



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

ÍNDICE	<u>Págs.</u>
Presentación	
Tomás Bolívar Piñeiro Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	3
La cooperación marítima en el Mediterráneo como factor de estabilidad	
Gonzalo Parente Rodríguez Coronel de Infantería de Marina (R).....	5
Seguridad marítima	
José M. Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (R)	15
El patrimonio subacuático, un patrimonio de todos	
Marcelino González Fernández Capitán de navío (R)	25
Los Servicios de Inteligencia durante la Guerra del Pacífico	
Ángel Luis Díaz del Río Martínez Contralmirante (Segunda Reserva)	37

NOTA: Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. Su publicación en este Cuaderno de Pensamiento Naval no debe entenderse como identificación de este Cuaderno ni de ningún organismo oficial con el pensamiento de sus autores.



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-10-017-0 (edición en papel)
NIPO: 076-10-018-6 (edición en línea)

PRESENTACIÓN

Tomás BOLÍBAR PIÑEIRO
Contralmirante

Abre hoy el lector un nuevo *Cuaderno de Pensamiento Naval* en un momento en el que está finalizando la presidencia española de la Unión Europea, presidencia que desde el punto de vista de la seguridad y la defensa ha tenido un marcado carácter marítimo, al haberse querido destacar la importancia y necesidad de impulsar la *Política Marítima Integrada de la Unión*.

Desde estas páginas también se ha querido participar en ese impulso con una pequeña aportación, que se inicia con el artículo «La cooperación marítima en el Mediterráneo como factor de estabilidad», en el que se resalta uno de los aspectos más importantes que debería potenciar la nueva política marítima europea.

Con la mirada en la mar y la intención de ver los espacios marítimos desde un punto de vista diferente, el autor del artículo «Seguridad marítima» pretende transmitir al lector la inquietud crítica de ver que los espacios marítimos de soberanía española no están suficientemente controlados, y el papel preponderante que la Armada debería jugar en la defensa y protección de éstos.

Otro aspecto de los espacios marítimos completamente diferente se nos brinda en el estimulante artículo «El patrimonio subacuático, un patrimonio de todos», mediante el cual el autor trata de concienciar al lector del compromiso que tenemos con nosotros mismos y con la Historia, con mayúsculas, de preservar y recuperar esos tesoros que el paso del tiempo y los avatares de nuestros antepasados han ido depositando en los fondos marinos, testimonio de nuestra historia, esos restos ocultos a las miradas codiciosas y a los que los avances tecnológicos de nuestros tiempos permiten acceder, con el peligro de que el hombre, en su instinto depredador, pueda especular con ellos o incluso destruirlos.

Para terminar este breve *Cuaderno*, un artículo de peso del que quiero señalar que, aunque los *Cuadernos de Pensamiento Naval* no son el lugar adecuado para introducir artículos de marcado interés histórico, se incluye porque, como dice su autor, «el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra», y el conocimiento de los errores de los que nos precedieron en la profesión de las armas —a pesar de sus innegables y brillantes virtudes— es un buen medio para tratar de evitarlos. No cabe duda de que de este artículo se pueden obtener importantes enseñanzas que deben hacer

PRESENTACIÓN

reflexionar al lector, en primer lugar, sobre la importancia de estudiar la historia con pensamiento crítico, no sólo para conocer los hechos ocurridos en el pasado, sino con la inquietud de aprender de los aciertos y errores pretéritos para extraer lecciones para el futuro; no menciono el presente, pues es tan efímero que mientras se piensa en él ya es pasado.

Entre otras ideas, destacar la importancia de la inteligencia y el peligro de no compartir la información con los que la necesitan (caso del almirante Turner), el daño que producen los celos y el ansia de protagonismo personal en asuntos del servicio a la nación (caso de algunos oficiales superiores de Inteligencia en Washington, según el autor), y muchas otras cuestiones que dejo que el lector vaya desgranando mientras avanza en la lectura. Todas estas ideas en relación con los asuntos navales contribuyen a construir el Pensamiento Naval, que no es otra cosa que el efecto de pensar en lo naval y desarrollar ideas que puedan ser aprovechadas para la generación de la doctrina, mediante la cual el fruto del pensamiento se traduce en enseñanzas para ser aplicarlas en las actividades navales del futuro.

Sin más, espero que el lector que disfrute de este *Cuaderno* se anime a colaborar con un artículo en el que pueda compartir sus comentarios o reflexiones, para lo que le brindo estas páginas, a la vez que muestro mi agradecimiento a todos los que las hacen posibles.

Madrid, a 5 de marzo de 2010.

LA COOPERACIÓN MARÍTIMA EN EL MEDITERRÁNEO COMO FACTOR DE ESTABILIDAD

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ
Coronel de Infantería de Marina (R)

Introducción

Hace quince años que la política española asumió la defensa del interés mediterráneo en las instituciones europeas y atlánticas. Desde entonces el Mediterráneo ha adquirido una dimensión geopolítica y geoestratégica verdaderamente nueva. El fin de la guerra fría y del enfrentamiento Este-Oeste han hecho posible que el *Mare Nostrum* dejase de ser un espacio lateral o de flanco y adquiriese su verdadera dimensión como el espacio marítimo de relación intercontinental más importante del mundo. También el reforzamiento del proceso de unión europea, desde el Tratado de Maastricht al de Lisboa, y los distintos hitos culminantes del avance europeo hacia su unidad han revalorizado la nueva dimensión del Mediterráneo con una versión europea más geopolítica y menos geoestratégica, que ha culminado con la reciente aprobación del nuevo Proceso de Barcelona (Unión para el Mediterráneo, UPM) en noviembre de 2008, a la que se han adherido ya 43 naciones.

La geografía mediterránea presenta sobre todo un espacio marítimo, en el cual se asientan 22 naciones en tres continentes, pero todas ellas tienen este mar como un espacio de comunicación y relación. Es por eso que los países ribereños lo consideran como «nuestro mar», el cual unos y otros intentaron dominar a lo largo del devenir histórico.

Geopolíticamente se nombra un norte y un sur, pero igualmente podría mencionarse en el Mediterráneo un sur europeo y un norte africano. Se distinguen mares tan variados como el de Alborán, el Adriático o el Egeo. En cada mar, en cada estrecho y en cada península o isla existe una percepción distinta del Mediterráneo; sin embargo, por algún motivo extraño, no se ha conseguido establecer un sentimiento común de la mediterraneidad. Este sentimiento debería ser fruto de un esfuerzo político persistente sobre las generaciones que comparten las ventajas y posibilidades de su condición mediterránea.

Tres continentes, tres mundos, afrontan el hecho común de la mediterraneidad, con sus conflictos históricos, sus necesidades para el desarrollo y sus oportunidades de futuro. Europa, África y Asia convergen en torno al interés mediterráneo. Será por tanto prioritario visualizar o conceptualizar, antes de definir, cuál es el interés mediterráneo como si este espacio marítimo pudiera ser englobado en una sola realidad.

El Mediterráneo, como un enorme espacio de desarrollo, conseguido por la cooperación entre los pueblos que se consideran incardinados en una forma de ser específica y común, independientemente de su devenir histórico pero debido al hecho invariable y permanente de compartir las necesidades y oportunidades que impone el hecho de ser de condición mediterránea, debe constituir el objetivo común prioritario en este año 2010, cuando entremos en la segunda década del siglo XXI.

Y ¿qué es la condición mediterránea sino una condición marítima? No se puede negar esta afirmación porque la condición marítima es precisamente la característica común de todos los países que se asientan en torno a este mar, independientemente de su historia, cultura, desarrollo económico o forma política, y constituye un interés común. Todos los pueblos mediterráneos han sido marcados por su condición marítima, crucial en su acontecer histórico, fuesen turcos, egipcios, griegos, venecianos y genoveses, argelinos, españoles y marroquíes. Unos más y otros menos, apreciados como marítimos, los diversos imperios de influencia mediterránea intentaron a lo largo de sus respectivos tiempos históricos unificar lo más posible las orillas de la cuenca mediterránea para controlar sus rutas marítimas y explotar el comercio entre los pueblos. Por eso ha sido un mar de oportunidades para el desarrollo económico y el comercio, pero requiere una estabilidad pacífica que hoy no tiene a causa de los numerosos conflictos que asolan a los países costeros. Seguridad para la estabilidad y cooperación para el progreso socioeconómico de los pueblos. Eso es lo que se necesita en el área mediterránea.

Sin embargo la percepción estratégica del Mediterráneo se está globalizando, los problemas que sufren los pueblos más alejados del entorno tienen una repercusión inmediata en toda la zona. Pero ha de reconocerse que subsisten todavía grandes diferencias políticas, sociales, económicas y culturales. Los fenómenos migratorios, el turismo, la formación de empresas mixtas y la circulación de bienes y servicios en progresivo aumento están rompiendo muchas fronteras y prejuicios que tradicionalmente existieron en uno y otro lado del Mediterráneo.

Es fundamental establecer de una vez por todas, y así ha de ser reconocido, que el Mediterráneo es una región que bajo todos los aspectos, político, económico y de seguridad, debe ser contemplada globalmente, porque o bien se hace así o nunca encontrará soluciones que puedan ser aceptadas por todos los países, tanto mediterráneos como extramediterráneos.

La cooperación marítima en el área mediterránea es una necesidad sentida por todos los países ribereños de este mar. El incremento de las actividades marítimas favorece el progreso económico, el intercambio sociocultural y por tanto la mejora de las relaciones políticas y la estabilidad internacional en la zona. No en vano se ha considerado desde antiguo que el mar es fuente de riqueza y conocimiento entre los pueblos y no un espacio de división y frontera.

La cooperación marítima mediterránea

La cooperación marítima en el Mediterráneo comprende toda la serie de actividades derivadas del uso del mar para el desarrollo económico de los pueblos y su seguridad.

Podríamos establecer las distintas actividades de cooperación marítima bajo dos formas: las de carácter funcional genérico y las de carácter regional o local. Estas últimas constituirán las áreas del Mediterráneo en relación con los países de la zona, que por su extensión no voy a tratar.

En el apartado funcional, las actividades de cooperación marítima forman dos grupos: civiles y militares. Ambos tipos de actividades incluyen no solamente las que se están realizando, sino también aquellas previstas o en proyecto, todas ellas de carácter marítimo.

De carácter civil:

- Tráfico marítimo.
- Organización portuaria.
- Seguridad y control marítimo.
- Seguridad medioambiental.
- Construcción naval.
- Formación marítima.
- Hidrografía y costas.
- Pesca marítima.
- Investigación y tecnología.
- Cultura, deporte y turismo.
- Legislación marítima.

De carácter militar:

- Formación académica.
- Operaciones de adiestramiento naval, anfibia y de seguridad marítima.

- Intercambios y visitas.
- Proyectos de seguridad conjuntos y medidas de confianza.

Toda esta relación de ACMM nos ofrece un campo amplio de medidas a llevar a cabo en beneficio de la paz y la seguridad en el Mediterráneo. A través de las medidas de confianza se facilitará un mayor conocimiento entre los pueblos de la región, cuyo resultado sinérgico constituirá la mejora de la seguridad y de la economía mediterránea.

La cooperación en el Mediterráneo está influenciada por varios factores que es necesario tener en cuenta:

- La regionalización norte-sur y este-oeste, que marca las diferencias de intereses y lenguajes entre los actores de estas regiones.
- La influencia que tienen diversas organizaciones, internas y externas, bien sean estados o instituciones, como la UE, la Liga Árabe o la Unión del Magreb Árabe (UMA).
- Las consideraciones de que existen conflictos históricos de gran calado que obligan a salvar las diferencias hostiles con gestos de buena voluntad y mediación exterior.
- El hecho de que la realidad económica se impone, sobre todo en el desarrollo de las actividades marítimas que requieren la cooperación internacional.

Como ya hemos indicado, el Mediterráneo, utilizado como vía de comunicación marítima entre las naciones que lo integran pero también entre aquellos países que lo utilizan para el transporte de mercancías, representa un espacio marítimo de gran interés internacional. Esta condición ofrece aspectos negativos por los intereses encontrados —conflictos—, pero también presenta aspectos positivos porque facilita la comunicación y el conocimiento a través del interés común, es decir, la cooperación marítima que estamos tratando.

En este sentido, haremos unas consideraciones sobre el Mediterráneo como vía marítima bajo varios aspectos fundamentales: la red de grandes puertos, el tráfico marítimo de contenedores y la distribución de hidrocarburos a través del mar. Por otro lado, respecto a la cooperación marítima, no podemos olvidar la importancia que tiene el tráfico de pasajeros, con líneas regulares entre los puertos del sur de Europa y el norte de África, al igual que los innumerables cruceros turísticos que facilitan el conocimiento de las antiguas y modernas culturas mediterráneas.

Para el análisis del Mediterráneo como vía marítima, tendremos en cuenta el factor económico de la mundialización, que interconecta a todos los países del mundo. Así, a través del mar, llegan vehículos construidos en lejanos países y se mantiene esta comunicación para asegurar la reposición de piezas y el abastecimiento. En este sentido, el tráfico de contenedores está muy desa-

rollado, así como el de recursos energéticos y los movimientos de personas a través del Mediterráneo, constituyendo éstos el objeto principal de nuestras siguientes consideraciones.

El estado de las redes portuarias es un reflejo de la situación del desarrollo económico que presenta las grandes diferencias entre las tres orillas mediterráneas, destacando enormemente el desarrollo de la orilla del sur de Europa en comparación con las otras dos. En este sentido se debería favorecer y extender la cooperación con los países del norte de África, el desarrollo portuario como medida principal para impulsar las economías de los países mediterráneos, dando entrada y salida a los productos y mercancías. Otro factor importante es el flujo de productos energéticos, petróleo y gas, a través del Mediterráneo. Aquí se identifican cuatro de los ocho grandes flujos energéticos del mundo, a saber: el que procede de Oriente Próximo, el que viene del Cáucaso, el procedente de Rusia y el del norte de África. Los intereses políticos, económicos y estratégicos puestos en juego se pueden identificar fácilmente al observar el trazado de las líneas marítimas y terrestres que se utilizan en el área mediterránea para transportar el petróleo y el gas a través de los distintos países.

Al igual que sucede con las instalaciones portuarias, el sistema de transportes de productos petrolíferos en el área mediterránea ofrece enormes posibilidades de cooperación a los países de esta región. Las localizaciones de plantas petroquímicas, refinerías, nudos de distribución, etc., conforman un complejo de relaciones e intereses comunes y dependencias internacionales que en el Mediterráneo integran a todos los países desarrollados y en vías de desarrollo.

No es en ninguna forma despreciable el tráfico marítimo de pasaje entre los puertos mediterráneos. Tanto las líneas regulares que unen los continentes como las líneas marítimas del turismo son importantes para el tema que nos preocupa, es decir, la cooperación marítima como factor de estabilidad entre los pueblos. La mejor indicación de que la comprensión mutua y el entendimiento son posibles entre las distintas culturas se puede comprobar con el incremento del turismo, del cual españoles, franceses e italianos sabemos mucho. El mejor conocimiento del otro nos lleva a comprender sus costumbres, sus necesidades y ambiciones de una mejor calidad de vida. Los transportes marítimos a través del Mediterráneo, tanto de líneas regulares como turísticas, son importantes actualmente, pero se pueden todavía intensificar notablemente. Ello contribuiría a favorecer en gran manera las condiciones de paz, de estabilidad y el desarrollo económico de los países, especialmente del norte de África.

La cooperación marítima en materia de seguridad y defensa en la región mediterránea tiene numerosos antecedentes, pero todavía existen grandes posibilidades que pueden ser explotadas. Desde antiguo se han venido practicando visitas e intercambios de todo tipo entre las marinas militares de los

países mediterráneos. Pero hoy, con la intensificación de la amenaza terrorista internacional y la necesidad de evitar y pacificar los numerosos conflictos que se producen en el área, además de las vulnerabilidades que ofrecen las actividades marítimas, se exige una mayor cooperación militar y naval entre los países mediterráneos.

La cooperación marítima en los procesos mediterráneos

Las ACMM tienen numerosos antecedentes institucionales. El antiguo Plan de Acción para el Mediterráneo (MAP), que data de 1975, junto con el llamado Sistema de Barcelona, que se deriva de la Convención de Barcelona para la Protección del Mediterráneo, constituyen el marco de los acuerdos conseguidos para la cooperación marítima en el ámbito de lo que ahora se denomina «desarrollo sostenible», es decir, las acciones dirigidas a promover el desarrollo socioeconómico sin perjudicar el medio ambiente. La Unión para el Mediterráneo será la organización continuadora del Proceso de Barcelona en el ámbito de la UE, impulsada por España, Francia e Italia.

Ya se comprende que la Unión Europea disfruta de una posición dominante para ejercer el liderazgo en el área mediterránea para cuestiones marítimas, toda vez que no existe otra organización política semejante que sirva de poder moderador en el que se integren el resto de los países. Precisamente por esta razón la Conferencia de Barcelona Plus —como se la quiere considerar— impulsa y fomenta las relaciones bilaterales entre los países mediterráneos. También hay que hacer notar las históricas discrepancias capaces de generar conflictos respecto a los límites de las aguas jurisdiccionales en todo el área.

La Conferencia de Barcelona ha establecido directrices para que cuanto antes se formen grupos especializados en las distintas formas de cooperación y acuerden las ACMM más efectivas para toda el área mediterránea. En este sentido, son conocidas las medidas que requieren una cooperación urgente en el Mediterráneo:

- Prevenir y combatir la polución marina en toda la cuenca mediterránea.
- Preparar el apoyo logístico y la ayuda humanitaria básica que se tenga prevista para acudir y socorrer a las poblaciones en los desastres naturales, grandes accidentes y emergencias civiles en la zona.
- Atender al fenómeno sociopolítico de las migraciones marítimas que de una y otra forma se están produciendo en el sur de Europa.
- Asegurar la libertad de navegación en las aguas del Mediterráneo, incluyendo la protección antiterrorista y el desminado en las zonas de los estrechos.
- Organizar la explotación racional de los recursos pesqueros, incluyendo la acuicultura.

A estas ACMM se le podrían añadir otras tales como:

- Intercambios en el ámbito académico de la formación marítima con los centros de investigación oceanográfica, naval y de explotación de las actividades marítimas.
- Racionalización de los transportes marítimos, tanto de mercancía como de pasaje.
- Establecimiento de organismos para la ordenación y regulación de los espacios marítimos, tanto de soberanía y límites como de aguas internacionales y de libre paso.
- Explotación de los fondos marinos no sólo para los yacimientos petrolíferos, sino también para la búsqueda de toda clase de recursos minerales, vegetales o biológicos.
- Formación de empresas mixtas para la reforma y modernización de los puertos mediterráneos, de tal forma que se obtenga la interoperabilidad de toda clase de buques y manejo de sus cargas.

Para todo este conjunto de ACMM podría establecerse un organismo tipo Agencia de Cooperación Marítima para el Mediterráneo, similar a la que ya existe en el área del mar Báltico.

La UE ha iniciado un proceso que orienta su política de seguridad y defensa hacia el Mediterráneo en la misma forma que había establecido anteriormente orientada hacia el este europeo. El «partenariado» euromediterráneo ha supuesto el deseo político de que la Europa desarrollada pueda compartir con los vecinos del sur sus riquezas para hacer del Mediterráneo una zona políticamente más estable, económicamente más desarrollada y culturalmente más rica.

La Conferencia de Barcelona había diseñado tres objetivos muy concretos para ser alcanzados:

- Hacer del área mediterránea un espacio común de paz y estabilidad.
- Crear una zona de libre comercio para el año 2010.
- Conseguir el intercambio social y aprecio por todas las culturas mediterráneas.

Es verdad que no se están consiguiendo grandes avances, debido a aspectos importantes que interfieren el proceso de Barcelona:

- El desplazamiento del interés europeo hacia el este, debido a la incorporación de nuevos miembros de la UE y el cambio del interés estratégico mundial hacia Asia.
- Concentración del interés europeo en la resolución del conflicto árabe-israelí.

