

# KUANTAN

Canis Venatici

*A* las 11:00 horas del miércoles 10 de diciembre de 1941, las dotaciones de una formación de aviones Mitsubishi tipo 96, pertenecientes a la Aviación Naval de la Armada Imperial del Japón, avistaron dos grandes buques de guerra escoltados por tres destructores, navegando hacia el este dentro del Golfo de Siam, a unas cincuenta millas de la costa de la península malaya y a la cuadra de la ciudad portuaria de Kuantan.

Los aviadores japoneses también pudieron haber avistado a un pequeño mercante en las cercanías de esta fuerza de superficie, el que –sin saberlo– jugaría un rol vital.

Cosa extraña, los aviadores japoneses no observaron indicio alguno de una eventual presencia aérea enemiga, la que era razonable suponer estaría dando protección estrecha a esta fuerza naval.

Los dos grandes buques eran ingleses: el acorazado HMS *Prince of Wales* y el crucero de batalla HMS *Repulse*. Dos de los destructores escoltas eran unidades de la Armada Real; el tercero, australiano.

Se estaba viviendo el tercer día de una guerra que Japón recién iniciaba en el Lejano Oriente. El día era hermoso, despejado y con una visibilidad excepcional.

El Teniente aviador Yoshimi Shirai, líder de la formación japonesa, ordenó iniciar el ataque contra la fuerza naval inglesa.

Esa noche hubo grandes festejos en los aeródromos militares japoneses en las cercanías de Saigón, para celebrar esta victoria de incalculables proyecciones políticas y estratégicas contra la aborrecida –en ese entonces– Inglaterra.

A los pocos días de ocurrida esta acción aeronaval hubo en Inglaterra un torrente de preguntas acerca del hundimiento, que fueron planteadas por los políticos y la prensa inglesa.

¿Había tal necesidad de enviar a dos buques capitales, desde Inglaterra al Lejano Oriente, sin la compañía de un portaaviones? ¿Por qué, una vez que la guerra ya había estallado y al no poder disponer del necesario portaaviones, estos buques fueron enviados a cumplir con una misión

sin una adecuada protección aérea basada en tierra, que efectivamente estaba disponible para ellos en esos momentos? ¿Por qué estos dos buques fallaron tan lastimosamente en defenderse a sí mismos contra la aviación de un país que había sido considerado por las grandes potencias como inferior en el arte de hacer la guerra?

Afortunadamente, ahora hay suficientes fuentes de información que permiten responder a estas preguntas y aclarar otras dudas y aspectos pocos conocidos sobre este desastre naval.

Experiencia valiosa y vigente hasta hoy; por lo tanto, necesaria para ser analizada y conocida por todo oficial de Marina.

Pero antes de continuar creemos conveniente resumir la relación de pérdidas sufridas por ambos beligerantes en la acción naval librada en las afueras de Kuantan.

En unas pocas horas, Gran Bretaña había perdido a un crucero de batalla construido en la época de la Primera Guerra Mundial y a un recién terminado acorazado, que había recibido su bautismo de fuego en la cacería y hundimiento del *Bismarck*.

Esta era la primera vez, desde la batalla naval de Jutlandia (31 de mayo de 1916), que Inglaterra perdía dos buques capitales en un mismo día. Al considerar a los portaaviones del mismo modo, el *Prince of Wales* y el *Repulse* fueron el séptimo y el octavo buque que los ingleses habían perdido desde el inicio de la Segunda

Guerra Mundial, el 1º de septiembre de 1939.

En efecto, las últimas semanas de 1941 habían sido desastrosas para la Armada Real, debido a que el portaaviones HMS *Ark Royal* y el acorazado HMS *Barham* habían sido torpedeados por submarinos alemanes en el Mar Mediterráneo en el pasado mes de noviembre; es decir, cuatro buques capitales habían sido perdidos en cuatro semanas, aunque la pérdida del *Barham* había sido ocultada para evitar una desmoralización en el frente interno inglés.

