladar hombres y equipo desde los barcos a tierra. <<

* Nueva Guinea había sido territorio australiano desde el fin de la Primera Guerra Mundial, momento en que se convirtió en mandato de Australia a propuesta de la Sociedad de Naciones. <<

* En Estados Unidos, la carga de la mayoría de naves se realizaba de manera desordenada y a toda prisa; así, por ejemplo, la munición para ametralladoras del calibre 50 se metía en el mismo barco que transportaba obuses o rifles, en vez de cargarse en los barcos (y preferentemente en las mismas bodegas) que sí transportaban las armas correspondientes a la munición en cuestión. Lo mismo sucedía con vehículos como los cazas, que muchas veces se cargaban en los barcos sin sus ruedas de recambio, sus motores u otros repuestos necesarios.<<

* Otro caluroso día de agosto, 144 años antes, el almirante lord Nelson, enfrentándose a una fuerza enemiga superior a la suya, en Egipto, anunció: «Pondré en movimiento a la flota francesa tan pronto como la alcance». Si en una batalla existe alguna duda sobre lo que hay que hacer, añadió en Trafalgar, «el capitán no se equivocará demasiado si sitúa su barco junto al del enemigo». Frank Jack Fletcher no era, claro está, Horario Nelson. Como dijo Napoleón una vez refiriéndose a uno de sus comandantes de flota, «veía doble», es decir, dos veces los peligros existentes.<<

* Los oficiales de la Marina llevaban zapatos de uniforme negros y, por tanto, se les llamaba «zapatos negros». A los aviadores de la Marina, por su parte, se les conocía como «zapatos marrones», por el color de su calzado, adoptado en desafío a la tradición y para enfatizar la rivalidad interna.<<

* Kates: bombarderos de altura o torpederos Nakajima 97-2; Vals: bombarderos torpederos Aichi 99-1 de la Marina; Zekes: Mitsubishi Zero, 3 cazas de la Marina. <<

* Literalmente, «Fondo de hierro»; así llamado por el hundimiento de tantos buques en sus aguas. <<

* Expresión de Samuel E. Morison, *The Struggle for Guadalcanal*, pág. 258. <<

* No debe confundirse con el vicealmirante Abe Koso, que no participó. <<

* Acabó por hundirse. <<

* Se trata de un juego de palabras: Patch significa también «parche». (N. del T) [≤≤](#)

* Según las cifras barajadas por Samuel Morison, la Marina de EE.UU. como la de Japón, perdió 24 barcos de guerra a lo largo de la campaña, entre ellos ocho cruceros. Un número considerable de embarcaciones resultaron muy dañados. Los buques auxiliares y las lanchas torpederas no se incluyen en el recuento —Morison, *The Struggle for Guadalcanal* [La lucha por Guadalcanal].[≤≤](#)