- La diferencia de perspectivas en cuanto a la seguridad del Mediterráneo entre la UE y la OTAN.
- Las realidades tácticas que se evidencian en los diversos procesos sociopolíticos y económicos, como son la reactivación de las migraciones sur-norte y la revalorización del interés nacional por los recursos energéticos.

Las migraciones a través del Mediterráneo se realizan mayoritariamente en la dirección sur-norte: hacia España en la zona occidental, hacia Italia en la zona central y hacia Grecia en la oriental. Dado que estos países europeos realizan grandes esfuerzos para tratar de controlar los movimientos migratorios que se están produciendo en forma masiva con medios marítimos irregulares, pateras, balsas, etc., parece imprescindible que la UE se encargue de coordinar las macropolíticas que sirvan de acuerdo para la relación con los países del Mediterráneo sur que constituyen las bases de partida de las embarcaciones que transportan a cientos de personas africanas deseosas de instalarse en Europa.

Los flujos migratorios aportan los resultados sociopolíticos y socioeconómicos siguientes:

- Las diferencias de las tasas demográficas que existen entre el norte desarrollado, con índices en disminución, y el sur subdesarrollado, con índices demográficos en aumento.
- Las diferencias de las rentas económicas entre el norte y el sur.
- Las carencias de mano de obra que se evidencian en el norte producen una absorción de mano de obra masiva, en especial en el sector de la agricultura y de la construcción.
- La situación de la sociedad mundial globalizada, en la cual la información impulsa a buscar desesperadamente nuevas y mejores formas de vida.

Respecto a la energía, hay que señalar al Mediterráneo como una de las grandes vías marítimas por donde navegan los buques que transportan recursos energéticos como el petróleo, el gas y el carbón, imprescindibles para la vida de los países industrializados europeos.

Es evidente que la cooperación marítima mediterránea debe ocuparse de estas actividades para coordinar y regular el tráfico marítimo de petroleros, gaseros y carboneros que navegan por sus aguas, entrando o saliendo por el canal de Suez, el estrecho de los Dardanelos o el estrecho de Gibraltar. Debido a la gravedad de las amenazas terroristas se ha originado una situación de inseguridad en el Mediterráneo que afecta sobre todo a los países de la UE. Se comprende que la Conferencia Euromediterránea tenga que ocuparse de estos riesgos, que en el ámbito marítimo podrían crear catástrofes tipo *Prestige*.

La seguridad de tráfico marítimo de recursos energéticos en el Mediterráneo interesa no sólo a los propios países del área, sino también a los países exportadores extramediterráneos. En este sentido es importante coordinar las medidas de protección y seguridad mediterránea para el tráfico marítimo con todos los países interesados. Por ello, es conveniente incluir en los planes de seguridad marítima a los países productores de los tres recursos energéticos que estamos considerando: petróleo, gas y carbón.

El tráfico marítimo de productos energéticos aparece así en el Mediterráneo como la gran vía de comunicación marítima intercontinental, con las principales bases de producción y abastecimiento que desde el punto de vista de riesgos de todo tipo requieren una seguridad marítima y una política de cooperación bilateral y regional, que debe ser auspiciada por las instituciones existentes que ya se preocupan de ello, como son la UE y la OTAN.

Desde 1995 se vienen reuniendo los ministros de transportes de los países del mediterráneo occidental en la Conferencia Regional para el Desarrollo del Transporte Marítimo, que centra sus trabajos en los siguientes aspectos:

- Desarrollar un sistema de transporte múltiple para el Mediterráneo en el cual se coordinen y mejoren las infraestructuras y procedimientos para el uso de puertos y aeropuertos, así como de los sistemas de seguridad marítima y antipolución.
- Desarrollar los enlaces y relaciones este-oeste entre las diversas orillas de la cuenca mediterránea.
- Facilitar la interoperabilidad del transporte marítimo mediterráneo con los sistemas de transporte terrestre transeuropeo.

También el sector pesquero queda en el ámbito de la UE para su ordenación con la política pesquera común. Por ello se han firmado 21 acuerdos de pesca, muchos de ellos con países africanos, aunque pocos son mediterráneos. Los acuerdos pesqueros con los países mediterráneos servirán para desarrollar ACMM que contemplen los siguientes aspectos:

- Las necesidades de desarrollo sostenible.
- Los recursos comunitarios para financiar los proyectos.
- Las evaluaciones científicas y tecnológicas para identificar los recursos explotables.
- El tratamiento de los excedentes en todos los países mediterráneos.
- El establecimiento de normas comunes de pesca que recojan las obligaciones y compromisos de las industrias pesqueras.
- La cooperación internacional para lograr una mayor sinergia en las actividades pesqueras mediterráneas.

La Comisión Europea ha reafirmado una política pesquera común como un instrumento muy valioso para la acción exterior, que se ve materializada en los acuerdos pesqueros que se están negociando desde el año 2003.

Conclusiones

Es evidente que la región mediterránea ofrece numerosas posibilidades de cooperación marítima entre los países del área. De todas ellas, destacan las ACMM en materias de seguridad, medio ambiente, transportes, puertos y pesca, que como hemos señalado están siendo impulsadas por la UE en el marco del proceso de la Conferencia de Barcelona Plus o Renovada.

Pero la intensificación de las ACMM requiere una clara política de cooperación, dirigida y financiada por los organismos comunitarios para estrechar los lazos entre los países mediterráneos en el marco del interés común.

De todo ello se derivan sin duda unas medidas de confianza y seguridad, de cuyos beneficios se obtendrá una mejora del desarrollo sostenible en la zona y una mayor cota de seguridad y estabilidad en los países mediterráneos.

SEGURIDAD MARÍTIMA

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (R)

Cuando yo era un joven oficial me sorprendió la escasez de buques guardacostas en las zonas marítimas que la organización territorial de entonces establecía. Las demarcaciones eran muy extensas; por ejemplo, la del Estrecho abarcaba desde la frontera con Portugal hasta el cabo de Gata y la del Mediterráneo desde este último cabo hasta la frontera con Francia. Para la vigilancia de la primera había unos pocos dragaminas propulsados a carbón, que desarrollaban escasa velocidad y delataban su presencia a muchas millas debido al negro e inconfundible penacho de humo negro, y aunque las normas vigentes se respetaban por los que estaban en sus proximidades, éstas eran infringidas por los que se encontraban a mayor distancia.

En la Zona Marítima del Mediterráneo las cosas estaban igual o peor, pues allí la fuerza de Guardacostas estaba constituida por el *Javier Quiroga*, el *Cándido Pérez* y el calarredes *Cyclope*, todos ellos, salvo quizá el primero, muy limitados en velocidad y armamento y por tanto inadecuados para el desempeño de su misión. No era extraño que viniesen extranjeros a explotar nuestros bancos de coral en las costas catalanas, a levantar nuestros pecios en todo nuestro litoral y los pesqueros largasen el copo en lugares prohibidos.

Pero esta situación venía de antaño, pues ya en 1538 se decía en las Cortes de Toledo: «Desde Perpignan a la costa de Portugal las tierras marítimas se están incultas, bravas y por labrar y cultivar, porque a cuatro o cinco leguas del agua no osan las gentes estar». Y es que España ha sufrido en sus propias costas y en el tráfico marítimo mediterráneo la lacra de la piratería berberisca, que duró casi trescientos años, desde la primera expulsión de los moriscos en 1492 hasta finales del siglo XVIII, en que se firmaron los tratados de Argel y de Mequinez.

La falta de fuerzas de Guarda de Costa facilitaba el ataque de los berberiscos que con la caída de la noche barajaban nuestro litoral hasta llegar a la altura del núcleo de población perseguido, al que se acercaban con la ayuda de algún morisco con el que estaban de acuerdo. En otras ocasiones sorprendían en la mar a los pesqueros que regresaban de su faena, esperándolos en los puntos de recalada con la arboladura abatida para no ser localizados a distan-



Patrullero *Cándido Pérez*.

cia. En ambos casos los sorprendidos se encontraban en muy poco tiempo camino del cautiverio sin distinción de sexo o edad, en muchas ocasiones tras haber sufrido vejaciones y malos tratos.

En un interesante artículo de C. Hard publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA con el título «Los contactos de don José de Mazarredo con la estrategia y con la táctica», se hace referencia a la figura estratégica denominada *Túnez*, definida textualmente en los siguientes términos: «Cuando no puede destruirse a la Marina enemiga, por su extrema dispersión, con las fuerzas navales propias, ni puede prolongarse indefinidamente su bloqueo militar, se recurre al Ejército para que la ataque en su base naval». Esto es lo que llevó a cabo el emperador Carlos V en Túnez, con éxito; no obstante no fue suficiente como para acabar por completo con la piratería que asolaba nuestro tráfico y nuestras costas, y unos años más tarde tuvo que llevar a cabo una operación similar contra Argel, ya que no se limitaba a Túnez la acción pirática desde las costas de Berbería. En esa ocasión las condiciones meteorológicas dieron al traste con la operación.

Continuaron los latrocinios y los asaltos a nuestras costas, e incluso el éxito logrado en la Batalla de Lepanto, que encerró a los turcos en la cuenca oriental del Mediterráneo, tampoco resultó suficiente para evitar que los piratas continuasen internándose en nuestras costas, dada la proximidad de los nidos piráticos de Berbería.

Cuando en el año 1610 se proclamó el definitivo decreto de expulsión de los moriscos, se trasladaron a Salé unos 3.000 hornacheros, denominados así por pertenecer al pueblo extremeño de Hornachos, que disponían de una gran fortuna y se instalaron en la alcazaba de Rabat, convirtiéndose en armadores que, incitados por los poderes marroquíes, se dedicaron a la guerra de corso, lucrativo negocio que se beneficiaba a costa del tráfico marítimo de los que los habían expulsado. En el año 1627, los hornacheros se consideraron lo bastante fuertes como para independizarse del sultán de Marruecos, constituyéndose en república independiente.

Allá por el año 1635 se podían contar en Salé más de 300 renegados, en su mayoría holandeses e ingleses, que apoyaron a los piratas. Con su ayuda técnica, estos últimos construyeron un astillero en el río Bu Regreg, en el que se botaban embarcaciones que no superaban las 300 toneladas, gran superficie bélica, fondos planos y poco calado, dadas las limitaciones de fondo de la barra. Con dotaciones de 200 hombres y 18 ó 20 cañones, operaban en los puntos de recalada de los galeones de Indias, fundamentalmente en el saco de Cádiz. Además de actuar en nuestras costas, también lo hacían en las portuguesas e incluso en las de Francia e Inglaterra. El negocio no podía ser más lucrativo, pues en 1636 habían capturado más de 1.000 barcos cristianos y el número de cautivos superaba los 6.000.

Para colmo, los ingleses establecieron relaciones con el dey (1) de Argel y el bey (2) de Túnez, facilitando un acuerdo entre los corsarios de Salé y de Argel por el que los argelinos permitían entrar en el Mediterráneo a los de Salé, y de este modo podían hacer las paces cada uno de ellos con la nación que estaba en guerra con los otros. Pero la cantidad de presas no mermaba por la sencilla razón de que cambiaban la bandera por la de la otra nación pirática y así podían atacar a todas las embarcaciones que se encontraban.

El dominio de la zona oeste del Mediterráneo mejoró mucho el prestigio español a partir de la recuperación de Orán, durante el reinado de Felipe V, siendo ministro de Marina don José Patiño. No sólo la Marina militar fue potenciada por el nuevo Almirantazgo, sino también el corso. Más adelante este ministro fue sustituido por el marqués de la Ensenada, que también efectuó una excelente labor. Dispuesto a transformar la flota en otra muy superior trajo a España constructores, ingenieros, técnicos, etc., y a la vez envió al extranjero a españoles muy capacitados para asimilar los sistemas de construcción adoptados por otros países. Un hombre de esta categoría muy pronto se dio cuenta del peligro que suponía la regencia de Argel para nuestras costas y por eso propuso al rey mantener permanentemente en Berbería tres escua-

(1) Dey es el título del jefe o príncipe musulmán que gobernaba la regencia de Argel.

(2) Bey es un título de origen turco por el que se denominaba a los gobernadores de las ciudades, distritos o regiones de este imperio. También fue el título de los monarcas de Túnez.

dras compuestas por navíos, fragatas y jabeques, de manera que cada una por sí sola fuera capaz de anular cualquier iniciativa del enemigo. No era Ensenada partidario de la redención de esclavos, pues estimaba que los fondos dedicados a estos menesteres proporcionaban más rendimiento empleados en la construcción de barcos para combatir al enemigo.

Don Antonio Barceló, que era el patrón de un modesto jabeque que cubría el servicio de correos entre Palma de Mallorca y la costa catalana, mostró un nuevo modo de combatir a la piratería berberisca y a él se debió en gran parte la extinción de esta lacra. Tras varios ascensos honoríficos por su enérgicos rechazos de los piratas, en 1756 tuvo un enfrentamiento victorioso con su jabeque correo contra dos galeotas argelinas, apresando a una de ellas y poniendo en fuga a la otra, lo que le supuso formar parte del Cuerpo General de la Armada con carácter efectivo. Su solo nombre infundía tal respeto en las costas de Berbería que el mito del pirata fue poco a poco desapareciendo.

No tenía otro sistema que el abordaje, y él era el primero que saltaba al barco enemigo esgrimiendo el chafarote, especie de alfanje con filo por un lado y algo corvo en el extremo. Y era muy difícil que se le escapase una embarcación enemiga, pues era muy habilidoso en el manejo de las grandes velas del jabeque, su embarcación favorita, y sin embargo los berberiscos burlaban a otras embarcaciones de la Armada de mayor envergadura, por eso Barceló propuso que se construyesen jabeques similares a los de los berberiscos, pero mejorados con las aportaciones que el marino proporcionó de su propia cosecha. De este modo se construyeron 40 jabeques entre 1750 y 1770, que fueron decisivos para lograr el fin de la piratería en nuestras costas, aunque fueron necesarios dos bombardeos de la ciudad de Argel en años sucesivos para que desistieran de nuevos intentos. Las fechas oficiales de finalización de la piratería berberisca fueron los Tratados de Argel de 1791 y el de Mequinez de marzo de 1799.

Vemos pues que mientras no hemos contado con una Marina suficiente para proteger nuestras costas, nos hemos visto obligados a sufrir la dominación de los piratas berberiscos, que con pocos buques se hubiera evitado. Aquí quiero hacer hincapié en la importancia de contar con fuerzas sutiles adecuadas dispuestas a lo largo de nuestro amplio litoral. De haberlas tenido no hubiéramos sufrido la depredación a la que nos vimos sometidos en los siglos XVI y XVII, padeciendo el humillante comercio de la trata de esclavos blancos que tantos españoles sufrieron en las galeras y en las prisiones de Berbería y la ruina de nuestro comercio de levante.

Cuando una parte de la riqueza nacional se dedica a potenciar los medios navales y se utilizan de manera inteligente, como en los tiempos del marqués de la Ensenada y de Barceló, son muchos los beneficios que pueden conseguirse. A partir del final de la piratería se volvió a repoblar la amplia faja costera de unos 25 kilómetros de profundidad, hasta entonces abandonada por miedo a las agresiones. Así volvieron a potenciarse la pesca y la agricultura en

estas desoladas costas, mejorando sensiblemente la economía. Pero volvamos al presente procurando aplicar las lecciones del pasado, que para eso sirve la Historia.

Los conceptos fundamentales sobre Seguridad Marítima están establecidos por la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de 29 de abril de 1958, que en su artículo 2 establece que la soberanía de un Estado se extiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores a una zona del mar adyacente a sus costas, designada como mar territorial. Su extensión se mide tomando como referencia la línea de bajamar a lo largo de la costa, aun cuando tenga profundas aberturas y escotaduras o cuando haya una franja de islas a lo largo de ella, pudiendo adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial el de las líneas de base rectas que unen los puntos apropiados. Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial se consideran como aguas interiores. El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, en la que cada uno de los puntos está situado una distancia igual a la anchura del mar territorial, que en el caso de España son 12 millas, en líneas generales. El diccionario de la RAE define como Aguas Jurisdiccionales a la zona marítima adyacente a la costa que llega hasta doce millas y en la que los Estados ejercen la plenitud de su soberanía. Es otra manera de referirse al mar territorial.

El Estado ribereño ejerce por tanto sobre su mar territorial la plenitud de la competencia que implica la soberanía, aunque su ejercicio habrá de realizarse con arreglo a la Convención y a otras normas de Derecho Internacional; y en lo que se refiere a la Zona Contigua, aunque no se ejerce la plena soberanía, el Estado ribereño puede adoptar determinadas medidas de control para evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial. Asimismo, puede reprimir en esta zona las infracciones de esas leyes cometidas en su territorio o mar territorial.

La Zona Económica Exclusiva es la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél. El antes aludido diccionario de la RAE define la Zona Marítima Exclusiva como la que llega hasta 200 millas marinas desde la costa y en la cual el derecho internacional reconoce a los Estados ribereños derechos de explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, en especial la pesca y los que se hallan en el lecho y el subsuelo del mar.

España dispone de 7.879 kilómetros de litoral. La superficie total de aguas interiores, en península e islas, generadas por el trazado de líneas de base recta es 14.393,45 kilómetros cuadrados. De los 9649,38 que corresponden a la península, 4.460,17 están en el Atlántico y 5190,03 en el Mediterráneo, correspondiendo 2.345,55 a las islas Baleares y 2.398,52 a las islas Canarias. Las aguas de nuestra plataforma continental de 0 a 200 metros suponen

100.138 kilómetros cuadrados, y el área explotable, considerando la Zona Económico Exclusiva y la Zona de Protección Pesquera del Mediterráneo, 862.459 kilómetros cuadrados, muy superior a la superficie terrestre de España, que es aproximadamente 505.000 kilómetros cuadrados. Estos simples datos nos dan una idea de la amplitud de las aguas que tenemos que proteger.

Siguiendo con el razonamiento que hacía al principio señalando la carencia de medios guardacostas en una época concreta, recuerdo que unos años más tarde se construyeron por la Empresa nacional Bazán unas corbetas para Portugal que respondían a un proyecto no excesivamente ambicioso, ya que se trataba de unos buques de velocidad máxima superior a veinte nudos, artillería de tres pulgadas y 40 mm con cierta capacidad antisubmarina y que, disponiendo de considerable autonomía, no ofrecían aparentemente muchas complicaciones de mantenimiento. Cuando los oficiales éramos invitados a las botaduras y las entregas a la Armada portuguesa, comentábamos lo bien que hubieran garantizado la protección de nuestras costas diez de esos barcos en cada zona marítima.

Afortunadamente por esos tiempos se construyeron los patrulleros ligeros tipo *Barceló* y otros pesados tipo *Lazaga*, estos últimos con un sistema de control de fuego excesivo para el armamento que llevaban, pues estaba previsto dotarlos de un lanzamisiles superficie-superficie, cosa que nunca se llegó a hacer. Los patrulleros pesados se desguzaron después de una vida operativa relativamente corta.

Hoy en día, aunque contamos con una magnífica flota capaz de operar en escenarios lejanos durante periodos prolongados, creo que sigue siendo una asignatura pendiente la protección inmediata de nuestras costas, y digo esto porque al observar en la página *web* de la Armada las fuerzas existentes para llevar a cabo la vigilancia de la extensa zona a la que antes nos hemos referido, se aprecia, además del escaso número de unidades, que las fechas en que fueron construidas ponen de manifiesto que los barcos de más entidad de la fuerza de Guardacostas están en el último tercio de su vida operativa, lo que hace suponer que sus características reales están por debajo de las nominales. A saber:

Cinco corbetas tipo *Descubierta* construidas entre los años 1978 y 1982, tres de ellas con base en Cartagena y dos en Canarias. Nominalmente tienen armamento suficiente para su cometido y una velocidad de 25 nudos; cuatro patrulleros clase *Serviola*, construidos entre los años 1990 y 1992, dos con base en Canarias y dos en el Cantábrico, cuya velocidad nominal es de 20 nudos; nueve patrulleros clase *Anaga* construidos por los años 1980, de 15 nudos de velocidad, distribuidos cuatro en Canarias, tres en el Cantábrico, uno en Málaga y otro en Marín; tres patrulleros tipo *Barceló* de fecha anterior a 1880, que ya deben de estar muy próximos al desguace; los pequeños *Toralla* y *Formentor* construidos en los astilleros Viudes de Barcelona, y los todavía



Patrullero *Anaga*.

más pequeños *Conejera*, de los cuales hay dos en Barcelona, uno en Huelva y otro en Almería; los cuatro clase *Chilreu* son específicos para apoyo y protección de la flota pesquera, fundamentalmente en aguas de Terranova, y por su armamento y velocidad no se pueden considerar guardacostas aunque desempeñen a plena satisfacción la misión que se les encomienda. Por último, citaremos al pequeño *P 114* con base en Ceuta.