En términos estrictamente materiales Inglaterra podía, tal vez, no lamentar excesivamente la pérdida del antiguo *Repulse*; aún permanecían en servicio activo nueve acorazados y cruceros de batalla sobrevivientes de la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, la pérdida del *Prince of Wales* era una gran contrariedad, pues quedaban solamente tres modernos –o relativamente modernos– acorazados en servicio: el HMS *King George V*, el HMS *Nelson* y el HMS *Rodney*, aunque tres unidades más de la clase King George V entrarían pronto en servicio.

Los dos buques llevaban una dotación de 2.921 hombres, de los cuales murieron 840, representando un porcentaje de 28,8 sobre el total. La dotación del *Repulse* sufrió casi el doble de pérdidas que el *Prince of Wales*. Esto puede ser explicado por el simple hecho de que el *Repulse* se hundió rápidamente después de haber sido tocado –en primer lugar– por los torpedos japoneses: su dotación se encontraba en sus puestos de zafarrancho de combate unos pocos minutos antes que el buque escorara y se hundiera (ver Tabla 1).

**TABLA 1**

	<b>Dotación</b>	<b>Pérdidas</b>	<b>%</b>
HMS Repulse			
Oficiales	69	27	39,1
Gente de Mar	1.240	486	39,2
Totales	1.309	513	39,2
HMS Prince of Wales			
Oficiales	110	20	18,2
Gente de Mar	1.502	307	20,4
Totales	1.612	327	19,3

El *Prince of Wales* había sido, virtualmente, un casco flotante antes de su hundimiento, y gran parte de sus hombres habían sido capaces de subir desde sus puestos bajo cubierta y tomar parte en un más pausado abandono del buque.

Aunque la Fuerza Z –así había sido denominada la fuerza naval inglesa– había sufrido varios golpes de suerte muy crueles durante esa mañana, todos los factores relacionados con el rescate de los sobrevivientes habían sido, no obstante, favorables.

El mar estaba calmo y tibio, y los aviones japoneses no interfirieron en nada en los trabajos de rescate, y allí estuvieron los destructores de la escolta para recoger a los sobrevivientes antes de que anocheciera.

El cargo de un hombre sobre o bajo cubierta tiene mucha influencia sobre las posibilidades de supervivencia, y los más afortunados de estos grandes grupos fueron –probablemente– los hombres de los destacamentos de los Royal Marines, cu-

yos puestos estaban principalmente en los montajes de artillería sobre cubierta.

Entre todas las bajas, sin duda alguna la más importante fue la del Comandante en Jefe de la Fuerza Z, Almirante Sir Thom S. Phillips, de 53 años de edad.

Los destructores no tuvieron bajas, salvo un herido en el HMS *Tenedos* y otro en el HMS *Express*.

Veamos una estadística japonesa.

En adición a sus aviones de reconocimiento, los japoneses habían lanzado 85 aviones de ataque Nell y Betty en la operación. Dieciocho de éstos habían fallado en atacar la Fuerza Z; nueve bombarderos habían lanzado sus bombas sobre el *Tenedos*; otros nueve habían soltado sus bombas por error en las cercanías de la fuerza naval inglesa, y un avión torpedero había regresado a su base por problemas mecánicos.

La Tabla 2 muestra los rendimientos y bajas de las fuerzas atacantes:

TABLA 2

Cuerpo Aéreo	Despegados	Atacantes	Impactos	Derribados	Dañados
Torpederos:					
Genzan	17	16*	2	1	7
Kanoya	26	26	9	2	10
Mihoro	8	8	0	0	0
<hr/>					
Totales	51	50	11	3	17
Bombarderos:					
Genzan	9	0	0	0	0
Mihoro	25	16*	2	0	11*
<hr/>					
Totales	34	16	2	0	11

\* Un torpedero Genzan fue relevado y un bombardero Mihoro fue relevado por fallas; no obstante, son considerados como atacantes

- Un aparato Mihoro se estrelló al despegar

Dieciocho aviadores japoneses, todos suboficiales o marineros, murieron en los tres aviones derribados. Los japoneses declararon que esto fue el resultado de ataques suicidas intentados por tripulaciones que sabían que sus aviones habían sido dañados demasiado gravemente como para alcanzar a regresar a sus bases. Esto puede ser cierto respecto al primer avión derribado, el que se estrelló muy cercanamente de un costado del *Prince of Wales*, pero los otros dos fueron derribados por las ametralladoras antiaéreas del *Repulse* y cayeron directamente al mar.