Al margen de lo anterior, existe en la actualidad una serie de organismos con competencias en las aguas de jurisdicción española, como es el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la Represión del Contrabando, dependiente del Ministerio de Hacienda, cuyos buques tienen el carácter de auxiliares de la Marina de Guerra; el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que depende del Ministerio del Interior y tiene funciones policiales dentro de las aguas jurisdiccionales; el Servicio de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento, del que también dependen los medios para la Lucha Contra la Contaminación

Marina; y por si fuesen pocos los organismos que intervienen en las diversas actividades que se presentan en el mar territorial, están los medios de algunas comunidades autónomas a las que se han transferido determinadas competencias.

No voy a opinar sobre la conveniencia o no de la actual organización, pero creo que el solapamiento de competencias es en todo caso conflictivo, y todo lo que tienda a facilitar la claridad de ideas en relación con la eficacia del servicio en la múltiple casuística que se puede presentar en nuestras aguas siempre será positivo; y digo esto porque me parece imprescindible tomar medidas para evitar casos sangrantes como ha sido recientemente la libertad de acción del buque cazatesoros de nacionalidad británica *Odyssey*, al que en pleno siglo XXI le hemos dejado apropiarse del tesoro que transportaba la fragata *Mercedes*, hundida por los propios ingleses en las proximidades del cabo Santa María sin previa declaración de guerra. Y no es éste el único caso porque ¿cuántos meses ha pasado un mercante varado en las proximidades de la bahía de Algeciras derramando petróleo sin que nadie asumiera el control? ¿Es que no está claro quién tiene que actuar? De seguir así la situación, continuarán esquilmando nuestros pecios, nuestros bancos de coral, se pescará en fondos prohibidos, nuestras aguas serán impunemente contaminadas, los ingleses continuarán haciendo espigones cada vez más largos en Gibraltar y dentro de poco sus aguas interiores, que son las únicas reconocidas por el Tratado de Utrecht, llegarán hasta Algeciras.

Todo esto hace preguntarse: ¿cómo es posible que esas cosas ocurran? Creo que todo esto tiene mucho que ver con la falta de coordinación. Desde hace unos años se prescindió en la Armada de la figura del almirante jefe de la zona marítima, autoridad del más alto rango de la jerarquía militar, que contaba con un estado mayor adecuado en cada zona. No me parece que esta figura esté en oposición con cualquier otra distribución establecida por la OTAN, que determina una zona en la que estamos inmersos pero no nos obliga a prescindir de una organización interna que nos ha venido dando buenos resultados, como la larga experiencia ha demostrado. Algo así ocurre con las prefecturas marítimas que nuestro vecino del norte sigue manteniendo con gran eficacia.

Por otra parte, aun cuando haya misiones específicas de otros organismos, la Marina de Guerra nunca puede hacer dejación cuando se cometa un delito en su presencia, aunque se trate de vigilancia de pesca, vertidos contaminantes, contrabando, etc., al margen de que existan dispositivos específicos para reprimirlos, pues no en vano el buque de guerra dispone de un estatus que no tienen todos los barcos de organismos que desarrollan las funciones marítimas a que nos estamos refiriendo, y que hace necesaria su presencia en frecuentes ocasiones, como de hecho así ha sido.

El buque de guerra, caracterizado por su extraterritorialidad e inmunidad, ha sido definido por el Derecho Internacional Marítimo o Derecho del Mar en numerosos convenios internacionales. La última definición que debemos consi-

derar vigente está recogida en la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay (Jamaica) el día 10 de diciembre de 1982, cuyo artículo dice: «Para los fines de la convención, se entiende por «buque de guerra» todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial de la Marina al servicio de aquel Estado e inscrito en el escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a las normas de la disciplina militar».

A la vista de lo expuesto, creo que se debería volver a la figura del almirante de la zona marítima y potenciar sus antiguas capacidades operativas aumentando el número de los buques de guerra dedicados a cumplir funciones de guardacostas, toda vez que las amenazas son cada vez mayores; aunque, como ya dije antes, no voy a opinar sobre la conveniencia o no de modificar las competencias de otros organismos que operan en el Mar Territorial, creo que una vez restablecida la figura del jefe de zona esta autoridad debería coordinar o al menos estar informado por medio de su estado mayor de todas las actividades que se desarrollan en su zona, al margen de que los organismos ajenos a la Armada actúen dentro de sus propios ámbitos, pues aquí no se trata de limitar iniciativas, sino de evitar duplicidades o redundancias en el cumplimiento de cada cometido, economizando los escasos medios disponibles y, lo que es más importante, sin que queden lagunas por cubrir.

Estoy convencido de que, en la actualidad, el espacio marítimo español está desprotegido, lo que debería ser el foco fundamental de nuestro interés. La Armada tendría que hacer un esfuerzo para evitar que el control de las zonas marítimas se le escape de las manos, pues a ella le corresponde el ejercicio del dominio del mar, que debe empezar por nuestras aguas inmediatas. Otra cuestión son los escenarios lejanos, en los que podemos operar con independencia o en coalición con otros países que defiendan los mismos intereses, como es el caso de la pesca en las costas de Somalia. Pero el ámbito de este artículo es más limitado y se refiere a nuestras aguas más próximas.

EL PATRIMONIO SUBACUÁTICO, UN PATRIMONIO DE TODOS

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (R)

Los países que sienten la grandeza de su esencia son celosos con su Historia, con su pasado y con su evolución a lo largo de los tiempos, desde las épocas remotas hasta hoy. Y cuando hablo de Historia me refiero a la HISTORIA con mayúsculas, con sus cosas buenas y malas, con sus alegrías y con sus desventuras, ya que unas y otras son las que han forjado el presente de los pueblos, y no hay que volverle la espalda a ninguna de ellas si no queremos perder la perspectiva del conjunto y con ella el norte. Y por supuesto, cuando hablo de Historia no me refiero a la «historia» con minúsculas y entre comillas, a ésa que muchos tratan de reescribir a la medida de sus intereses, ya que lo único que consiguen es engañar y, en ocasiones, hasta estafar a los suyos.

Por estas razones, cualquier referencia a la Historia de aquí en adelante será a la versión en mayúsculas, a la de verdad y sin tapujos, a la que fue como fue porque fue así, a la que debemos conocer para conocernos mejor a nosotros mismos y de la que debemos de aprender para tomar nota de sus aciertos y de sus fracasos. Hay que tener en cuenta que, aun bajo muy diferentes circunstancias, sigue siendo válido el viejo dicho «la Historia siempre se repite». Y conviene también recordar otro, según el cual «el desconocimiento de la Historia es el mejor caldo de cultivo para volver a caer en sus errores». Algo que muchos no saben. Basta echar un vistazo a los medios de comunicación para comprobar que algún político anuncia como primicia algo que con frecuencia es tan viejo como el mundo mismo.

Llegados a este punto, podemos preguntarnos dónde están las fuentes de las que nos podemos surtir para conocer nuestra Historia. Pues muchas de ellas están en nuestro patrimonio, en el gran conjunto de vestigios de otros tiempos que aparecen en documentos, libros, mapas, cartas, informes, órdenes, resoluciones, contratos, etc., junto con restos arqueológicos, objetos, grabados, pinturas, retratos, medallas, monedas, maquetas, modelos y muchas cosas más, sin olvidar las tradiciones, las costumbres, el folclore y todas esas características que identifican a un pueblo y le dan su personalidad.



Restos de anclas expuestos en el Museo Histórico de Sofía, Bulgaria.
(Foto: M. González).

La Historia de los pueblos debe ser vista en su conjunto. Pero abarcarlo todo es imposible, por lo que con frecuencia es conveniente dividirla en parcelas interrelacionadas, de modo que en cada una trabajen individuos que por su profesión, afición o cualquier otra circunstancia estén directamente interesados, sin que los resultados de sus actuaciones supongan cotos cerrados, sino que sean totalmente abiertos para ser utilizados en las áreas próximas. Y hay que recordar que la Historia de una localidad, entidad, región o país no es sólo parte de su patrimonio particular, es patrimonio de todos, es patrimonio de la humanidad.

En el ámbito de la mar, nuestro patrimonio es muy grande, inmenso diría yo, ya que muchas de las páginas de la Historia de España han sido escritas en la mar o están relacionadas con ella: viajes, descubrimientos, guerras, combates, victorias, derrotas, expediciones científicas, comercio, construcción naval, barcos, cartografía... Y es de este patrimonio del mar del que quiero hablar, porque a pesar de que en los últimos tiempos parece que se ha producido un cierto interés por nuestra Historia y da la impresión de que se está despertando la curiosidad por nuestro pasado naval, todavía hay parcelas muy oscuras y aparecen grandes huecos en los que la ignorancia colectiva campa por sus respetos.

Poseemos un gran patrimonio relacionado con la mar en todos sus aspectos y tenemos la obligación moral de preservarlo como uno de los mejores lega-

dos que podemos dejar a nuestros descendientes. Mucho de este patrimonio ya se ha perdido de forma irremisible por la ineficacia, cortedad de ideas o simple gazmoñería de muchos. Pero queda mucho más desperdigado por el mundo, olvidado en almacenes, perdido en desvanes, encerrado en casas particulares, guardado en el fondo de armarios, archivado en bibliotecas, arrumbado en puertos, reposando en el fondo del mar, etc., que aún está a tiempo de ser salvado y conservado para la posteridad antes de que desaparezca para siempre. En relación con el que se ha perdido de forma irremisible, a modo ilustrativo voy a citar algunos ejemplos referidos al patrimonio a flote.



Ánforas en el Museo Arqueológico de Nessebar, Bulgaria. (Foto: M. González).

En barcos carismáticos que han podido quedar como museos es donde tenemos los españoles una de las asignaturas pendientes más importantes. ¿Han visto la cantidad de barcos de otros tiempos que conservan otros países, algunos con menos tradición histórica que el nuestro? Basta que se den una vuelta por Internet para tener una idea: en Argentina, la fragata *Presidente Sarmiento* (1897); en Australia, la bricbarca *Polly Woodside* (1885); en Bélgica, el bergantín *Mercator* (1932); en Dinamarca, la fragata *Jylland* (1860); en Estados Unidos, el *Star of India* (1863), la fragata *Constitution* (1797) o el acorazado *Alabama* (1942); en Francia, el submarino *Argonaute* (1058); en Gran Bretaña, el navío *Victory* (1765) de Nelson, el clíper *Cutty Sark* (1869) o la bricbarca de finales del siglo XIX *Glenlee* (1896) —nuestro antiguo buque escuela *Galatea*, del que volveré a hablar más adelante—; en Holanda, el ariete *Buffel* (1868); en Japón, el acorazado *Mikasa* (1900); en Portugal, el *Dom Fernando II e Gloria* (1843); en Rusia, el crucero *Aurora* (1900), y un largo etcétera.

¿Y en España? Pues en España tenemos poco que mostrar, y de ese poco la mayor parte es de los últimos tiempos: el pailebote *Santa Eulalia* de principios del siglo XX en Barcelona, el correillo *La Palma* en Canarias y el submarino *Delfín* en Torrevieja. Además, hay algunos otros barquitos como monu-

mentos o piezas de museo: el submarino *Peral* en Cartagena; los dos minisubmarinos *Foca*, uno en los jardines de la Estación Naval de Mahón y el otro en los de la Base de Submarinos de Cartagena; los dos también minisubmarinos *Tiburón*, uno cedido al Museo de la Ciencia de Barcelona, que se puede ver cerca de la Ronda de Dalt, y el otro también conservado en la Base de Submarinos de Cartagena; el submarino portaminas *Sanjurjo* en el Museo del Mar de Vigo, y algunas embarcaciones menores. Y ahora se habla de conservar un submarino en Cartagena, otro en Mallorca y posiblemente alguna fragata. Pero se han ido barcos que podían haber quedado como museos, como la *Numancia*, el *Canarias* o el *Galatea*, que desaparecieron a pesar de las voces que en su momento se alzaron para pedir su conservación. La fragata blindada *Numancia* fue el primer barco blindado —o acorazado— en cruzar el Atlántico sin problemas, pasar el estrecho de Magallanes, llegar al Pacífico y terminar la vuelta al mundo en la que cortó cuatro veces el Ecuador, dos el Trópico de Cáncer, ocho el de Capricornio y una el meridiano 180° de San Fernando. Todo un récord. También fue el primer acorazado que entró en combate al sostener un duro duelo con las baterías de El Callao el 2 de mayo de 1866. Y en diciembre de 1916 terminó hundándose en Portugal cuando era llevado al desguace.

El crucero *Canarias* fue dado de baja en diciembre de 1975, 44 años después de su botadura y a los 39 años de su entrega a la Armada. Era uno de los últimos cruceros *Washington* que quedaban en el mundo, pero a pesar de que muchos pidieron su conservación como barco museo fue subastado en 1977 y desguazado en 1978.

El buque escuela *Galatea*, por el que clamaron muchas instituciones, también se fue. Botado en Glasgow el 3 de diciembre de 1896 con el nombre *Glenlee*, fue comprado por la Armada española a sus propietarios italianos en marzo del 1922 para utilizarlo como buque escuela y, tras una larga vida como escuela y como pontón, fue llevado a Sevilla, hasta que en 1992 las autoridades españolas anunciaron su subasta. Enterados en Glasgow de la subasta sólo unos días antes de su celebración, reaccionaron con toda presteza, hicieron una colecta y en junio de 1992 efectuaron el depósito de 40.000 libras —unos ocho millones de pesetas— para hacerse con él. La noticia, cogida con total indiferencia en España, corrió por todo Glasgow, donde reaccionaron de forma muy positiva y en poco tiempo reunieron otras 30.000 libras para acondicionar el casco del *Galatea* de cara al largo viaje a remolque que le esperaba hasta Escocia. Así fue como el Clyde Maritime Trust se hizo con uno de los cinco barcos de vela que aún seguían en este mundo de los diez construidos en los astilleros de Glasgow para Archibald Sterling & Co.

Y ahora entramos de lleno en el tema central de este artículo. ¿Qué opinan ustedes del patrimonio sumergido o subacuático? España tiene una enorme riqueza en pecios, ya que por su posición geográfica y geoestratégica sus costas han sido escenario de un gran tráfico, un enorme comercio, muchos

combates y grandes tempestades, que han mandado al fondo del mar barcos de todos los tipos, en todas las épocas y con las más variadas mercancías, cosa que el español de a pie ignora y que en cambio conocen muy bien los cazatesoros. De estos barcos se pueden citar muchos ejemplos: la fragata *Mercedes*, que en combate con ingleses voló a finales de 1804 cuando venía de América cargada de caudales y fue encontrada hace poco por el *Odyssey*, que para despistar la llamó el *Black Swan*; los barcos hundidos en el combate de Trafalgar y en la tempestad que le siguió; las naves romanas hundidas en nuestras costas, cargadas con las más variadas mercancías, muchas de ellas en ánforas, y otros barcos de la historia más reciente, como el *Reina Regente*, *Cardenal Cisneros*, *Blas de Lezo*, *España (2.º)*, *Baleares*, *C-3* y muchos barcos españoles hundidos, sobre todo, en Azores, el Caribe y costas de América.

Los furtivos y cazatesoros se han quedado con mucho de este patrimonio, imposible de cuantificar. A diferencia de los barcos a flote, que se pueden ver y evaluar, los restos de los hundidos están escondidos a la vista de la gente y, si no hay sobre ellos un control, sólo los que los explotan para el propio beneficio saben lo que valen.



Piezas arqueológicas extraídas del mar en el golfo de Cádiz y expuestas en el Museo Naval de San Fernando. (Foto: M. González).

Metidos en el siglo XXI, no debemos dar la espalda a ese gran patrimonio subacuático, que encierra objetos y elementos que nos hablan de otras épocas y ayudan a echar luz sobre nuestro pasado. Y no me refiero sólo al oro y la plata que esos pecios pueden contener, que es muy importante, de gran valor material e incalculable valor histórico, y es en lo primero en que piensa la gente cuando se habla de este tema. También hay instrumentos de navegación, piezas del barco y de su aparejo, útiles de cocina, elementos de la vestimenta, cañones, armas blancas, armas portátiles de fuego, porcelanas, cerámicas, vidrios, objetos de uso personal, además de las estructuras del barco en sí, que por haber estado enterradas en fango o arena han podido llegar a nuestros días. Una gran riqueza histórica encerrada en esos pecios que está desapareciendo con el correr del tiempo, en muchas ocasiones por las actuaciones de cazatesoros y furtivos, y España parece ignorarlo. Cuando en muchos foros se habla de este asunto, la mayor parte de las veces la reacción de la gente es de pura indiferencia. Pasan del tema como si no fuera con ellos. Y no estoy pensando en la gente de la calle, en el pueblo llano, que hasta es lógico que pase de largo en algo para lo que no ha sido educado. Me refiero a gente con formación, y en ocasiones con puestos de responsabilidades en la Administración, que pasan de puntillas sobre el tema y escapan como gatos escaldados, poniendo tierra por medio. ¿Por qué? ¿A qué se debe ese miedo? Parece como si se les pidiera que se pusieran ellos el traje de buceo y se zambulleran a explorar los pecios.

¡Es muy caro! Es alguna de las respuestas más corrientes. ¡Claro que es caro! Pero ¿es que hay algo realmente barato y que valga la pena? También es caro restaurar una catedral gótica, realizar excavaciones arqueológicas en tierra firme para buscar restos de nuestros primeros pobladores, tener y mantener excelentes pinacotecas y cosas por el estilo. Y ahí las tenemos, y bien orgullosos que estamos de ellas. Entonces ¿por qué ese miedo a explorar la mar para desentrañar los tesoros arqueológicos que encierra, muchos de ellos casi a las puertas de casa? ¿Quizá porque algunos se creen que son exploraciones de gran envergadura y a grandes profundidades, como la que encontró el *Titanic*? A lo mejor es eso. Pero hay que recordar que muchos de los naufragios a los que me refiero se han producido en aguas costeras, y en muchos casos su exploración y explotación no es excesivamente complicada. Y si no que se lo pregunten a muchos pescadores y a furtivos con botellas que se hacen con ánforas y otras cosas sin excesivo esfuerzo.

Muchas veces la respuesta que se oye en la Administración central es que las competencias de la arqueología en la mar han sido transferidas a las comunidades autónomas. La primera vez que oí esto creí que era una broma. Pero no lo es; están transferidas. Y cada comunidad aplica sus propias normas, si es que aplica alguna, y con frecuencia éstas varían de una comunidad con litoral a la vecina. Aunque por otra parte, es bastante corriente oír el comentario de que es prácticamente imposible aplicar la normativa vigente por falta de



Campanas rescatadas del pecio de la fragata *Magdalena*, hundida en la ría de Vivero en 1810. Museo Naval de Ferrol. (Foto: M. González).

medios y presupuesto. Y efectivamente, es así. De hecho, solo unas pocas autonomías cuentan con algún personal cualificado, y sólo una, Cataluña, cuenta con un barco con el que puede llevar a cabo algunas actuaciones: el pesquero adaptado *Thetis*.

Considero que las funciones y cometidos de la arqueología subacuática no se deben afrontar a nivel autonómico ni local, de la misma manera que no se puede afrontar con garantías el salvamento marítimo, pongo por caso. Para llevar a cabo la exploración y explotación de pecios hace falta una dirección única, con unidad de criterio y de acción, y es necesario contar con un plan consolidado, medios apropiados, como barcos dotados de la adecuada tecnología y personal cualificado, especializado y muy experimentado, en el que haya arqueólogos y buceadores capaces de llevar a cabo su trabajo con rigor y sin correr riesgos inútiles. Esto se puede hacer con pleno rendimiento a nivel nacional, pero nunca a nivel autonómico ni local. Y mientras no sea así, ocurrirá lo que está ocurriendo ahora: vienen exploradores de fuera perfectamente informados y equipados, y nos esquilman ante nuestras propias narices.

Fue precisamente el caso de la *Mercedes* el que despertó a la opinión pública ante la pasividad de la Administración. Saltó a la luz en la primera mitad del 2007, cuando muchos clamaban que se adoptara alguna postura ante el robo de que estaba siendo objeto el patrimonio español, la Administración callaba y mandaba callar, no sé si para no meterse en jaleos o porque no era capaz de asumir que se trataba de bienes españoles, o sencillamente porque no sabía que España tiene ciertos derechos. Y los tiene: conserva la propiedad de los pecios y lo que contienen si se trata de barcos de guerra, se encuentren donde se encuentren, tanto si son aguas españolas como si no lo son. Afortunadamente la opinión pública y los medios de comunicación metieron el dedo en la llaga, hurgaron a fondo, y la Administración tuvo que dar atrás, coger el toro por los cuernos, y en el verano de 2007 se puso las pilas y empezó a trabajar en la dirección apropiada. No sé si esto va a servir de algo en el asunto de la *Mercedes*, ignoro si ha llegado a tiempo, pero al menos espero que sirva para el futuro. Por otra parte, lo de la *Mercedes* no es nada nuevo; ya en



Colección de monedas expuestas en el Castillo-Museo de la Real Fuerza de La Habana. Fueron extraídas del pecio del crucero español *Sánchez Barcáiztegui*, hundido en la bocana del puerto de La Habana al colisionar con otro barco en el año 1895. (Foto: M. González).

su momento los Estados Unidos habían reconocido que los pecios del *Juno* y la *Galga*, barcos de la Armada española hundidos en aguas costeras norteamericanas en los años 1802 y 1750 respectivamente, eran propiedad de España. De modo que la Historia, como dije antes, se repite.

Al poco tiempo, el Consejo de Ministros aprobó un Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, elaborado por el Ministerio de Cultura con el visto bueno del Consejo del Patrimonio Histórico, donde las comunidades autónomas cuentan con representación. Los principales protagonistas son, o van a ser, los ministerios de Cultura y Defensa, y la Armada va a colaborar con sus cazaminas. ¡Menos mal!, pensé yo. Mejor tarde que nunca.

Según manifestaciones del Gobierno, dicho plan «...pretende definir las líneas básicas que deben adoptarse para llevar a cabo una política eficaz de protección del patrimonio arqueológico subacuático. La intención es implicar de una manera coordinada a todos los departamentos y administraciones públicas competentes en esta protección, adoptando una serie de medidas concretas para la salvaguardia, conservación y difusión de este rico patrimonio que se encuentra en nuestras aguas», y sus líneas de acción comprenden:

- Elaborar cartas arqueológicas subacuáticas.
- Declarar las zonas arqueológicas subacuáticas más emblemáticas como «bienes de interés cultural» (BIC) o similar.
- Definir las actuaciones del Ministerio de Cultura, en colaboración con el Ministerio del Interior y las comunidades autónomas.
- Desarrollar planes de formación en patrimonio arqueológico subacuático.
- Crear una comisión interdepartamental para coordinar las actuaciones.
- Elaborar un protocolo de actuación arqueológica para infraestructuras portuarias entre los ministerios de Cultura y Fomento.
- Colaborar con el Ministerio de Defensa en la investigación, localización y protección de yacimientos.
- Promover la firma de convenios con terceros países para la protección del patrimonio.
- Realizar campañas de información.
- Efectuar el seguimiento y evaluación del plan.

A la vista de este plan, muchos empezaron a pensar en futuras misiones en aguas españolas, plagadas de pecios, sobre todo las aguas del sur, responsabilidad de la Junta de Andalucía. Pero aquello, que empezó hace ya bastante más de dos años, parece que se va enfriando con el tiempo, como les pasa a muchos otros proyectos en los que al principio todo son grandes palabras y muy buenas intenciones, pero la opinión pública se olvida del asunto y aparecen otras prioridades. Y hoy, con la crisis económica, el paro, la corrupción, los movimientos independentistas, las disputas autonómicas, la piratería por

esos mares de Dios, los tropezones en política exterior y muchas otras lindezas, me parece que la Administración no está por la labor de rescatar un ánfora o un puñado de doblones de oro del fondo del mar, ni aunque se los pongan en bandeja. Por eso no me extrañó cuando, casi al cierre de este artículo, veo titulares en la prensa como: «Cultura relega *sine die* el convenio con Defensa para el patrimonio sumergido» (19/11/2009); «Plan Nacional de Arqueología Subacuática: tocado» (23/11/2009), ambos aparecidos en la sección *Cultura y Espectáculos* del *ABC*, donde la *Cultura* me parece que brilla por su ausencia y el *Espectáculo* resulta bochornoso. Y aunque las comparaciones son siempre odiosas y a veces dolorosas, podemos echar un vistazo a lo que hacen otros países ribereños, que en este asunto nos llevan una gran ventaja: China, con el barco mercante *Nanhai 1*, de unos 1.000 años de antigüedad y descubierto en



Tarjeta postal del buque de guerra sueco *Vasa* en dique seco. El buque se hundió en 1628 en el puerto de Estocolmo y fue rescatado del fondo del mar en 1961. (Colección: M. González).

1987; Dinamarca, con el barco vikingo *Roskilde*, hundido en el 1070 y excavado en 1962; Gran Bretaña, con la carraca *Mary Rose*, hundida en 1545 y rescatada en 1982; Noruega, con dos barcos vikingos que no estaban hundidos, sino enterrados en montículos funerarios: *Osberg* (del siglo IX y excavado en los años 1904 y 1905) y *Gokstad* (del siglo XI y excavado en el 1880); o Suecia, con dos buques de guerra: el *Vasa*, hundido en 1628 y rescatado en 1961, y el *Kronan*, hundido en 1676 y localizado en 1980.

Tenemos que ser conscientes de la obligación de velar por nuestro patrimonio sumergido e impedir que desaparezca. Comprendo que con la situación económica actual no se pueden hacer muchas florituras, pero no por ello hay que bajar la guardia ni dejar de trabajar. Hay que continuar, hacer planes, levantar mapas, investigar en los archivos y utilizar los medios a nuestra

disposición en la medida de su disponibilidad. Hay que seguir adelante para que cuando soplen mejores vientos el país esté en la posición adecuada para aplicar en profundidad, con rigor y de forma continuada lo previsto en el famoso Plan Nacional de Arqueología Subacuática. España tiene medios más que suficientes para afrontar este plan, sólo necesita la voluntad de llevarlo a cabo. Y la Armada por su parte cuenta con barcos perfectamente preparados para colaborar, ya que tiene cazaminas y buques científicos dotados de sensores y medios apropiados, como sónares de diferentes tipos y vehículos de control remoto para explorar los fondos marinos, además de contar con buceadores altamente cualificados y muy bien equipados.

El pensamiento naval no debe tener fronteras. Con la mar como fondo debe proyectarse en todas las direcciones y, en el caso del patrimonio bajo las aguas del mar, debe actuar para preservar el pasado que esconden los restos de barcos hundidos. En nuestras costas hay muchos pecios que están esperando que alguien los explote. Es nuestra obligación lograr que sea la Administración la que lo haga y que sirva para su posterior investigación, estudio y exposición de los bienes patrimoniales rescatados del fondo del mar, en lugar de que sean explotados por cualquier desaprensivo, que lo único que busca es el expolio y el lucro en el mercado negro. Es un compromiso que todos tenemos con nosotros mismos y con la Historia.

LOS SERVICIOS DE INTELIGENCIA DURANTE LA GUERRA DEL PACÍFICO

PEARL HARBOR. RESPONSABILIDADES

Ángel Luis DÍAZ DEL RÍO MARTÍNEZ
Contralmirante (Segunda Reserva)

Situación en Europa

El 11 de noviembre de 1918 se firmaba el armisticio que daba fin a la Primera Guerra Mundial. El balance de la hecatombe lo constituían diez millones de muertos, veinte millones de heridos, innumerables pérdidas materiales y enormes sufrimientos.

Unos meses antes, el 3 de marzo de 1918, Alemania, derrotada la Rusia zarista, imponía a ésta la Paz de Brest-Litovsk, con la que perdía inmensos territorios. Los ejércitos alemanes, vueltos ahora contra Occidente, perdían la guerra al no poder hacer frente a los Estados Unidos, el nuevo país aliado. En Rusia, Lenin implantaba la dictadura comunista, y los aliados imponían a Alemania el Tratado de Versalles (28-06-1919). Se la hacía culpable de la guerra y se la condenaba al pago de los daños causados. El territorio alemán quedaba dividido en dos partes por el llamado «corredor polaco», que unía Varsovia con el mar Báltico; millones de alemanes se veían obligados a vivir fuera de su patria, muchos de ellos en dramáticas condiciones.

La aparición de Adolfo Hitler en la política alemana de la posguerra iba a tener una influencia decisiva en los destinos del país y del mundo entero. Tras muchas vicisitudes Hitler se presentaba a las elecciones y obtenía, en 1928, 800.000 votos; años después alcanzaba los 6,5 millones y en 1932 sobrepasaba los 13,5 millones. Esta cantidad suponía sólo el 37 por 100 de los votantes, pero la división dentro del 63 por 100 restante iba a llevarle a la victoria. Su objetivo era acabar con la República de Weimar; implantar un gobierno autoritario que diese fin al poder de los sindicatos; liberar a Alemania de las imposiciones del Tratado de Versalles y crear un gran ejército capaz de devolver a Alemania al lugar que le correspondía.

El 30 de enero de 1933 el mariscal Hindenburg, presidente de la República, le ofrecía la Cancillería; en el mes de marzo el Reichstag le concedía plenos poderes. Su ascensión al poder había sido conseguida con total limpieza democrática. Hitler había ofrecido a los alemanes un futuro feliz: empleo para los millones de parados, precios más altos para los agricultores, mejores negocios para los empresarios, unas poderosas fuerzas armadas e incluso llegaba a prometer que en el Tercer Reich todas las muchachas encontrarían marido. El éxito era total.

Al igual que sus antecesores, también Hitler quería liberarse de las cadenas del Tratado de Versalles utilizando medios diplomáticos. Aunque eso sí, de fallar las negociaciones no dudaría en recurrir al uso de la fuerza. En marzo de 1936 remilitarizaba Renania sin demasiadas protestas. En octubre firmaba con Mussolini el llamado Eje Roma-Berlín, y en noviembre el *Antikomintern*, de carácter ideológico, al que se adhería Japón. En marzo de 1938 se anexionaba Austria; le seguían las incorporaciones de Bohemia y Moravia, con la conformidad del inglés Chamberlain y del francés Daladier, que habían conferenciado con Hitler en Munich el 29 de septiembre. La respuesta a esta política de «apaciguamiento» era la ocupación de toda Checoslovaquia en marzo de 1939. El 23 de agosto firmaba con Stalin el Pacto Ribbentrop-Molotov de no agresión, que autorizaba a la URSS a establecer bases militares en Estonia, Letonia y Lituania, reconociéndose como soviéticos extensos territorios polacos.

El 1 de septiembre Hitler ordenaba la entrada de sus tropas en Polonia para apoderarse de la ciudad de Dantzig y acabar con el «corredor polaco». Dos días después Inglaterra, seguida por Francia, declaraba la guerra a Alemania. Daba comienzo la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), de espantosas consecuencias: 55 millones de muertos, 70 millones de heridos, incalculables pérdidas materiales e inmensos sufrimientos físicos y morales.

La ocupación de Polonia era fulgurante. Los soviéticos, de acuerdo con los alemanes, ocupaban su mitad oriental. El 9 de abril de 1940 Alemania invadía Dinamarca y a continuación Noruega seguía la misma suerte. En junio se producía la capitulación de Holanda y Bélgica, a la que seguía el derrumbamiento de Francia. Gran Bretaña rechazaba las propuestas de paz que le hacía Hitler. El Arma Submarina alemana causaba estragos en la navegación atlántica, al igual que su fuerza aérea lo hacía con Inglaterra. Ésta, no obstante, lograba resistir y mantenerse en pie, haciendo fracasar la estrategia hitleriana de la invasión.

Era el gran almirante Raeder quien, en septiembre de 1940, exponía a Hitler su diferente concepción estratégica. Antes de que los Estados Unidos entrasen en guerra había que dominar todo el Mediterráneo. Gibraltar, primero, seguido del canal de Suez, tenían que ser conquistados. El dominio del espacio norte-africano resultaba imprescindible para conseguir la victoria. El archipiélago canario, al igual que el de Cabo Verde, tenía que ser dominado

por la Fuerza Aérea alemana. Pero Hitler, estratega de nuevo cuño de corte continental, no sabía comprender la estrategia de mayor alcance que le proponían sus mandos navales.

La URSS, a pesar de las aparentes buenas relaciones con Alemania, amenazaba con convertirse en un serio peligro que había que eliminar. Pero antes de atacar a la Unión Soviética había que conquistar Yugoslavia y terminar la ocupación de Grecia, aunque ello supusiese un retraso considerable en el comienzo del ataque contra la URSS.

Ambos países eran ocupados en abril de 1941, en tanto que el mariscal Rommel, operando con su *Afrika Korps* por el norte de África, amenazaba el canal de Suez y el Oriente Medio. La isla de Creta era ocupada el 27 de mayo. Días después Raeder presionaba, una vez más, a Hitler para que, reforzando a Rommel, iniciase la ofensiva que a través del Oriente Medio podía llevarles hasta las regiones del petróleo. Para Churchill, la posible victoria alemana en esta zona podría haber supuesto, en ese momento, la pérdida de la guerra. Sin embargo, Raeder no era escuchado. El 22 de junio las divisiones alemanas se lanzaban contra la URSS y, en octubre, en una prodigiosa campaña, se encontraban a las puertas de Moscú. Sin embargo, las durísimas condiciones invernales de la región les impedían la ocupación de tan estratégico objetivo.

Situación en Extremo Oriente

A fines del siglo XIX Japón se había convertido en un país moderno, fuertemente industrializado, de los más poblados del mundo, con muy escaso territorio y falta de petróleo y materias primas. Estas características, bastante similares a las de Alemania, unidas a su carácter imperialista necesitado de expansión, le llevaron a declarar la guerra a China, que finalizó con la victoria del Japón. Su objetivo, a continuación, serían las fuerzas rusas del Extremo Oriente. En la noche del 8 al 9 de febrero de 1904 la flota japonesa atacaba por sorpresa, sin previa declaración de guerra, a los buques apostados en Port Arthur. Al año siguiente, el 27 de mayo, se libraba la batalla de Tsushima en la que la flota rusa sufría una seria derrota a manos de la japonesa. Como resultado de esta victoria Rusia renunciaba a su política en Extremo Oriente y dejaba libre al Japón para actuar sobre Korea y Manchuria.

Durante la primera guerra mundial su participación, al lado de Inglaterra, había sido muy limitada. Pero salía de ella muy beneficiada al quedar bajo su mandato las islas alemanas del Pacífico: Marshall, Gilbert, Marianas, Carolinas y Palao. La gran depresión de 1929 afectaba también muy seriamente a su economía y estabilidad social. La invasión de Manchuria, en 1931, fue la fórmula buscada para combatirla. La protesta china por la creación del Estado de Manchukuo obligaba al Japón a abandonar, en 1933, la Sociedad de Naciones. En 1937 daba comienzo la invasión de la China nororiental que, en 1941,

alcanzaba hasta más allá del sur de Nanking. Ante el peligro que el expansionismo japonés suponía para los Estados Unidos, éste suspendió el suministro de petróleo y de materias primas al Japón.

Esta medida, asfixiante para la economía japonesa, unida a la ayuda que el presidente Roosevelt estaba prestando a ingleses y soviéticos, llevaba al gobierno militarista del general Tojo a ordenar al almirante Yamamoto la preparación de un ataque naval por sorpresa contra la base naval de Pearl Harbor. La destrucción de la poderosa flota americana del Pacífico allí estacionada, y su imposibilidad de reemplazarla durante un periodo de al menos seis meses, aseguraría al Japón el éxito de su expansión hacia el sur: Indochina, Malasia, las Indias Holandesas y Nueva Guinea, que le proporcionarían el petróleo y las materias primas sin las cuales no podría sobrevivir.

«El día de la infamia»

El 26 de noviembre de 1941 una poderosa fuerza naval —la *Kido Butai*—, constituida por seis portaaviones —en los que se encontraba embarcada la Primera Flota Aérea—, dos acorazados, tres cruceros, nueve destructores y tres submarinos, se hacía a la mar desde las islas Kuriles, para, con el máximo secreto y navegando por las altas latitudes del Pacífico norte, dirigirse a Pearl Harbor, en la isla de Oahu (Hawai).

A las seis de la mañana del domingo día 7 de diciembre de 1941 —«el día de la infamia»— la *Kido Butai*, mandada por el vicealmirante Nagumo, que enarbolaba su insignia en el portaaviones *Akagi*, se hallaba a 230 millas al norte de Oahu. Al amanecer, Nagumo lanza 350 aviones al ataque, en dos oleadas, que alcanzan la isla a las 0755 y 0850 horas respectivamente. Sus aviones torpederos y los bombarderos en picado y de alta cota, con su acompañamiento de cazas, iban a sembrar poco después la destrucción y la muerte en una isla cogida totalmente desprevenida, que se disponía a disfrutar de un soleado y apacible día de domingo.

El resultado de la catástrofe fue de 2.403 muertos y 1.178 heridos. Cuatro acorazados y el viejo *Utah* eran hundidos; cuatro eran gravemente dañados y otros dos sufrían daños que pudieron ser reparados por los astilleros locales; tres cruceros, tres destructores y tres buques auxiliares eran también hundidos.

La Marina perdía además 13 cazas, 21 bombarderos, 46 aviones de reconocimiento y cuatro bombarderos en picado procedentes del portaaviones *Enterprise*: tres derribados por los cazas japoneses y otro que lo era por el fuego antiaéreo propio. El Ejército, por su parte, perdía 18 bombarderos y 59 cazas.

Responsabilidades

El almirante Kimmel, jefe de la Flota del Pacífico, y el general Short, jefe de las Fuerzas del Ejército, eran cesados en sus cargos. Sucesivas comisiones investigaban sobre en quiénes recaía la responsabilidad de los graves hechos ocurridos. La Comisión Roberts (18-12-41/23-01-42) censuraba duramente a Kimmel y a Short por no haber tomado las medidas apropiadas a la vista de las alertas que habían recibido. La Junta del Ejército (20-07-44/20-10-44) criticó al general Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército, y al general Gerow, jefe de la División de Planes de Guerra, por no haber tomado las medidas oportunas; y al general Short por no haber sabido cumplir debidamente con sus obligaciones.

La Comisión Naval de Investigación (24-07-44/19-10-44), constituida por prestigiosos almirantes retirados, exoneró a Kimmel de los cargos que se le imputaban y censuró la actuación del almirante Stark, jefe de Operaciones Navales.

La Investigación Hewitt (14-05-45/ 11-07-45), ordenada por el secretario de Marina para profundizar en los resultados de la anterior comisión naval, no publicaba ningún informe, pero el secretario de Marina manifestó el 29-08-45 que «el almirante Kimmel y el almirante Stark, particularmente durante el periodo del 27 de noviembre al 7 de diciembre de 1941, habían demostrado no tener el juicio necesario para ejercer el mando de acuerdo con su superior graduación y responsabilidad».