Considerando el odio sentido contra los ingleses, en ese tiempo, su código guerrero y su devoción al Emperador, las tripulaciones de los tres aviones probablemente murieron como hombres felices.

Como algunas fuentes inglesas lo han señalado, los japoneses persistían, al menos hasta 1966, en que no menos de veintiuno de los cuarenta y nueve torpedos lanzados contra el *Prince of Wales* y el *Repulse* habían acertado en sus blancos, no obstante el hecho de que la Historia Oficial Británica, publicada doce años antes, haya dado una cifra de diez impactos de torpedos: cinco en cada buque. Ahora ya no hay dudas de que el *Prince of Wales* fue tocado seis veces, contando el torpedo que justamente explotó unos pocos pies bajo el costado de babor durante el primer ataque, y once impactos de torpedos es –probablemente– una cifra correcta.

Los japoneses también reclamaron para sí tres impactos de bombas, aunque efectivamente fueron solamente dos.

No obstante sus excesivas reivindicaciones –normales en todas las formas de la guerra que envuelven acciones agitados– los aviadores japoneses hicieron su trabajo extraordinariamente bien.

Stalin, en una carta personal a Churchill, le decía que estaba convencido de que aviones tripulados por japoneses no podían haber logrado este éxito y creía que estos aviones eran, ya aviones alemanes que de algún modo habían sido traídos a Saigón en la época del estallido de las hostilidades en el Lejano Oriente o, acaso, aviones japoneses tripulados por alemanes. Stalin había notado, en esa fecha, una falta de actividad aérea alemana en el frente ruso y había sido informado por sus asesores que Alemania había enviado 1.500 aparatos a Japón. Obviamente, esta información era absolutamente falsa. Es más verosímil que la ausencia de los aviones alemanes en el frente ruso haya sido el resultado de los problemas de la Luftwaffe con el lodazal de su primera campaña de invierno.

El éxito japonés había sido logrado, sin embargo, por un estrecho margen.

La decisión tomada por el Contraalmirante Matsunaga –Comandante de la Aviación Naval japonesa en la ocupada Indochina francesa– de cambiar en un escuadrón de aviación los torpedos por bombas, estuvo muy cerca de causarle un grave contratiempo. Matsunaga había hecho el cambio probablemente en un intento de neutralizar el fuego antiaéreo británico –silenciándolo a una mayor altura– y de este modo darle a sus aviones torpederos una mejor posibilidad de lanzar más cercanamente; no obstante, los bombarderos tuvieron muy poca eficacia al lanzar desde gran altura, y todos –hasta el último avión torpedero disponible– fue-

ron necesarios para lograr los dos hundimientos. Hubo unos pocos errores en los primeros ataques con torpedos, cuando los torpederos de un escuadrón de diversión deberían haberse empleado a fondo. Sin embargo, el afortunado blanco en la popa del *Prince of Wales* mutiló tempranamente al acorazado, y de este modo se compensó el equilibrio de la acción.

El cambio de Matsunaga al anticuado ataque de bombardeo de altura no había tenido, sin embargo, malas consecuencias. Los japoneses han comparado la operación contra el *Prince of Wales* y el *Repulse* con los resultados obtenidos en los ejercicios de entrenamiento del período de preguerra; contra buques blanco navegando a 14 nudos y tomando una vigorosa acción evasiva, la razón de impactos en prácticas de ataques torpederos había sido de un setenta por ciento. Los japoneses esperaban que bajo condiciones de acción real, esta razón podría disminuir a un cincuenta por ciento. La razón efectiva de impactos en esta batalla –once impactos en un total de 49 lanzamientos– fue de veintidós por ciento, cifra –a nuestro juicio– excelente, aunque inferior a la esperada por el mando japonés.

Los resultados de sus bombardeos de entrenamiento –también contra buques blanco navegando a 14 nudos– habían sido solamente de un doce por ciento y se esperaba llegar a un porcentaje de entre cuatro y seis, bajo condiciones reales. Sin embargo, los impactos reales sobre los dos buques de línea ingleses fueron dos sobre un total de 23; esto es casi un nueve por ciento, bastante más alto que el esperado.