El Comité Conjunto del Congreso (15-11-45/31-05-46), compuesto por seis demócratas y cuatro republicanos, concluía en un voluminoso informe que el ataque japonés no había sido provocado; la política americana no había sido la causa del ataque; no existían pruebas de que el presidente Roosevelt hubiese permitido el ataque para facilitar la declaración de guerra por parte del Congreso; Roosevelt había hecho todo lo posible para evitar la guerra con Japón; se culpaba a los comandantes en jefe de Hawai de no haber tomado las medidas oportunas de acuerdo con las informaciones de inteligencia recibidas —errores de juicio, no de negligencia en el cumplimiento del deber—, y se culpaba a los servicios de inteligencia del Ejército y la Marina de no haber proporcionado a esos comandantes la suficiente información sobre la inminencia de la guerra. Por último, dos miembros del Comité criticarían a Roosevelt «por no haber reaccionado de forma inmediata a la vista de las informaciones recibidas el sábado noche del 6 de diciembre y en la mañana del domingo día 7», así como a los secretarios de Guerra y Marina —Stimson y Knox— y a los jefes de Estado Mayor del Ejército y Marina —general Marshall y almirante Stark— por sus fallos en el cumplimiento de sus responsabilidades.

Rendición del Japón

El 2 de septiembre de 1945, en la cubierta del acorazado *Missouri*, fondeado en la bahía de Tokio, tenía lugar la solemne ceremonia de la rendición del Japón. A las nueve en punto de la mañana un destructor americano atracaba al costado del *Missouri*, llevando a bordo a la delegación japonesa, presidida por el ministro de Asuntos Exteriores y el general Umezu, jefe del Estado Mayor imperial. Entre los asistentes a este acto se encontraba el almirante Chester W. Nimitz, comandante en jefe del Pacífico, al que entre otros miembros de su Estado Mayor acompañaba el capitán de navío Edwin T. Layton, jefe de sus Servicios de Inteligencia, cargo que venía desempeñando desde antes del comienzo de la guerra, cuando se hallaba a las órdenes directas del almirante Kimmel.

En la tarde de este día, cuando Layton —alojado en el acorazado *South Dakota*, buque insignia del almirante Nimitz— se hallaba en la cámara pasando apaciblemente el rato con algunos compañeros, hacía su entrada el almirante Richmond K. Turner, otro de los invitados de Nimitz. La guerra había convertido al «terrible» Turner en un héroe. Como jefe de las Fuerzas Anfibia de Nimitz había sido el responsable de las operaciones de desembarco realizadas desde Guadalcanal hasta Iwo Jima. Turner —cuenta Layton— arrogante y de carácter violento, manifestaba en voz tan alta que acaparaba la atención de todos los presentes: «El Departamento de Marina acaba de hacer público un informe con el resultado de la comisión de investigación sobre Pearl Harbor. Acusa a Kimmel de haber recibido toda la información necesaria para evitar la catástrofe y no haber tomado ninguna medida. Deberían colgarlo más alto que una cometa».

Layton, sentado en su butaca, no daba crédito a lo que estaba oyendo. Lo que proclamaba Turner no era cierto. Peor todavía, suponía una calumnia contra su anterior comandante en jefe. La maliciosa denuncia de Turner —escribe Layton— no era la primera que había circulado. Se trataba de un hecho que se venía repitiendo periódicamente entre los más altos cargos de la Armada y que estaba siendo motivo de importante división entre ellos. La controversia sobre en quiénes recaía la culpa de los acontecimientos que llevaron al desastre de Pearl Harbor iba a durar toda una generación. Para Layton, las causas profundas de esta división había que buscarlas en la lucha secular entablada para ver quién debía controlar los Servicios de Inteligencia militar. Entre la primavera de 1941 y el comienzo del verano de 1942 —y prácticamente a lo largo de toda la guerra— los celos y enemistades entre los Servicios de Inteligencia y los de Comunicaciones del Departamento de Marina habían contribuido en gran manera no sólo a la sorpresa del ataque japonés, sino que estuvieron a punto de malograr la decisiva victoria de Midway. Layton creía que Kimmel había sido la cabeza de turco elegida para ocultar las negligencias en las que incurrió el Departamento de Marina, de las que en gran medida fue responsable el almirante Turner.

Éste, en la Cámara, continuaba repitiendo machaconamente que «Kimmel había recibido toda la información y que no había tomado ninguna medida para evitar la tragedia. Había que colgarlo más alto que una cometa». «Indignado — escribe Layton — me levanté y le dije: “Almirante, lo siento, pero Kimmel no recibió esa información. Usted dice que le fue enviada, pero yo sé que no fue así, y yo estaba allí (*and I was there*)”». Entre el almirante Turner y el capitán de navío Layton se creaba una dramática y embarazosa situación que el comandante del *South Dakota* supo resolver con decisión.

And I was there es el título del libro que en 1985 —una vez hechos públicos, en 1980, gran parte de los documentos clasificados de la Inteligencia naval, y contando con el decidido apoyo del almirante Arleigh Burke— salía a la luz en los Estados Unidos, escrito por el entonces contralmirante Layton, con la cooperación del capitán de navío Roger Pineau y el periodista John Costello.

Explican estos autores que son muchos los errores e inexactitudes existentes en la abundante bibliografía publicada sobre Pearl Harbor: entre ellos, los que aparecen en la obra del profesor Gordon W. Prange (1981), titulada *At dawn we slept* (*Al amanecer nosotros dormíamos*). La acusación que en él se hace al almirante Kimmel de que no había tenido en cuenta las recomendaciones de su jefe de Inteligencia para que estableciese una patrulla de vigilancia aérea sobre ciertos sectores era lo que decidió a Layton a escribir su libro. Por esto y porque era preciso aclarar que la causa fundamental del desastre de Pearl Harbor había sido el fracaso de Washington en evaluar y diseminar debidamente las informaciones obtenidas por los Servicios de Inteligencia.

And I was there

Para el almirante Arleigh Burke, antiguo jefe de Operaciones Navales, «el libro de Eddie Layton podría ser uno de los más importantes de los escritos sobre la Segunda Guerra Mundial». Para el profesor e historiador Warren F. Kimball, «Layton parece contestar a todas las preguntas sobre Pearl Harbor que todavía no habían sido contestadas hasta entonces».

Realmente la lectura del libro de Layton resulta fascinante, e increíbles los hechos que en él se relatan. Pero ésa es la condición humana. Sus enseñanzas pueden ser muy beneficiosas. El libro, me atrevería a decir, debería ser de recomendada lectura. Aunque el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra, el conocimiento de los errores de los que nos precedieron en la profesión de las armas —a pesar de sus innegables y brillantes virtudes— es un buen medio para tratar de evitarlos.

Aunque no resulta fácil reducir a unas cuantas páginas un libro de casi seiscientos, damos a continuación una apretada síntesis de su contenido, con todos sus inconvenientes.

Protagonistas

Recién salido de la Escuela Naval en 1924, Edwin T. Layton permaneció embarcado durante cinco años. En 1929 era destinado al Japón para estudiar el idioma. En 1933 regresaba a los Estados Unidos para embarcar durante tres años en el acorazado *Pennsylvania*. Destinado a Washington en 1936, a la Oficina de Inteligencia Naval, se hizo cargo de la Sección de Traducción OP-20-GZ. En 1937 regresaba a Tokio como ayudante del Agregado Naval, y en 1939 se le concedía el mando de un dragaminas. El 7 de noviembre de 1940 el ahora capitán de corbeta Layton era destinado al Estado Mayor de la Flota del Pacífico como jefe de los Servicios de Inteligencia, cargo en el que permanecería hasta el final de la guerra.

Durante su permanencia en Japón, en 1933 cayó en sus manos un libro de un conocido escritor naval, titulado *When we fight (Cuando luchemos)*, en el que se describía el ataque y destrucción por sorpresa de la Base Naval de Pearl Harbor, que le causó un gran impacto y que dio a conocer a sus superiores. Resulta imposible asegurar si este libro fue el inspirador del ataque sufrido años después, pero lo cierto es que, ya en 1936, la Escuela de Guerra Naval japonesa estudiaba la posibilidad de realizarlo.

El prestigioso contralmirante Kimmel, jefe de la Flota de Cruceros, era ascendido a almirante y nombrado comandante en jefe de la Flota del Pacífico por elección directa del presidente Roosevelt. El 1 de febrero de 1941 tomaba posesión de su cargo. Layton procedió a detallarle inmediatamente la última información obtenida por el descifrado de mensajes radio, captados en Hawai, relativos a los preparativos militares que los japoneses estaban llevando a cabo en el grupo de las islas Marshall y Palao, burlando el mandato que se les había concedido. Islas que, esparcidas por todo el Pacífico occidental, constituían magníficos puntos de apoyo para lanzar una ofensiva contra las líneas de comunicación con Filipinas, y desde las Marshall, situadas a poco más de 2.000 millas al sudoeste de la isla de Oahu, para atacar las mismas Hawai.

El 30 de agosto de 1939 se le concedía al almirante Yamamoto el mando de la Flota Combinada japonesa. Buen conocedor de los Estados Unidos, sabía que la guerra contra este país, aunque se estaba haciendo inevitable, entrañaba muy serios peligros. La única forma de comenzarla con ventaja, pensaba, era la de descargar un golpe mortal a la flota americana para dejarla inoperativa durante al menos seis meses, lo que les permitiría hacerse con los recursos naturales del Sureste Asiático y del Pacífico sudoccidental. El reciente estacionamiento de la Flota del Pacífico en Pearl Harbor ofrecía una gran oportunidad para lograr este objetivo.

En enero de 1941 Yamamoto sometía su plan al ministro de Marina, y lo daba a conocer al almirante Nagumo, a cuyas órdenes se había puesto la recién creada Primera Flota Aérea. En el estado mayor de éste se hallaba destinado el capitán de corbeta Genda, experto piloto y buen conocedor de las

técnicas empleadas por los aviones torpederos ingleses contra la flota italiana fondeada en Tarento.

El almirante Stark, jefe de Operaciones Navales (CNO), informaba a Kimmel en febrero de que los analistas de Washington habían llegado a la conclusión de que las redes antitorpedo no eran necesarias en Pearl Harbor por la poca profundidad de sus aguas. Había que dar más importancia a los ataques submarinos y a los campos de minas que a un ataque aéreo.

El 31 de marzo de 1941 el almirante Bellinger —jefe de la Fuerza Aérea Naval de Hawai— y el general Martín —jefe de la Fuerza Aérea del Ejército— informaban de que «la forma más probable y peligrosa de ataque contra Oahu sería el aéreo lanzado desde uno o varios portaaviones, que se aproximarían a la isla dentro de las trescientas millas». El CNO, por su parte, les recordaba que las potencias del Eje preferían lanzar sus ataques los sábados, domingos y en las fiestas nacionales.

Ante esta posibilidad, Bellinger y Martín recomendaban la conveniencia de establecer, diariamente, patrullas aéreas de largo alcance en todas las direcciones. Sin embargo, la falta de aviones y de personal impedía el establecimiento de esta medida. Las peticiones a Washington de Kimmel y Short no eran escuchadas. ¿A qué se debía esta negativa? Según Layton a dos razones fundamentales: Washington miraba en la dirección equivocada, hacia Europa, y no evaluaba correctamente la situación en el Pacífico; y por el fracaso de los Servicios de Inteligencia en Washington durante los críticos meses de 1941, cuando el Japón y los Estados Unidos marchaban hacia una guerra difícil de evitar.

Los Servicios de Inteligencia MAGIC

Tras muchos años de esfuerzos, los Servicios de Inteligencia del Ejército habían logrado descifrar los comunicados diplomáticos japoneses de alto nivel. Sus resultados eran tan «mágicos», que al servicio se le dio el nombre de MAGIC. Sus informes resultaban tan vitales que, a comienzos de 1941, se le rodeó de una aureola de secretismo tan exagerado que su valor como «inteligencia» comenzó a erosionarse. Aparte del presidente y de sus secretarios de Estado, Guerra y Marina, sólo tenían acceso a este servicio los jefes de operaciones de los departamentos de Guerra y Marina. En Washington, los oficiales superiores comenzaron a utilizar el Servicio MAGIC como medio de aumentar su autoridad, aun a costa de la correcta diseminación de la información obtenida, en unos momentos en los que la crisis con el Japón empeoraba. La decisión de Washington de que la inteligencia diplomática no era de la incumbencia de los mandos militares de Hawai tendría ocho meses más tarde fatales consecuencias.

Según Layton, el nombramiento del contralmirante Turner —ascendido por selección en diciembre de 1940— como director de la División de Planes

de Guerra iba a resultar catastrófica para Pearl Harbor. Considerado como el Patton de la Armada por su carácter ambicioso, dominante, agresivo y brillante, el CNO depositó en él toda su confianza. Aunque falto de experiencia en los trabajos de inteligencia, su enorme y excesiva confianza en sí mismo hacía que sus puntos de vista fuesen aceptados por sus superiores, tomando decisiones arbitrarias sobre a quiénes se debía enviar una determinada información.

Asimismo, las concepciones estratégicas entre los almirante Stark y Turner, por un lado, y el almirante Kimmel por el otro, diferían en gran manera. Para los primeros, la amenaza submarina alemana en el Atlántico era muy superior a la que representaba la flota japonesa. Para Kimmel, sin embargo, ésta podría lanzar contra Oahu, desde las islas Marshall, un ataque demoledor. Una idea que le venía obsesionando, aun sin adivinar que, desde el mes de febrero anterior, el almirante Yamamoto había dado ya comienzo al planeamiento de una operación aeronaval cuyo éxito dependía de la hábil aplicación de la inteligencia obtenida, que le estaba siendo suministrada directamente por el Consulado japonés en Honolulu.

Toma de decisiones

A fines de junio de 1941 el Gobierno japonés decidía sobre las dos opciones estratégicas con las que se enfrentaba: la del Ejército, que abogaba por atacar a los soviéticos en Siberia para firmar a continuación un acuerdo de paz con China, que era rechazada; y la de la Marina, que defendía la expansión hacia el sur para apropiarse del petróleo y de los recursos de las Indias Orientales Holandesas. Esta decisión —informaba el CNO a Kimmel— suponía el estallido de la guerra con los Estados Unidos en un futuro próximo. El enfrentamiento, estimaba, tendría lugar en Malaya y las Indias Orientales.

El 9 de agosto de 1941 se reunían, a bordo del crucero pesado *Augusta* —fondeado ante el pueblo de Argentia, al sur de Terranova—, el presidente Roosevelt y el primer ministro británico Winston Churchill, que llegaba a bordo del moderno acorazado *Prince of Wales*. Entre los asesores militares asistentes se encontraban los almirantes Stark y Turner. La delegación británica recibía con agrado la noticia de que la política de los Estados Unidos había experimentado un gran cambio. Como medio de disuasión contra Japón, éstos habían decidido establecer una poderosa fuerza militar y naval en Extremo Oriente. Sin embargo, este reforzamiento —advertía el general Marshall— no podría hacerse sino a costa de reducir los envíos de baterías antiaéreas y de bombarderos pesados a Inglaterra. A partir de ahora habría que enviárselos al general MacArthur. Lo acordado entre Roosevelt y Churchill no era conocido, pero nadie dudó de que ante un ataque japonés en Extremo Oriente los Estados Unidos entrarían en guerra.

Para Layton, el CNO cometía un grave error al no informar a Kimmel de las verdaderas implicaciones de la nueva estrategia anglo-americana contra Japón. Esto, unido a que durante los meses de agosto a noviembre no se le había enviado ninguna información del Servicio MAGIC, le impedía tomar las medidas de defensa adecuadas. Una cosa era mantener la flota adiestrada y otra ponerla en pie de guerra. Para esto último tenía que contar con Washington. Los que culpan al presidente de haber metido a los Estados Unidos en la guerra por la «puerta trasera» aseguran que fue por orden expresa de la Casa Blanca el negarle a Kimmel la vital información de inteligencia MAGIC. Para Layton esto no fue así, al no existir ninguna directiva presidencial que ordenase esa medida. La razón, afirma, hay que buscarla en el auténtico temor de que los secretos de Washington llegasen a ser conocidos por los japoneses. Pero aún así, no le resulta comprensible que Turner, junto con su comité de expertos, no considerase imprescindible que Kimmel supiese que era precisamente el consulado japonés en Honolulu la principal fuente de información sobre los movimientos de la flota. «Nos faltaba —se queja indignado Layton— información de vital importancia. Sin ella nuestras valoraciones no eran correctas». No era de extrañar, por tanto, que Kimmel llegara a la conclusión de que Filipinas se hallaba por delante de las Hawaii en las prioridades estratégicas de Washington: la isla de Oahu se había convertido en un escalón en el que apoyarse para enviar los bombarderos *B 17* para reforzar al general MacArthur.

VIENTOS DE GUERRA. DESASTRE EN MANILA

La *Kido Butai* se hace a la mar

El 5 de noviembre de 1941 Nomura, el embajador japonés en Washington, recibía órdenes de lograr un acuerdo con el Gobierno norteamericano. Sin embargo, se le dejaban unos límites muy estrechos de negociación. Además, se le ordenaba de forma tajante, debería terminar el 25 de ese mes. La razón de esta fecha se hallaba en que era la fijada para hacerse a la mar la *Kido Butai* del almirante Nagumo. Alertado por MAGIC, el secretario de Estado informaba al gobierno de la gravedad de la situación y de que era posible un ataque japonés en cualquier lugar y en cualquier momento. También el CNO se lo comunica a Kimmel, pero sin indicarle la fecha límite del 25 de noviembre. De haberlo hecho, apunta Layton, podría haberla relacionado con la repentina desaparición del tráfico radiotelegráfico, a partir de esta fecha, dirigido a los portaaviones japoneses.

En Pearl Harbor, mientras tanto, Layton, con la estrecha colaboración del capitán de fragata Rochefort, jefe de la Estación Radio Hypo de Honolulu,

trataba de adivinar cuáles eran las intenciones de los japoneses, partiendo de la información que con sus propios medios podían obtener. La localización de los portaaviones japoneses les estaba resultando muy difícil. Concluían, sin embargo, que el avance japonés se realizaría hacia el sur, por el mar de la China Meridional, bajo la protección de la aviación basada en Indochina, con Malasia, las Indias Orientales Holandesas y posiblemente Filipinas como objetivos probables. Llegaban a la conclusión de que en las islas Marshall se encontraban uno o dos grupos de portaaviones. Esta información creaba en Kimmel una gran preocupación, que le transmitía sin demora al CNO, del que solicitaba mucha mayor atención para las necesidades de la Flota del Pacífico. Pero no era escuchado; las prioridades de Washington iban dirigidas hacia Filipinas, donde se deseaba enviar, con urgencia, tropas y cincuenta nuevos bombarderos.

Tokio daba a su embajador Nomura un plazo de tres días más para dar fin a sus negociaciones con Washington. La nueva fecha límite era ahora la del 29 de noviembre. La noticia, captada por los Servicios MAGIC, proporcionaba al Gobierno americano una cierta esperanza de que aún existían posibilidades de alcanzar un *modus vivendi* con Japón que podría evitar el comienzo de las hostilidades. Pero, el 26 de noviembre de 1941, cuando nadie lo esperaba, Roosevelt ordenaba romper toda clase de negociaciones. Tal repentino cambio de política resultaba inexplicable. ¿Qué había ocurrido? Para Layton las versiones aceptadas durante más de cuarenta años quedan en entredicho a la luz de los documentos que fueron dados a conocer con posterioridad.

Según el secretario de Estado Stimson la causa de la inesperada decisión del presidente había sido su llamada telefónica a la Casa Blanca alrededor de las nueve de la mañana. «Le pregunté —cuenta— si había recibido el escrito que le había enviado el día anterior. Le informaba de que desde Shanghai había salido una expedición japonesa, compuesta por casi cincuenta buques, transportando cinco divisiones de tropas, que había sido avistada al sur de Formosa, y que se dirigía hacia Indochina». La noticia causaba en Roosevelt gran impresión, que tomó como prueba de la «traición» japonesa. La guerra con Japón era inminente y no se podía descartar que comenzase con un ataque por sorpresa similar al de Port Arthur en 1904.