En el extremo más alto de rendimiento estuvieron los aviones Betty del escuadrón del Cuerpo Aéreo de Kanoya, que

con nueve impactos de torpedos en tres minutos de acción y a un costo de dos aviones derribados, realmente consiguieron un éxito brillante.

Estos fueron los aviones enviados a Saigón –perteneían a la fuerza de ataque contra las Filipinas y estaban estacionados en Formosa– cuando los japoneses supieron de la presencia del *Prince of Wales* y del *Repulse* en Singapur. Es decir, eran hombres y aviones sometidos a intensos esfuerzos de guerra en las primeras 72 horas cruciales.

De tarde en tarde, en una guerra, el traslado de una aparentemente modesta fuerza desde un teatro hacia otro puede pagar generosamente, tal como lo hizo ésta. Por otro lado, si hubo una actividad que estuvo a punto de conducirlos a un fracaso fue su procedimiento de comunicaciones, que –una y otra vez– volvería a fallar en ocasiones críticas en el futuro.

Al respecto, resulta absolutamente irónico recordar que la Aviación Naval japonesa haya sido ayudada en sus comienzos por un norteamericano y un inglés.

En 1919, un millonario americano, quien insistió en permanecer en el anonimato, donó una gran suma de dinero al gobierno japonés para adquirir aviones y entrenar a sus pilotos, pues –así lo creyó él– los japoneses tenían todos los atributos para convertirse en excelentes aviadores de guerra.

Cinco años más tarde Gran Bretaña envió una Misión Naval a Japón, encabezada por el comandante Forbes-Sempill. El era un veterano piloto de la Primera Guerra Mundial y su tarea era ayudar a Japón, un país amigo en ese entonces, a establecer una pequeña arma aeronaval.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, un oficial inglés fue informado por el comandante Minoru Genda –el legendario aviador naval japonés que había planeado el ataque a Pearl Harbor– que: “nuestros aviadores fueron los nietos del comandante Forbes-Sempill y fueron ellos quienes hundieron al *Prince of Wales* y al *Repulse*.”

Aunque la Armada Imperial del Japón fue tan culpable como las otras instituciones militares japonesas de la perpetración de lo que Occidente consideró como crímenes de guerra, entre 1941 y 1945, las tripulaciones de los Cuerpos Aéreos de Genzan, Mihoro y Kanoya fueron, tal vez, portadoras de algunas de las más nobles tradiciones militares inglesas enseñadas por Forbes-Sempill. Los aviadores japoneses combatieron limpiamente y no ametrallaron a los sobrevivientes ni tampoco interfirieron con las tareas de rescate llevadas a cabo por los destructores. El Teniente Iki, de la Aviación Naval japonesa, lanzó una corona en el lugar de los hundimientos a la mañana siguiente, en una caballerosa acción digna de los hombres de mar.

Habiendo ya mencionado los hechos respecto a las pérdidas –dos buques hundidos, muchos hombres muertos, algunos aviones destruidos– hay otras cosas que pueden ser informadas y aprovechadas para un estudio de mayor profundidad y trascendencia, tales como la decisión del Gabinete de Guerra inglés de enviar dos buques capitales hacia el Lejano Oriente durante la fase más crítica de la guerra en el teatro europeo, pero de preguerra en el teatro del Pacífico; la decisión del Almirante Phillips de zarpar desde Singapur y su criterio con respecto al peligro corrido por sus buques, en relación a la aviación japonesa ya ubicada por la Inteligencia

inglesa en Saigón. Y, una vez que los buques ingleses habían zarpado desde Singapur, ¿podría haber sido la operación conducida diferentemente para que así los buques de la Fuerza Z hubieran tenido, individualmente, un mejor desempeño cuando fueran atacados? ¿Cuáles fueron los efectos inmediatos y cuáles los de más largo alcance derivados de la pérdida de los únicos buques capitales ingleses, en el Lejano Oriente?

Sin embargo, un hecho debe ser establecido claramente: debemos estar totalmente conscientes de las enormes ventajas dadas, ahora, sobre la comprensión posterior de lo que se debió hacer o decir y por la capacidad para estudiar con calma los problemas que, en tiempo de guerra, los comandantes tienen que solucionar bajo las presiones más extremas y siempre sólo con un conocimiento parcial de todas las situaciones dadas.