Por otra parte, los Servicios de Inteligencia americanos no habían captado el mensaje con el que Yamamoto ordenaba a Nagumo que se hiciera a la mar con su *Kido Butai* el 25 de noviembre. Sí, en cambio, lo habían recibido y descifrado los holandeses y los británicos en Singapur. Puesto en conocimiento de Churchill, éste ordenaba su urgente envío a Washington, en donde se encontraba ya a primeras horas del 26 de noviembre. El presidente y sus consejeros se enfrentaban ahora a un serio dilema. Lanzar un ataque anticipado contra el Japón o esperar a que estos dieran el primer golpe. En el primer supuesto el grupo aislacionista del Congreso podría acusarle, con éxito, de haber estado fraguando la guerra. Con el segundo se exponía a que se le

acusase de negligencia en sus obligaciones como comandante en jefe. Ante la imposibilidad de solucionarlo, la decisión fue esperar a que los japoneses disparasen el primer tiro.

El mismo día 26 de noviembre el CNO ordenaba a Kimmel que, con los dos portaaviones a sus órdenes, se transportasen dos grupos de aviones, con sus correspondientes apoyos en tierra para reforzar las defensas de Wake y Midway. Con esta medida se reducía a la mitad la defensa aérea de Pearl Harbor, lo que se interpretaba como prueba de que no se temía un ataque contra esta base. El ataque inicial tendría lugar en Extremo Oriente. A los generales MacArthur y Short se les ordenaba iniciar los «reconocimientos aéreos» y «tomar otras medidas», aunque, se les decía, no debía alarmarse a la población civil ni descubrir lo que se estaba haciendo. Antes de pasar a la ofensiva había que esperar a que Japón tomase la iniciativa. Para Short la orden no significaba un inminente aviso de guerra, sino una alerta contra un posible acto de sabotaje japonés en Hawai.

Preparativos de guerra

En la noche de este mismo día, la *Kido Butai*, ya a 800 millas del Japón, navegaba por las aguas septentrionales del Pacífico, rumbo a levante, sometida a fuertes balances y cabezadas. A pesar del tiempo atemporalado, la mitad de los buques habían terminado sin contratiempos de hacer combustible, tal como se había programado.

Componían la *Kido Butai* seis portaaviones, dos acorazados —de mayor velocidad pero con artillería de menor calibre que la de sus homólogos americanos: 14 pulgadas contra 16—, dos cruceros y nueve destructores, con mejores torpedos y más velocidad que la de los americanos. Sin embargo, la Flota del Pacífico contaba con la respetable fuerza de dieciocho cruceros y veintinueve destructores, que no se podían subestimar. Por ello, Nagumo sabía que el éxito de su misión dependía del secreto y de su fuerza aérea. De momento, ambos elementos permanecían intactos. Todos los transmisores radio habían sido precintados o desmontados para evitar cualquier error involuntario. La Flota del Pacífico tenía que ser cogida desprevenida en Pearl Harbor. Nagumo tendría que abortar la operación si la fuerza a sus órdenes era descubierta durante los diez primeros días de navegación. Tres submarinos de gran tonelaje, cada uno con un hidroavión a bordo en un hangar estanco, exploraban doscientas millas por delante de la fuerza.

A media tarde del día 27 Kimmel recibía un aviso de guerra, en el que se informaba de la operación puesta en marcha por Japón, dirigida bien contra Filipinas y Tailandia o contra la península de Kra (en Malaya) o Borneo. Se le ordenaba tomar las medidas adecuadas. Entre ellas, estar preparado para cumplimentar el «Plan de Guerra 46». Capturar y controlar el área de las islas

Carolinas y Marshall, y establecer una base avanzada para la flota en Truk. También el general Short recibía un aviso semejante, aunque se le ordenaba de nuevo que no debía tomar ninguna acción ofensiva en tanto no fuese iniciada por los japoneses; se le advertía, asimismo, de que podían esperarse actividades subversivas. Ante esta información ordenaba que se agrupasen los aviones para lograr su mejor vigilancia con el menor número de soldados, y ordenaba también el traslado a los polvorines de la munición para las baterías antiaéreas. Medidas antisabotaje de las que daba cuenta al general Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército, de quien no recibía contestación de si eran o no las adecuadas.

El servicio MAGIC captaba la previsión meteorológica que, en onda corta, emitía Radio Tokio horas antes de la fecha límite del 29 de noviembre. Se trataba de un *código de vientos* que no era un aviso de guerra, sino una alerta dirigida a las embajadas japonesas por la que se les advertía del peligro de que se rompiesen las relaciones diplomáticas entre Japón y los países que en él se especificaban:

- «Viento del este, lluvia»: con los Estados Unidos.
- «Viento del norte, cubierto»: con la Unión Soviética.
- «Viento del oeste, despejado»: con el Reino Unido.

Simultáneamente con el código anterior Tokio enviaba a sus embajadores en los países implicados un mensaje ordenándoles la destrucción de todos los códigos y documentos confidenciales en el momento en que las relaciones con ese país estuviesen en peligro de ruptura.

Para muchos oficiales superiores en Washington la recepción del mensaje «viento del este, lluvia» equivalía a la declaración de guerra del Japón con los Estados Unidos. El 28 de noviembre se le comunicaba al almirante Kimmel esta información MAGIC, la primera en cuatro meses. Pero, desgraciadamente —comenta Layton— no se le proporcionaba ninguna más. Para Kimmel hubiera sido revelador haber conocido el mensaje, descifrado en Washington, en el que se hablaba de la propuesta «inesperada y humillante», entregada por el secretario de Estado al embajador Nomura, de que en dos o tres días se esperaba la ruptura de las relaciones, «así como la recomendación de que, a pesar de todo, mostrase un talante apaciguador, sin dar la impresión de que las relaciones quedaban rotas».

Cuando la *Kido Butai* se aproximaba al meridiano de 180°, navegando en medio de una espesa niebla, el almirante Nagumo recibía un mensaje por el que se le advertía de la posibilidad de tropezarse con el carguero soviético *Uritsky*, en viaje desde San Francisco a Vladivostok con un importante cargamento de armas. ¿Cómo sabían los japoneses la derrota que estaba haciendo este buque? ¿Les había sido facilitada por los soviéticos? De ser así, ¿es que sus Servicios de Inteligencia conocían con detalle la derrota que el grupo de

combate de Nagumo iba a seguir por el Pacífico septentrional? Si eso era cierto, lo lógico era que Stalin avisase a Tokio de la derrota del *Uritsky*. Necesitaba evitar un incidente en un momento crítico para los dos países. Y tenía que asegurarse de que el cargamento de carros de combate y aviones que transportaban llegase a Vladivostok para que, por el Transiberiano, estuvieran a tiempo para defender Moscú. Por otro lado, ¿no podría haber sido el mismo Stalin el comunicador de la noticia recibida por Roosevelt a primeras horas de la mañana del 26 de noviembre?

El viernes 28 se hacía a la mar el portaaviones *Enterprise*. Acompañado de tres acorazados —que regresarían a Pearl Harbor tres días después, por su pequeña velocidad—, tres cruceros pesados y nueve destructores. A las órdenes del almirante Halsey arrumbaba a Wake, transportando los aviones de caza que reforzarían la defensa de la isla. Una semana después lo hacía el *Lexington* rumbo a Midway con el mismo objetivo. Los dos grupos durante los días de tránsito habían recibido la orden de mantener la exploración aérea de las aguas meridionales y occidentales de acceso a la isla de Oahu. Para Kimmel la principal amenaza procedía de las islas Marshall y de las Carolinas. Sabía también que debía mantener una exploración diaria en todos los sectores del horizonte, pero, por la falta de aviones y de tripulaciones —tantas veces solicitadas—, no podía hacerlo. La vigilancia aérea se había reducido, por tanto, a la zona occidental, comprendida entre el sur y el noroeste. Se corría un riesgo calculado, pero se había estudiado y decidido que ésta era la mejor solución. En cuanto al ataque aéreo con torpedos, la poca profundidad de las aguas de Pearl Harbor lo convertía en un peligro menor. Además, según la información de que se disponía, la mitad de la flota de portaaviones japonesa se hallaba en aguas metropolitanas. La realidad era bien distinta: los buques de Nagumo estaban dentro del radio de acción de los aviones de reconocimiento americanos basados en la isla de Kiska, en las Aleutianas. ¡Había comenzado la implacable cuenta atrás de la terrible tragedia que se avecinaba!

Día 1 de diciembre

El almirante Nagumo recibía un detallado informe sobre los fondeaderos de los buques de la Flota del Pacífico presentes en Pearl Harbor. Una precisa información que, diariamente, comenzaría a pasar a Tokio el consulado japonés en Honolulu. Sin embargo, la Estación HYPO, desconocedora de esta actividad, no tomaba medida alguna para controlar esta subversiva actividad dentro de su propia ciudad. Washington nada les había comunicado y, todavía mucho peor, se les había advertido que, en adelante, debían concentrarse en asuntos específicamente navales.

Día 3 de diciembre

La *Kido Butai*, a unas 1.500 millas al noroeste de su objetivo, se enfrentaba con su primer gran temporal. La mar arbolada les impedía hacer combustible. Pero, con gran satisfacción para Nagumo, el mal tiempo impedía la exploración de las posibles patrullas americanas con base en las Aleutianas.

En la mañana de este día, Layton informaba a Kimmel de no tener información acerca de dónde se hallaban los portaaviones japoneses, aunque se había detectado gran actividad en los circuitos de la IV Flota, en las Marshall.

En la tarde de este mismo día, Kimmel llamaba a Layton y le mostraba el mensaje remitido al almirante Hart, comandante de la Flota asiática, y a él como informativo el tercer MAGIC que recibía desde julio. Tokio ordenaba a sus legaciones en Washington, Londres, Hong Kong, Singapur y Manila la destrucción de las máquinas Purple. «¿Qué es este Purple?», preguntaba Kimmel. «Una máquina eléctrica de codificación japonesa», era la respuesta. ¿Qué significa esta medida? Que los japoneses se estaban preparando para cualquier eventualidad. Pero dado que, con la excepción de Washington y Londres, las otras legaciones se encontraban en Extremo Oriente, Layton y Rochefort deducían que el ataque japonés no sería contra las Hawaii. Dedución que era confirmada con la recepción de otro mensaje MAGIC, remitido desde Washington, por el que Tokio ordenaba a esas legaciones la destrucción de todos los códigos, cifras y documentos secretos y confidenciales. Al consulado de Honolulu no se le nombraba. Sin embargo, a Rochefort le llegaba la noticia de que sus funcionarios estaban quemando sus códigos y documentación secreta. Noticia que transmitía a Kimmel y a Short.

El que la guerra iba a estallar en cualquier momento se había hecho evidente para todos los destinatarios de la información diplomática proporcionada por el Servicio MAGIC.

Día 4 de diciembre

En la mañana de este día el almirante Yamamoto era llamado al palacio imperial. El emperador deseaba comunicarle que «la tarea encomendada a la Flota Combinada era de la máxima importancia, y el destino del Japón dependía de su resultado».

Esa misma tarde los transportes de la Fuerza Expedicionaria Meridional se hacían a la mar desde los puertos de la isla de Hainan, con destino al istmo de Kra, desde donde iba a comenzarse la invasión de Malasia y Tailandia.

Mientras tanto, los buques de la *Kido Butai* seguían navegando hacia el este con muy mal tiempo, hecho a la medida para no ser detectados, aunque muy incómodo para las dotaciones por la violencia de los fuertes balances y cabezadas. Nagumo recibía el puntual mensaje del consulado en Honolulu y, al

hallarse a unas mil millas al noroeste de las Hawaii, arrumbaba al sudeste para comenzar su aproximación a las islas. De momento, nada indicaba que sus fuerzas hubiesen sido detectadas. La clara recepción de la radiodifusión hawaiana les suministraba importante información acerca del tiempo y les confirmaba que en las islas seguían ignorantes del terrible peligro que les acechaba.

Día 5 de diciembre

Tokio ordenaba a su embajador en Washington que la entrega del mensaje de catorce puntos, con el que se rompían las relaciones con los Estados Unidos, debía retrasarse hasta la una de la tarde del domingo día 7.

En este día la *Kido Butai* avistaba al *Uritsky*. La tensión en la formación japonesa subía vertiginosamente. La más mínima señal radiotelegráfica del mercante ruso hubiese supuesto su inmediato hundimiento. Afortunadamente para todos, nada hizo su capitán para informar del avistamiento, por lo que se le permitía proseguir su camino sin ser molestado.

El despliegue de la Flota del Pacífico en este momento era el siguiente: los portaaviones se encontraban en la mar cumpliendo con sus misiones específicas, escoltados por los cruceros pesados y la mitad de los destructores de la Flota. En Pearl Harbor permanecían todos los acorazados, con sus escoltas de cruceros ligeros y destructores. El embajador japonés en Londres recibía la orden de destruir las dos máquinas codificadoras Purple. Sin embargo, al de Washington se le ordenaba que destruyese una y mantuviese operativa la otra. Para los Servicios de Inteligencia en Washington esta medida significaba la ruptura de relaciones con el Reino Unido. A continuación, los Estados Unidos seguirían la misma suerte. Procedían, por ello, a la redacción de una orden dirigida a todos los comandantes militares del Pacífico: «Información fidedigna indica que la guerra con Japón es inminente. Tomar todas las medidas para evitar la repetición de otro Port Arthur. Notificar a la Armada». Pero la orden no era transmitida porque el general Gerow, el jefe de la División de Planes de Guerra del Ejército, no consideraba necesario hacerlo, ya que, en su opinión, todos los departamentos habían sido ya adecuadamente advertidos.

Día 6 de diciembre

Desde Tokio, a las diez de la mañana, se retransmitía el mensaje que el almirante Yamamoto dirigía a todas las fuerzas a sus órdenes. Se trataba de la solemne promesa hecha al emperador en nombre de sus hombres: «Acepto humildemente la orden de Su Majestad y le aseguro que todas las dotaciones de la Flota Combinada están listas para entregar sus vidas para conseguir el objetivo fijado por el Mando Imperial».

Al mediodía la *Kido Butai* cruzaba la línea de las 700 millas, límite de las patrullas aéreas de reconocimiento de largo alcance basadas en Hawai. Afortunadamente para ellos, en este día no se había programado ninguna exploración por el norte de Oahu. Los destructores hacían su último petroleo y, por primera vez desde la salida, se abrían las duchas de agua dulce. Con las oraciones que en todas las unidades se rezaban a continuación, las dotaciones, limpias de cuerpo y alma, se encontraban listas para entrar en combate.

Al atardecer, la agrupación arrumbaba hacia el sur, para, al amanecer del día siguiente encontrarse en el punto de lanzamiento del ataque aéreo. En el mástil del portaaviones *Akag*, se izaban las dos banderas que el almirante Togo había ordenado, treinta y siete años antes, al comenzar la batalla del Estrecho de Tsushima: «El destino de nuestra acción depende de esta batalla, confío en que todos sabrán cumplir con su deber». Mensaje que era acogido con grandes muestras de entusiasmo y vítores por todas las dotaciones. Y tampoco faltaba en este día la detallada información suministrada por el consulado de Honolulu.

En Pearl Harbor el almirante Kimmel dudaba sobre la conveniencia de hacer salir los acorazados a la mar. Sin la protección aérea de los portaaviones la medida podría resultar muy peligrosa. Además, la salida de la flota a la mar en un fin de semana alarmaría a la población civil, medida contra la que ya se había pronunciado el Ejército.

En este día se obtenía una información de extraordinaria importancia. Un periodista desde Tokio había hablado con una tal señora Mori, residente en Honolulu, esposa de un dentista japonés, que ya había estado bajo vigilancia del FBI. La llamada había costado 200 dólares, que a quince cada tres minutos suponía una conferencia demasiado larga. Se le había preguntado por la floración de las plantas, *las últimas condiciones del tiempo*, y por los movimientos de la Flota. Dada su gran «significación militar», la conversación era sometida a evaluación por los Servicios de Inteligencia. El resultado no era definitivo. Puesta en conocimiento del general Short, éste no le concedía excesiva importancia. Para Layton, si los oficiales de Inteligencia del Ejército hubiesen sabido tanto como los de Washington sobre los mensajes que se estaban intercambiando Tokio y el consulado de Honolulu, la información obtenida sí se habría convertido en verdadera inteligencia. ¡Se había perdido la ocasión de oro para evitar el terrible peligro que, tan próximo, se cernía sobre la isla!

También en Washington, en este sábado día 6, cosechaban un estrepitoso fracaso los Servicios de Inteligencia. En la mesa de trabajo de la señora Dorothy Edgers —una traductora de japonés recién contratada— se depositaba un grupo de mensajes para su traducción. Le llamó la atención uno de ellos. Se trataba de un *mensaje de luces* —un complejo dispositivo de luces y anuncios en los periódicos para dar información— procedente del Consulado japonés en Honolulu. Su jefe, el capitán de fragata Krammer, de quien solici-

taba permiso para traducirlo, opinaba que no era suficientemente importante. Sin embargo ella, por intuir que lo era, procedía a su traducción, que no finalizaría hasta mucho después de su hora de salida. En el mensaje se indicaba la forma en que, desde Honolulu, se iba a dar información sobre los movimientos de la Flota. Convencida de su enorme importancia, y al no estar Krammer en su oficina, la señora Edgers lo entregaba al suboficial de guardia con el encargo de que se lo remitiera en cuanto regresara por la tarde. ¡En la mañana del lunes día 8 el mensaje seguía en la mesa de Krammer! Ni lo había mirado.

¿Qué había ocurrido? Según sus subordinados, Krammer era un gran trabajador, pero le obsesionaba la idea de lograr traducciones perfectas; hasta el más mínimo mensaje consular descifrado tenía que ser personalmente corregido por él; al igual que muchos perfeccionistas no sabía distinguir entre los detalles y lo realmente importante y en ocasiones era incapaz de tomar una decisión. El resultado era que su mesa de trabajo se hallaba atestada de documentos parcialmente traducidos, que esperaban su análisis crítico y aprobación. Además, esa tarde Krammer se hallaba muy preocupado con el tráfico de alta prioridad recibido.

Se trataba de las instrucciones que Tokio enviaba a Nomura. Un documento de catorce puntos, de los cuales trece se hallaban ya decodificados y traducidos a media tarde. Con ellos no se dejaba a Nomura el más mínimo margen de maniobra. Ya de noche, Krammer daba su visto bueno a la traducción de estos primeros trece puntos. Telefoneaba al almirante Wilkinson, director del Servicio de Inteligencia Naval, y solicitaba permiso para remitirlo a los destinatarios del Servicio MAGIC. Concedido éste, Krammer decidía proceder a entregarlo personalmente. Alrededor de las 2130 horas lo hacía en la Casa Blanca. «Esto significa la guerra», exclamaba Roosevelt. En el mensaje sólo se mencionaba a Indochina. No se hablaba en él ni de Pearl Harbor ni de ningún otro lugar ni de que la guerra iba a empezar al día siguiente.

A las 2200 Krammer llegaba a la residencia del secretario de Marina Knox. Tras varias llamadas telefónicas a los secretarios de Guerra y Estado, quedaban en verse a las 1000 del domingo día 7 para estudiar la respuesta japonesa. Sobre las 2320, Krammer se encontraba en la residencia del almirante Wilkinson. Éste discutía el mensaje con sus invitados, el general Miles —jefe del Servicio de Inteligencia del Ejército— y el contralmirante Beardall —ayudante naval del presidente—, concluyendo que no requería tomar una acción inmediata. Wilkinson informaba telefónicamente al CNO y al almirante Turner, coincidiendo ambos en su misma opinión. A las doce y media de la noche regresaba a su oficina, en la que se le informaba de que todavía no se disponía del decimocuarto punto del mensaje.

En tanto que Krammer hacía el anterior recorrido, el coronel Bratton —jefe de la Sección de Inteligencia Militar para el Extremo Oriente— entregaba el mismo mensaje a los generales Marshall, Miles y Gerow. Pero nada se comunicaba al general Short de esta crítica situación. «La responsabilidad de esta

grave omisión —escribe Layton— recaía sobre el general Marshall, como jefe del Estado Mayor del Ejército. Y sobre el almirante Stark, por no advertir de forma inmediata al almirante Kimmel». ¡Éste, en la tarde el sábado día 6, acababa de rechazar la invitación a un cóctel que le hacía el cónsul japonés en Honolulu!