Estos hombres de tiempo de guerra a menudo tienen que conjeturar y aventurar, y entonces arriesgar sus reputaciones y también, algunas veces, sus propias vidas en el resultado final de la acción.

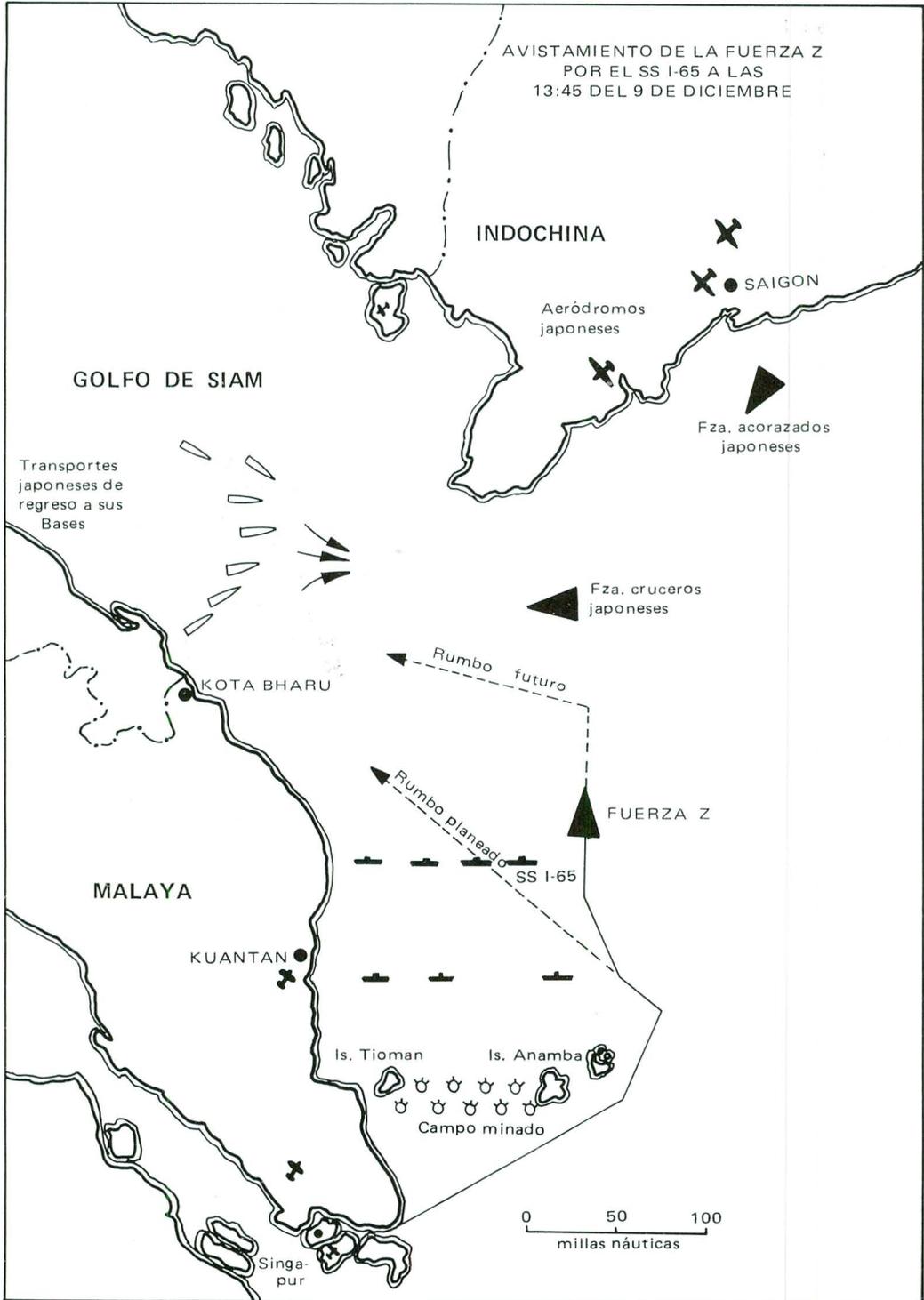
“Si la victoria, la estatua; si la derrota, la horca”, dice un viejo aforismo militar.

Los comentarios que seguirán a continuación confirman el privilegio de los historiadores desde una posición de postguerra, y cualquiera crítica será planteada desde un punto de vista académico y no tendrá la intención, en absoluto, de disminuir la estatura moral de aquellos líderes de tiempo de guerra.

Es nuestro propósito, en esta parte de nuestros comentarios, describir la cambiante naturaleza de Japón en aquellos años siguientes a la Primera Guerra Mun-

dial, cuando este país cesó de ser un aliado activo de Gran Bretaña y Estados Unidos, y cuando –a través de los celos, ambiciones y consecuencias de las ácidas críticas occidentales– Japón se movió hacia una posición desde la que amenazó los intereses de Gran Bretaña, Estados Unidos, Holanda y Francia en el Lejano Oriente. Es muy difícil determinar si una más hábil diplomacia en el período de entre guerras pudiera haber detenido este deterioro en las relaciones entre Japón y Occidente; tal vez la diplomacia pudiera haber disminuido el proceso, pero es más probable que el apaciguamiento pudiera haber sido considerado como un signo de debilidad (como era lo ocurrido con Hitler en Europa en esos mismos años). Creemos que el choque con Japón era inevitable, debido a la postura altanera de Occidente y a que las segregaciones raciales hechas a los japoneses fueron la causa de muchos problemas de esos años.

La decisión inglesa de construir una base naval en su posesión de Singapur, para proteger lo que consideraba como sus legítimos intereses en el Lejano Oriente, como también a sus dominios de Australia y Nueva Zelanda, arrastró una amarga reacción por parte de Japón, aunque esta construcción no hizo otra cosa que acelerar la inevitable declinación en sus mutuas relaciones. En lo particular, la base naval de Singapur no era un *casus belli*. Sin embargo, una vez estallada la guerra europea el dilema del Gabinete de Guerra inglés sobre el uso y la defensa de la base naval –estratégica saliente geográfica en su sistema defensivo en el Lejano Oriente– fue una realidad. Inglaterra estaba en peligro de ser derrotada en Europa, en 1940, y ese peligro todavía no había pasado en 1941. Cada hombre, tanque, cañón o avión enviado al Oriente era



AVISTAMIENTO DE LA FUERZA Z

enviado al propio riesgo de la seguridad de la Madre Patria.

No obstante, hay un campo para la investigación de los recursos disponibles para las tres instituciones armadas inglesas de aquel tiempo.

Por decisión del Gabinete de Guerra inglés, en agosto de 1940, a la Real Fuerza Aérea (RAF) se le había asignado la responsabilidad principal para defender la península malaya y, en especial, la base naval de Singapur, y además le fue pedido el reequipamiento de sus escuadrones en el Lejano Oriente con modernos aviones, antes de fines de 1941 si ello era posible.

Para fines de 1941, sin embargo, Gran Bretaña estaba enviando grandes cantidades de modernos cazas –aunque solamente unos pocos pilotos– a la Unión Soviética; El Comando de Cazas inglés estaba manteniendo una fuerza colosal en escuadrones de caza en Inglaterra, para el caso de que la Luftwaffe insistiera en una segunda versión de la batalla de Inglaterra; y el Comando de Bombardeos estaba consumiendo una siempre creciente cantidad de aparatos y pilotos para la campaña de bombardeo estratégico sobre el territorio alemán, en la que Churchill y algunas altas autoridades civiles y militares tenían cifradas grandes esperanzas.

En síntesis, y después de muchos estudios, ningún moderno avión fue enviado hacia el Lejano Oriente.

La RAF se enfrentaba a una guerra real en Europa y soñaba con liquidar una guerra moderna con el implacable uso de un intenso bombardeo estratégico contra el corazón industrial del enemigo, eligiendo la opción de mantener a su fuerza principal y toda su moderna aviación en la

Madre Patria. Debe hacerse notar que esta política estratégica tuvo el más completo apoyo de Churchill mismo.