Cinco horas y cincuenta y tres minutos antes del ataque

Poco después de las 0730, hora local en Washington, Krammer recibía el punto decimocuarto del mensaje remitido al embajador Nomura. Terminaba diciendo: «El gobierno japonés lamenta que sea imposible alcanzar un acuerdo por medio de más negociaciones».

Tres horas y cincuenta y tres minutos antes del ataque

La *Kido Butai* se hallaba a 230 millas al norte de Oahu.

En Washington, a esa misma hora, cuando el coronel Bratton leía el punto decimocuarto de dicho mensaje, se le hacía entrega de otro acabado de descifrar en el que se ordenaba a Nomura que la entrega al Gobierno de los Estados Unidos, a ser posible al secretario de Estado, del mensaje enviado tenía que hacerse a las 1300 del domingo día 7.

Lo que más llamaba la atención a Bratton de este mensaje era la hora y la fecha de su entrega. Resultaba muy raro el que ésta se hiciera en domingo, pero lo que tenía verdadero significado era la hora. La amanecida era el momento ideal para lanzar un ataque por sorpresa. Una breve ojeada a la carta de husos horarios dejaba a Bratton plenamente convencido de que los japoneses iban a atacar alguna instalación americana en el área del Pacífico. No se le ocurría pensar que fuese Pearl Harbor la que corría peligro, ya que las 1300 —hora local en Washington— era bastante después de la amanecida en Hawái. Encajaba, sin embargo, con la hora local de Guam, e incluso con la de Filipinas. Llama inmediatamente a la casa del general Miles, quien lo hace al general Gerow. Éste decidía solicitar el permiso de Marshall para transmitir un aviso urgente de alerta. Pero Marshall no se encontraba en su residencia. Había salido temprano a dar un paseo a caballo por la orilla del Potomac.

Dos horas y cincuenta y tres minutos antes del ataque

A las 1030, hora local en Washington, cuando Krammer llegaba de nuevo a su oficina —de regreso de su rápida visita al Departamento de Estado— se encuentra sobre su mesa con el mensaje por el que se ordenaba a Nomura la

fecha y hora en que debía presentar al Gobierno americano la contestación del Gobierno japonés. Krammer deducía que esta hora debía de coincidir con el comienzo de una operación anfibia, al amanecer, en la costa de Malasia. Metido en estas consideraciones, se le traía un nuevo mensaje, transmitido en japonés, sin cifrar, recién interceptado. Se daba cuenta enseguida que se trataba de la frase del *código de vientos* referido a los Estados Unidos. Ante su gravedad se lo llevaba al almirante Stark. El almirante Wilkinson, presente, recomendaba informar inmediatamente al almirante Kimmel. Tras descolgar el teléfono para hacerlo, Stark cambiaba de opinión y decía: «No, a quien voy a informar es al Presidente». Roosevelt, sin embargo, según la central telefónica de la Casa Blanca, estaba ocupado. A las 0530 del día 7 —hora local en la *Kido Butai*— los dos cruceros pesados que navegaban en vanguardia de la formación catapultaban sendos aviones para reconocer Pearl Harbor y el fondeadero alternativo de Lahaina, en la isla de Maui. Media hora después comenzaba el despegue de los aviones de la primera oleada: 49 bombarderos de alta cota, 51 en picado, 40 torpederos y 43 cazas de escolta. En la maniobra sólo se había perdido un caza tipo *Zero*, que se había precipitado al agua. Al frente de esta imponente flota aérea estaba el capitán de fragata Fuchida. Con un fuerte viento de cola, en hora y media estaría sobre el objetivo. La segunda oleada comenzaba el despegue tres cuartos de hora después. La componían 54 bombarderos de alta cota y 78 en picado, más los correspondientes cazas de escolta. En total 350 aviones, que el almirante veía partir, con estoica confianza, para cumplir la misión que se le había ordenado.

Una hora y cincuenta y ocho minutos antes del ataque

A las 1125, hora local en Washington, Miles y Bratton se reunían con el general Marshall en el despacho de éste. Miles le recomendaba la transmisión urgente de una alerta a todos los mandos militares del Pacífico, incluyendo Hawai, Panamá y la costa oeste de los Estados Unidos. Marshall, personalmente, redactaba el aviso, y ordenaba su inmediata transmisión por el procedimiento más rápido posible, y decía a Bratton: «De existir algún problema de prioridades, dé a Filipinas la primera prioridad». Desgraciadamente, debido a una serie de hechos lamentables, el aviso no llegó a las oficinas de la RCA en Honolulu hasta tres minutos después de la hora límite dada por los japoneses. ¡Y, además, el mensaje para entregar al general Short había sido clasificado como de rutina!

Una hora y tres minutos antes del ataque

El portaaviones *Enterprise*, con el almirante Halsey a bordo, se hallaba al oeste de Pearl Harbor, a la misma distancia a la que la *Kido Butai* lo estaba al

norte. Regresaba de Wake una vez cumplimentada su misión. Al amanecer, Halsey ordenaba despegar a una patrulla de reconocimiento, así como a 18 bombarderos en picado, a los que enviaba anticipadamente a Oahu.

Cincuenta y tres minutos antes del ataque

A las 1230, hora local en Washington, el embajador Nomura esperaba con impaciencia que el documento con los catorce puntos fuese terminado de mecanografiar por un diplomático de la embajada. Y vista la imposibilidad de entregarlo a las 1300 horas, solicitaba de la Secretaría de Estado hacerlo con cuarenta y cinco minutos de retraso.

A esa misma hora en la Casa Blanca, el presidente informaba al embajador de China de su apelación personal al emperador: «Éste es mi último esfuerzo por la paz, me temo que pueda fracasar».

Veintitrés minutos antes del ataque

A las 0300, hora local en Tokio, el Lord del Sello Privado, a pesar de lo intempestivo de la hora, levantaba al emperador de la cama y le hacía entrega del mensaje personal que le enviaba el presidente de los Estados Unidos. Aunque no se pueda afirmar que Hirohito supiera que el ataque a Pearl Harbor iba a producirse, en esos mismos dramáticos momentos los buques japoneses disparaban los primeros proyectiles de la guerra del Pacífico contra las costas del norte de Malasia.

Dieciocho minutos antes del ataque

A las 0735, hora local en Pearl Harbor, el hidroavión del crucero *Chikuma* sobrevolaba la base sin ser detectado e informaba de los buques que allí se hallaban fondeados. El fondeadero de Lahaina, indicaba el otro hidroavión, se encontraba vacío.

En ese momento, la flota aérea de Fuchida se encontraba a menos de 25 millas al norte de Oahu. Una radio hawaiana informaba que el día iba a ser soleado, claro y templado. «De repente —recuerda Fuchida— las nubes se abrían, y se aparecía ante nosotros la larga línea de la costa». Daba la orden de ataque y a continuación, a las 0753, la señal previamente acordada: «Tora, tora, tora», que era captada a cinco mil millas de distancia por las antenas del buque insignia de la Flota Combinada.

Sobre la isla, cogida totalmente por sorpresa cuando comenzaba a despertar un plácido día de domingo, se abatía un infierno de destrucción y de muerte.

Desastre en Manila

La terrible noticia le llegaba al secretario de Marina Knox a las 1330, hora local en Washington. «¡Dios mío! —exclamaba—, esto no puede ser verdad, tiene que referirse a Filipinas». Pero el almirante Stark se lo confirmaba: «No, señor, ha sido Pearl».

Knox llamaba inmediatamente a la Casa Blanca y Roosevelt lo hacía al secretario de Estado Hull, a quien la noticia le causaba profunda impresión. A su antedespacho acababan de llegar el embajador Nomura y su adjunto el embajador Kurusu. Roosevelt le aconsejaba que no les dijese nada sobre el ataque a Pearl Harbor. Al examinar el mensaje de los catorce puntos, Hull estallaba indignado: «En mis cincuenta años de servicio público no he visto nunca un documento como éste, tan lleno de infamantes falsedades y distorsiones». Nomura y Kurusu, ignorantes todavía del ataque japonés, se inclinaban respetuosamente para despedirse avergonzados.

A las cuatro de la mañana, hora local, la noticia del ataque llegaba a Manila. El general Gerow telefoneaba poco después al general MacArthur para advertirle que muy posiblemente Manila fuese también atacada por los japoneses. Como medida preventiva, el general Brereton, jefe de la Fuerza Aérea establecida en Filipinas, solicitaba permiso para enviar, sin demora, sus *B 17* para bombardear las bases aéreas de Formosa. Permiso que le era denegado por MacArthur. Una decisión que muy pronto iba a lamentar.

Poco antes del mediodía, hora local, Fuchida tomaba cubierta en el *Akagi*. Subía inmediatamente al puente para informar al almirante Nagumo del éxito de la operación. A éste le interesaba saber si se había puesto fuera de combate a la Flota del Pacífico durante un periodo de al menos seis meses, y dónde se encontraban los portaaviones americanos. Nada sabía Fuchida sobre este último extremo, pero en cuanto al primero la respuesta era afirmativa. Sin embargo, apremiaba a Nagumo para que se lanzase una tercera ola de ataque, dirigida ahora contra los inmensos depósitos de combustible y los astilleros de la Base. Propuesta con la que apasionadamente se solidarizaba el capitán de corbeta Genda. En su opinión, era preciso dejar totalmente fuera de combate a un enemigo que estaba ya muy mal herido.

Pero Nagumo, tras discutir la propuesta con los miembros de su Estado Mayor, la rechazó por varias razones: el principal objetivo del ataque había sido conseguido; no consideraba prudente arriesgar las tres cuartas parte de los portaaviones de la Flota Combinada, al alcance ahora de los bombarderos enemigos con base en tierra, para sólo destruir instalaciones terrestres; en la primera oleada se habían perdido nueve aviones y veinte en la segunda; en la tercera las pérdidas serían más elevadas. La decisión era muy criticada. Para el contralmirante Ugaki, jefe del Estado Mayor del almirante Yamamoto, Nagumo se había comportado como «el ladrón que huye contento con su pequeño robo». Había cometido un grave error. Sin combustible y sin medios

propios de reparación, las consecuencias hubiesen sido realmente desastrosas.

El día deparaba al presidente Roosevelt y a los Estados Unidos otro durísimo golpe. Poco antes de la medianoche la Casa Blanca recibía la noticia de que un ataque aéreo había destruido la mayor parte de sus fuerzas aéreas en Filipinas. Oleadas de aviones japoneses procedentes de Formosa bombardeaban y ametrallaban los campos de aviación al norte de Manila a la hora de la comida. En menos de media hora, MacArthur veía reducida su fuerza aérea a un amasijo de hierros calcinados. Los únicos aviones que se habían salvado eran 17 superfortalezas *B-17* evacuadas a Mindanao el día anterior. En términos estratégicos este ataque suponía una victoria japonesa muchísimo mayor que la conseguida en Pearl Harbor.

Para Layton, el ataque a Oahu había sido inesperado y explicable por los serios errores y fallos de los Servicios de Inteligencia Militar, pero resultaba inexcusable que, a pesar de los avisos recibidos, las fuerzas aéreas americanas en Filipinas corriesen idéntica suerte nueve horas después de que las primeras bombas comenzasen a caer en Pearl Harbor.

¿PACÍFICO SUDOCCIDENTAL O MIDWAY?

El almirante Chester W. Nimitz

Sobreponiéndose al espantoso impacto recibido, el almirante Kimmel organizaba una amplia operación destinada a socorrer a los defensores de la isla de Wake y evitar su caída en manos japonesas. Disponía de tres *Task Forces*, cada una con un portaaviones. El *Lexington*, con el contralmirante Brown, realizaría un ataque de diversión sobre las islas Marshall para inmovilizar las fuerzas aéreas y de superficie allí existentes. El *Enterprise*, con el contralmirante Halsey, se situaría al oeste de la isla de Johnston, como protección de Oahu y apoyo de la fuerza de socorro. Ésta la constituiría el *Saratoga*, con el contralmirante Fletcher, que daría escolta al buque encargado de transportar la munición, suministros y refuerzos para Wake.

Sin embargo, no iba a poder dirigirla. El 16 de diciembre Roosevelt aprobaba el nombramiento del contralmirante Chester W. Nimitz como nuevo comandante en jefe de la Flota del Pacífico. El día 17 Kimmel entregaba el mando a su segundo, el vicealmirante Pye, jefe de la Flota de Acorazados. Unos meses después se le obligaba a pedir el retiro. Se le había convertido, escribe Layton, en el chivo expiatorio de los errores cometidos en Washington.

Por considerar muy arriesgada la operación preparada por Kimmel, Pye la ponía en práctica con reservas, sin decisión, condenándola al fracaso. Según Layton se había perdido la ocasión de conseguir una victoria espectacular.

Victoria que hubiera supuesto un durísimo golpe para Japón y la última oportunidad, para el almirante Kimmel de salvar su reputación. A las 0700 del día de Navidad de 1941, Nimitz, submarinista, amerizaba en Pearl Harbor. «¿Qué noticias hay de la operación de socorro a Wake?», era su primera pregunta. Ante la contestación de que la isla se había rendido, y de que se había dado la orden de regresar a los tres portaaviones, permaneció en un profundo y expresivo silencio. El día 31 de diciembre se izaba su insignia de almirante de cuatro estrellas en un submarino.

Con la moral bajo mínimos, la situación militar americana en el Pacífico era desesperada. Dos días antes de que Nimitz tomase el mando de la Flota del Pacífico, MacArthur tenía que abandonar Manila; la Flota asiática perdía su base de Cavite, los japoneses desembarcaban en Borneo, Samoa era bombardeada, y Rabaul, la base australiana de Nueva Bretaña, también.

El 30 de diciembre el almirante King se hacía cargo del mando operativo de toda la Armada en una difícil «cohabitación» con el almirante Stark, todavía CNO hasta el 26 de marzo. Entre King y el general Marshall existían notables diferencias en sus conceptos estratégicos. Para éste la victoria sobre Japón se produciría tras la derrota de Hitler en la campaña terrestre en Europa, opinión que había logrado compartiese el mismo presidente Roosevelt. El Pacífico, por ello, ocupaba un segundo puesto en cuanto a las necesidades de hombres, buques y material. Afortunadamente para Nimitz, King comprendía perfectamente cuáles eran sus necesidades, y sus directivas no dejaban lugar a dudas: «El ataque era la mejor defensa». Consecuentemente, le ordenaba organizar incursiones contra las bases avanzadas japonesas de las Marshall y Gilbert, y reforzar Samoa con una división de marines. Además, el portaaviones *Yorktown*, procedente del Atlántico se uniría a los tres con que ahora disponía. Había que levantar la moral. Esto era, de momento, lo más importante. Sin embargo, la operación no iba a tener éxito. El *Saratoga* era torpedeado a 500 millas al sur de Oahu y tenía que regresar a la costa oeste. El *Lexington*, por su parte, tenía que abandonar su previsto ataque contra Wake por haber sido hundido por un submarino el petrolero que debía abastecerle de combustible.

Nimitz se daba cuenta inmediatamente de que sin unos buenos servicios de inteligencia no podía tomar acertadas decisiones estratégicas. Confirmaba a Layton en su destino, y le animaba a que fuese a verle a su despacho siempre que lo considerase conveniente. Le decía además: «Quiero que usted haga las veces del almirante Nagumo en mi estado mayor. Quiero que vea la guerra, sus operaciones, sus objetivos, desde el punto de vista japonés, y que me mantenga informado de lo que piensa, de lo que hace, de cuáles son sus propósitos, la estrategia que motiva sus operaciones; de usted espero la clase de información que yo necesito para ganar la guerra». La Estación Hypo de Honolulu, mandada por su buen amigo y experto criptoanalista, el capitán de fragata Rochefort, sería su principal apoyo para cumplir con esta difícil misión.

Objetivos en el Pacífico

Convencidos de que la Marina americana no podría, tras el ataque a Pearl Harbor, emprender acciones ofensivas durante al menos seis meses, la Marina japonesa proyectaba su avance hacia el sur para capturar Rabaul (Nueva Bretaña) y lograr el control del archipiélago Bismarck, lo que le daría acceso al mar del Coral, trampolín necesario para la conquista de Nueva Guinea y las islas Salomón. Con el posterior dominio de Nueva Caledonia, Fiji y Samoa, podrían cortarse las líneas de comunicación enemigas con Australia. Para ayudar en la consecución de estos objetivos, la *Kido Butai* de Nagtuno se trasladaría hacia el sur y daría apoyo a la IV Flota, que también se haría a la mar, rumbo al sur, desde Truk.

Ante las presiones del almirante King, Nimitz decidía enviar el *Enterprise* (Halsey), el *Yorktown* (Fletcher) y los cruceros del contralmirante Spruance a atacar las bases japonesas de las Marshall y Gilbert. El 31 de enero, los aviones del *Enterprise* bombardeaban y ametrallaban durante nueve horas las instalaciones y buques fondeados en Kwajalein (Marshall), en tanto que el *Yorktown* y los cruceros de Spruance lo hacían en las restantes bases del archipiélago. Cogidos totalmente por sorpresa, se causaba a la Marina japonesa daños de mucha importancia. A partir de entonces, además, ésta comenzaba a darse cuenta de que la Marina americana podría intentar el bombardeo de Tokio.

No contento con las prestaciones de sus Servicios de Inteligencia en Washington, King procedía a su reestructuración. Prescindía, asimismo, de los que consideraba pesimistas o derrotistas, o que habían contribuido al desastre de Pearl Harbor. Los primeros ceses eran los directores de Inteligencia Naval y de Comunicaciones Navales, a los que se enviaba a destinos de embarco. La centralización de todos los Servicios de Inteligencia en Washington suponía, sin embargo, un control demasiado estricto de todas las estaciones periféricas; se realizaba, además, sin tener en cuenta las experiencias de jefes muy valiosos, aunque en ocasiones molestos, a los que se deseaba eliminar; y se rompía la estrecha y amistosa colaboración siempre mantenida entre los responsables de estaciones como la Hypo de Honolulu y la Negat de Washington, de las que se podían haber obtenido muchos frutos. Las ambiciones personales de determinados jefes iban a ser causa de roces y enemistades dentro del servicio.

Conquistada ya Rabaul, los Servicios de Inteligencia detectaban, el día 8 de marzo, una creciente concentración de fuerzas navales japonesas frente a las costas sudorientales de Nueva Guinea. Su objetivo, se deducía, era el inminente asalto y captura de Port Moresby, el puerto de Nueva Guinea más próximo a Australia. Afortunadamente, el *Yorktown* con Fletcher y el *Lexington* con Brown se encontraban ahora dentro de la distancia de ataque. Al amanecer del día 10, y cogidos por sorpresa, los buques, con las fuerzas de invasión, eran

ametrallados y atacados con bombas y torpedos. De los 18 presentes, cuatro eran hundidos y otros trece sufrían serios daños. El asalto a Port Moresby tenía que ser pospuesto. El avance japonés hacia Australia sufría un duro revés.

La estación Hypo estaba consiguiendo magníficos resultados en el descifrado, traducción y diseminación de los mensajes japoneses. Por ellos sabía Nimitz que los japoneses esperaban acciones ofensivas contra Rabaul, Truk y Tokio. Para defenderse contra esta última posibilidad, unidades aéreas y navales, así como un grupo de portaaviones, habían sido trasladados a aguas metropolitanas del Japón, próximas a la bahía de Tokio.

El 19 de abril Nimitz recibía la visita del capitán de navío Duncan, enviado del almirante King, con una misión del máximo secreto. Se trataba de informarle de la operación que desde hacía ya dos meses se venía estudiando por el Estado Mayor para bombardear Tokio. King estaba empeñado en demostrar que la Marina americana era capaz de frenar la catarata de victorias japonesas.

Se sabía que aviones japoneses con base en tierra estaban llevando a cabo vuelos de exploración, junto con buques de vigilancia, hasta 500 millas de distancia de la costa. Los bombarderos de la Armada no tenían suficiente radio de acción, por lo que los portaaviones tendrían que aproximarse mucho a tierra, con el peligro de que fuesen hundidos, como les había ocurrido al *Repulse* y al *Prince of Wales* británicos, por el ataque masivo de aviones con base en tierra. Los bombarderos B 25 de alcance medio del Ejército tenían suficiente radio de acción, pero ¿podían despegar desde la cubierta de un portaaviones? La conclusión era afirmativa. Habría que aligerarlos de peso. El teniente coronel Doolittle de la Fuerza Aérea americana, junto con el teniente de navío Miller, también experto piloto, serían los encargados de preparar los B 25 y adiestrar a sus tripulaciones.

Bombardeo de Tokio

El 2 de abril el portaaviones *Hornet*, con 16 B-25 listos en su cubierta de vuelo, salía de San Francisco. Seis días después, a la altura de las Hawai, se le unía el *Enterprise* para proporcionarle protección aérea y medios de reconocimiento. Para Nimitz —ya nombrado comandante en jefe del Pacífico (CinCPac)—, con el *Lexington* en dique seco sometido a una gran reparación, y con el *Yorktown* como único portaaviones disponible en el mar del Coral para oponerse al avance japonés, la situación no era muy halagüeña. Que se agravaba, además, con la información que le daba Layton de que los japoneses estaban preparando una gran operación cuyos objetivos y detalles no estaban todavía claros.

En la tarde del 18 de abril, dos buques de la línea avanzada de vigilancia japonesa detectaban la presencia de los aviones de reconocimiento del *Enter-*

prise, cuando éste, con *el Hornet*, se encontraba a 700 millas del Japón. Uno de los buques era hundido, pero la alarma ya había sido dada. Halsey había previsto lanzar los *B-25* al encontrarse a 500 millas de la costa pero, de acuerdo con Doolittle, decidía hacerlo de forma inmediata. En las primeras horas de la mañana del día 19 de abril, los 16 *B 25* estaban en vuelo rumbo a Tokio. Halsey, con su *Task Force*, arrumbaba hacia el nordeste a 25 nudos.

La alarma en las fuerzas de defensa japonesas se hacía general. Yamamoto transmitía un aviso urgente a todas sus fuerzas: «*Task Force* enemiga, con tres portaaviones, avistada a las 0630 horas del día 19, a 730 millas al este de Tokio». Con esta orden se daba comienzo a una caza, a gran escala, de los buques de Halsey, que días más tarde había que interrumpir por no haber dado resultados.

Los daños causados por el bombardeo en las instalaciones militares de Tokio, Nagoya, Kobe y Osaka eran de escasa relevancia, pero se había puesto en serio peligro a dos portaaviones. El impacto psicológico del ataque, así como sus consecuencias militares, eran enormes. Escribiría Yamamoto poco después: «Un ataque, aunque no muy bien planeado, es mucho mejor que la más efectiva defensa».

La batalla del mar del Coral

Los servicios de Inteligencia informaban ahora a Nimitz de que se había intensificado de forma muy importante la vigilancia aérea en la zona norte del mar del Coral; de la prevista llegada a Truk, el 25 de abril, de un portaaviones y una división cruceros, y de que allí se encontraban 20.000 hombres listos para hacerse a la mar. Se esperaba un ataque a gran escala en el área de Nueva Guinea —Nueva Bretaña—, islas Salomón, con la ocupación de Port Moresby como uno de sus principales objetivos.

Para hacer frente a este gran reto Nimitz ordenaba al *Lexington*, el único portaaviones de que disponía, que se reuniese con el *Yorktown* a 300 millas al sur de Guadalcanal, en las islas Salomón, el 1 de mayo. A partir de este momento daba comienzo la importante batalla del mar del Coral. El *Lexington* era alcanzado por dos torpedos, y una explosión interna lo enviaba al fondo del mar. El *Yorktown* sufría también daños importantes que le obligaban a reducir drásticamente su velocidad. Los japoneses, por su parte, sufrían también pérdidas muy cuantiosas. La operación para capturar Port Moresby había tenido que posponerse. El avance japonés hacia el sur había sido nuevamente detenido. Para Nimitz, «se había conseguido una victoria con consecuencias decisivas de largo alcance». Rochefort, con su equipo de Hypo, se ganaba asimismo la confianza del Commander in Chief US Pacific Command (CINCPAC) por sus acertadas evaluaciones de inteligencia.

La batalla de Midway

El 6 de mayo Hypo interceptaba un mensaje del Cuartel General de Kwajalein (Marshall). Se solicitaba un nuevo equipo de cristales de transmisión para ser utilizados por aviones en la segunda campaña «K». Se necesitaban para el 17 de mayo. La primera operación «K» había consistido en el bombardeo de la isla de Oahu en la madrugada del 5 de marzo por un hidroavión japonés procedente de las Marshall y al que un submarino le había suministrado combustible en los bajos French Frigate situados al noroeste de Hawai. Rochefort deducía que los japoneses intentaban repetir este vuelo. Para impedirlo Nimitz ordenaba el estacionamiento de un buque en esos bajos. La aparición inesperada de un segundo portaaviones en el mar del Coral es lo que había llevado a Yamamoto a ordenar un nuevo reconocimiento de Pearl Harbor. Necesitaba saber dónde se encontraba la Flota del Pacífico antes de emprender la compleja operación que venía preparando: la ocupación de Midway y la destrucción de la flota americana.

La *Kido Butai* del almirante Nagumo apoyaría el desembarco en Midway; otro grupo, incluyendo dos portaaviones, se encargaría de la captura de las islas Attu y Kiska en el extremo occidental de la cadena de las Aleutianas, desde la que podían lanzarse ataques aéreos contra Tokio; una numerosa cortina de submarinos se situaría a occidente de las Hawai para detección y ataque a los buques americanos; el mismo Yamamoto, con su Flota Combinada, a la que se unirían las fuerzas destacadas en las Aleutianas, que se dirigirían hacia el sur una vez cumplida su misión, atraparían a la Flota del Pacífico, a la que cortarían la retirada y obligaría a combatir en una fase decisiva; por último, otro grupo realizaría una operación de decepción en el área de las Marianas. En total, intervendrían más de 700 aviones y 200 buques, entre los que se encontraban once acorazados, ocho portaaviones, veintitrés cruceros, sesenta y cinco destructores y veinte submarinos.

Los portaaviones americanos operando en el Pacífico sur no tendrían tiempo, calculaba Yamamoto, de incorporarse a Midway antes de su conquista y del establecimiento en ella de una poderosa fuerza aérea. De conseguirse la esperada victoria se procedería a la invasión de Hawai y se forzaría a los Estados Unidos a pedir la paz.

El conocimiento de los entresijos de esta peligrosísima operación constituía uno de los principales objetivos de los criptoanalistas, tanto de Honolulu como de Washington. Los resultados, sin embargo, aun contando con prácticamente las mismas fuentes de información, estaban siendo muy diferentes. Para los analistas de Negat, el principal objetivo japonés era la captura de Nueva Caledonia y Fiji. Para los de Hypo era Midway. Creía Washington que las operaciones en las Aleutianas y Marianas eran sólo engaños; y hasta suponían que se hallaban listos para salir para el Pacífico sur cuatro portaaviones y siete acorazados. En Honolulu se pensaba que un error en asunto tan grave tendría

consecuencias desastrosas. Pero todo eran análisis, faltaban las pruebas concluyentes con que demostrar su certeza.

El 12 de mayo Rochefort pedía a Layton que fuese a verle a su lugar de trabajo. Le mostraba un mensaje parcialmente descifrado. Figuraban en él las palabras *koryaku butai* (fuerza de invasión), seguidas del designador geográfico «AF». Las primeras, le comentaba Rochefort, ya habían sido utilizadas en las invasiones de Rabaul, Java, Sumatra y Bali. Se trataba, por tanto, de capturar «AF». Para Rochefort este lugar era Midway.

Layton informaba inmediatamente a Nimitz, quien, tras el detenido estudio de la información aportada, llegaba a la misma conclusión: el objetivo de la gran ofensiva en preparación por los japoneses era Midway. Y estimaban que la operación daría comienzo en el plazo de dos o tres semanas.

El problema con que se enfrentaba ahora Nimitz era cómo convencer a King de que sus estimaciones estaban equivocadas y que las suyas eran las correctas. Además, por orden de King, los dos portaaviones de Halsey se habían trasladado al Pacífico sur. Nimitz necesitaba contar con ellos, pero dada la gran distancia a la que se encontraban era necesario tomar una decisión inmediata. El día 16 Nimitz ordenaba a Halsey su incorporación al área hawaiana y, simultáneamente, enviaba un mensaje a King —con copia a Halsey— en el que le explicaba con detalle las razones que le habían llevado a tomar esta determinación. Le informaba, asimismo, de que el ataque contra Midway y las incursiones aéreas contra Oahu tendrían lugar muy posiblemente a primeros de junio.

La respuesta de King causaba a Nimitz una gratísima sorpresa. Washington aceptaba su evaluación estratégica. Yamamoto pretendía tender una trampa a la Flota del Pacífico para destruirla. «Había que concentrar nuestras fuerzas —ordenaba King—; se emplearían tácticas de desgaste y no, repito no, se permitiría aceptar acciones decisivas que conducirían a sufrir fuertes pérdidas».

Los analistas de Hypo, mientras tanto, intensificaban su trabajo para intentar descubrir las intenciones japonesas. El 21 de mayo se descifrabá un mensaje en el que se ordenaba a un transporte, con munición y suministros, que se hiciese a la mar el 2 ó 3 de junio para Truk, con destino a las fuerzas de ocupación y ataque. Esto significaba que la ofensiva de Yamamoto comenzaría alrededor del 15 de junio. Fecha con la que coincidían los analistas de Washington. Pero Rochefort, tras muchas cavilaciones, rectificaba su anterior análisis y llegaba a la conclusión de que ese mensaje se refería a un plan posterior a la ocupación de Midway. El descifrado de nuevos mensajes le llevaba a pensar que la invasión de Midway estaba prevista para el día 2 ó 3 de junio. Ante Nimitz se presentaba ahora un nuevo y serio dilema. Layton y Rochefort se daban cuenta de la gravedad de sus estimaciones. Su seguridad no era completa. Pensaban, sin embargo, que las fuerzas americanas tenían que estar presentes en el sector de las Aleutianas alrededor del 1 de junio, y en el de Midway sobre el 3 de junio, como muy tarde.

A sólo dos días de haberse hecho a la mar la fuerza de invasión japonesa, la orden de operaciones de Nimitz estaba basada únicamente en las fechas estimadas por sus Servicios de Inteligencia. Si Washington tenía razón y la invasión de Midway no tenía lugar hasta dos semanas después, lo único que se habría perdido —pensaba— sería combustible. Esperar supondría el desastre. Y Nimitz no estaba dispuesto a sufrir el mismo destino que Kimmel. La gran duda que le asaltaba era si no estaría siendo engañado por los japoneses, deseosos de atacar y destruir todas las instalaciones de Pearl Harbor y Oahu. Así se lo había advertido el general Emmons —el relevo del general Short—, a quien no le había gustado nada la medida de enviar sus bombarderos *B-17* para reforzar la defensas de Midway, y a quien Washington estaba tratando de ganar para indisponer a Nimitz con Hypo.

Para Nimitz resultaba primordial que los japoneses no tuvieran información alguna acerca del despliegue, cantidad y calidad de sus fuerzas. Imponía por ello un severísimo silencio radio. Ni siquiera los pilotos podrían informar sobre su posición, incluso cuando se dirigiesen a tomar tierra. Era necesario que los japoneses pensasen que el *Enterprise* y el *Hornet* permanecían en el Pacífico sudoccidental. En cuanto al *Saratoga* no estaría listo en San Diego hasta el 5 de junio, y el *Yorktown* se dirigía a Pearl Harbor con grandes averías.

La insistencia de Washington en que los japoneses habían retrasado la operación de Midway a mediados de junio obligaba a los criptoanalistas de Hypo a redoblar sus esfuerzos para tratar de descifrar los hasta entonces tan difíciles grupos fecha-hora. El estudio y su denodado afán responsable iban a premiar, una vez más, sus esfuerzos. El 26 de mayo llegaban a la conclusión de que el día «N» para la invasión de Midway era el 4 ó 5 de junio. Nimitz era informado inmediatamente. Pero junto con ésta, se le daba una mala noticia. Halsey, su amigo y valiosísimo almirante, que acababa de entrar en Pearl Harbor, llevaba semanas sufriendo de una irritación progresiva en la piel, lo que le obligaba a ser hospitalizado. No podría participar en la batalla de Midway. El mismo Halsey proponía al contralmirante Spruance como su relevo. No tenía experiencia en el empleo de portaaviones, pero por sus muchas cualidades militares y humanas se le consideraba perfectamente apto para mandar una *Task Force*.

Al día siguiente, 27 de mayo de 1942, Nimitz celebraba la definitiva junta con los miembros de su estado mayor. A ella asistían, con fuerte espíritu crítico, los generales Emmons y Richardson, éste enviado especial a esta junta del general Marshall. Nimitz iba a exponer el porqué de sus decisiones, basadas en los informes de sus Servicios de Inteligencia. En esta ocasión Rochefort era llamado a estar presente. De su testimonio se iban a derivar decisiones trascendentales. Su llegada a la junta con media hora de retraso, con el almirante Nimitz esperando, era causa de gran tensión. La junta tenía mal comienzo. Sus disculpas eran recibidas de forma glacial. Se había pasado toda la

noche revisando sus análisis para asegurarse de que no había cometido ningún error. Creía estar en lo cierto, pero sólo se trataba de estimaciones. La situación se hacía dramática. Intervenía Layton para exponer su opinión. Le pedía Nimitz que concretase, a lo que Layton respondía que no era fácil concretar más. Con enorme frialdad le replicaba Nimitz: «Pues yo quiero que concrete... ésa es la misión que yo le he encomendado... que actúe como si fuera el almirante comandante en jefe de las Fuerzas japonesas y que me diga qué es lo que va a suceder». La respuesta de Layton no se hacía esperar: «Los portaaviones atacarían, probablemente, al amanecer del día 4 de junio... desde el noroeste, por la demora de 325°... serían avistados, aproximadamente, a unas 175 millas de Midway, alrededor de la siete de la mañana, hora local».

Nimitz se quedaba convencido. En ese momento, el 27 de mayo de 1942, acababa de «pasar su Rubicón». La suerte estaba echada. A partir de entonces demostraría una total seguridad en sus decisiones. A Layton, por el contrario, los días se le hacían interminables, sin poder conciliar el sueño en toda una semana. En cuanto a Rochefort, tranquilo, opinaba que: «Si el ataque no se produce el día 3 quedaremos como unos estúpidos, pero habrá tiempo para hacer combustible y volver a nuestros puestos. Si no estamos preparados y los japoneses atacan, se volverá a repetir la tragedia de Pearl Harbor y la Armada no tendrá disculpas».

En la mañana de ese mismo día 27 de mayo hacía su entrada en puerto el *Yorktown*, al que se metía en dique directamente. Nimitz ordenaba que se le hiciesen las mínimas reparaciones necesarias para poder navegar, diciendo de forma rotunda a sus ingenieros: «Lo necesito para dentro de tres días». Fletcher y Spruance asistían a la sesión de tarde de la junta, y les ordenaba «infligir el mayor daño posible al enemigo empleando tácticas de máxima atrición».

El 30 de mayo, ciento cuarenta y cinco buques de guerra japoneses se hacían a la mar. Para enfrentarse con ellos Nimitz sólo había conseguido reunir a treinta y cinco: la *Task Force 16*, al mando de Spruance, con los portaaviones *Enterprise* y *Hornet*, cinco cruceros pesados, un crucero ligero y nueve destructores; la *Task Force 17*, al mando de Fletcher, con el *Yorktown*, dos cruceros pesados y seis destructores; el contralmirante Theobald, con dos cruceros pesados, tres cruceros ligeros y cuatro destructores. Este último se dirigiría a las Aleutianas. Sin embargo, en vez de ir a Attu y Kiska, como se le había ordenado, lo hacía a Alaska. Su personal interpretación de que el desembarco japonés tendría lugar aquí, le impediría evitar la ocupación de esas dos islas.

Yamamoto no tenía mucha suerte. El vuelo de reconocimiento sobre Pearl Harbor, previsto para el día 30 de mayo, no podía realizarse. El submarino que debía suministrar combustible al hidroavión en el French Frigate Shoal se había encontrado con un buque de guerra americano allí fondeado. La cortina de submarinos a poniente de las Hawai se establecía con dos días de retraso,

lo que permitía que las dos *Task Forces* americanas ocupasen sus posiciones sin ser detectadas. Por último, su buque insignia había captado señales radio indicativas de que en aguas hawaianas se hallaba operando al menos un portaaviones americano, y daba por supuesto que el almirante Nagumo también las había recibido. Sin embargo, no era así. Su decisión de no romper el silencio radio le impedía comprobar este decisivo extremo. Trescientas millas a vanguardia del grueso de la flota, los cuatro portaaviones de la *Kido Butai* navegaban hacia Midway totalmente ignorantes de que los americanos estaban a distancia de ataque. Para Nagumo, los dos únicos portaaviones americanos disponibles se encontraban a miles de millas de distancia en el Pacífico sur; y en cuanto al *Yorktown* no podía ni sospechar que ya hubiese sido reparado.

El 3 de junio, hacia las siete de la mañana, Nimitz recibía el mensaje de un hidroavión de reconocimiento con base en Midway: «Avistado grupo enemigo, demora 262, distancia 700 millas, once buques, rumbo 090, velocidad 19 nudos». Su alegría era indescriptible, al igual que la de Layton, presente en ese momento en su despacho. Daba comienzo la sangrienta batalla que iba a resultar decisiva para la marcha de la guerra.

El 7 de junio, el *Yorktown*, herido de muerte, se hundía; y los japoneses ocupaban las islas Attu y Kiska de las Aleutianas. Pero la victoria había sido americana. Los japoneses habían perdido cuatro portaaviones, un crucero, 2.500 hombres y 322 aviones. A los americanos les había costado 347 vidas, un portaaviones, un destructor y 147 aviones. La flota japonesa seguía siendo muy superior a la americana, pero en Midway comenzaba la decadencia del poder naval japonés en el Pacífico.

En estos momentos felices no se olvidaba Nimitz del capitán de fragata Rochefort. Ante los miembros de su estado mayor reunidos declaraba solemnemente: «A este oficial se le debe una gran parte del mérito de la victoria de Midway». Sin embargo, los responsables de Negat, en Washington, no estaban dispuestos a reconocerle a éste su indiscutible contribución. La concesión de la Medalla de Servicios Distinguidos, que para él solicitaba el almirante Nimitz, le era denegada. En cuanto a Layton, Nimitz le ofrecía una fotografía suya con una escueta y expresiva dedicatoria: «Al capitán de fragata Edwin T. Layton. Como mi oficial de Inteligencia me ha sido usted mucho más valioso que una división de cruceros».

Para alcanzar la victoria final tenían ante ellos una durísima y encarnizada lucha, llena de hitos gloriosos con los que se escribirían algunas de las más brillantes páginas de valor y heroísmo de la Historia.

BIBLIOGRAFÍA

- SHIRER, William L.: *The rise and fall of the Third Reich . A history of nazi Germany*. A Fawcett Crest Book. USA, 1960, 1.599 páginas.
- LAYTON, Edwin T., y PINEAU, Roger, y COSTELLO, John: *And I Was There*. Konecicy & Konecky. USA, 1985, 596 páginas.
- COMELLAS GARCÍA-LLERA, J. L.: *La primera y la segunda guerra mundial*. GER. Tomo 11. *La guerra chino-japonesa*. GER. Tomo 7. Ediciones RIALP. Madrid. 1972.
- OLIVIE, Fernando: *La herencia de un imperio roto*. Colecciones Mapfre. Madrid, 1972.