En adhesión a esta política, el ministro del Aire inglés debió cargar sobre sus espaldas con algunas responsabilidades ante los fracasos sufridos en el Lejano Oriente. Cuando a la RAF le fue asignada la responsabilidad principal para la defensa de Malaya, el ejército local inglés comprometió su fuerza principal en la defensa de los aeródromos militares. Unos pocos escuadrones de Hurricane y Spitfire podrían haber aniquilado a los Mitsubishi que hubieran osado atacar a la RAF fuera de aquellos aeródromos. Modernos aviones bombarderos pesados ingleses podrían haber bombardeado, también, a los convoyes japoneses de invasión y a sus aeródromos situados alrededor de Saigón. Esto se suponía haber sido la piedra angular de la nueva política militar inglesa hacia su posesión malaya.

La principal institución perdedora, por la renuencia del Ministerio del Aire inglés para la provisión de la aviación hacia el Lejano Oriente, fue el infortunado ejército, que fue sorprendido desplegado en la defensa de los aeródromos, los que no tenían aviación efectiva operable desde ellos y los que a menudo fueron evacuados por la RAF en la primera fase de las hostilidades.

Una vez que la RAF hubo virtualmente renunciado a sus obligaciones en el Lejano Oriente, debido a su fracaso en implementar la decisión del Gabinete de Guerra, éste fue obligado a echar mano de la posibilidad de enviar buques capitales tan pronto como los nábarrones de la guerra se acumularon en aquella región, en los meses finales de 1941.

Esta era –después de todo– la razón de ser por la que había sido construida la base naval de Singapur, y posteriormente mantenida merced a un gasto fiscal enorme.

Y si los buques podían ser enviados con la suficiente anticipación y formando parte de una fuerza asaz poderosa, su presencia podría persuadir a los japoneses a desistir de su planeado ataque. El efecto disuasivo era el principal propósito para el envío de estos buques capitales. El próximo problema era cuántos buques y de qué tipo.

La decisión puede ser resumida de la siguiente manera: La elección del *Prince of Wales* y del *Repulse* fue tan buena como cualquiera otra. La opción del *Repulse* no representaba un gran sacrificio para las responsabilidades de la Armada Real en el conflicto europeo; éste era el remanente de los muchos antiguos acorazados y cruceros de batalla –si bien tan veloz como los mejores– que la Armada encontraba dificultosos de mantener provechosamente en servicio. Lo que sí era realmente un gravamen era desprenderse del *Prince of Wales*, pero los acontecimientos posteriores iban a mostrar a Churchill que estuvo en lo cierto al insistir en que la ausencia del *Prince of Wales* no tendría serios efectos en las probables acciones navales de la Armada Real en el teatro europeo. Los alemanes nunca enviaron a su *Tirpitz* a la mar con tripulaciones atrevidas, por lo que aún podía ser debilitada la *Home Fleet* inglesa, y en términos puramente materiales el *Prince of Wales* nunca fue echado de menos en las aguas europeas, para neutralizar al acorazado alemán.

En estas consideraciones sobre Kuantan no debe olvidarse que el Almiran-

tazgo inglés había asignado a uno de sus más modernos portaaviones para la fuerza naval destinada a Singapur. Fue una de las más duras desgracias que el asignado portaaviones HMS *Indomitable* hubiera varado en las Indias Occidentales. Sus reparaciones tomaron solamente veinticinco días, pero la pérdida de este tiempo fue irrecuperable.

Es fascinante especular de cómo la batalla de las afueras de Kuantan pudo haber cambiado con la presencia del *Indomitable*, con sus nueve aviones Hurrican, acompañando al *Prince of Wales* y al *Repulse*. Es significativo el hecho de que tan pronto como estalló la guerra en el Lejano Oriente, la RAF fue capaz de encontrar otros cincuenta Hurrican con sus correspondientes pilotos, para embarcarlos en el *Indomitable* en Port Sudan, para el tardío reforzamiento de Malaya.

El propósito disuasivo de enviar estos buques al Oriente fue un completo fracaso. La penetrante subestimación de la habilidad y fuerza japonesas, y el hecho de que los japoneses estuvieran resueltos a continuar adelante en este infierno de la guerra, no obstante los muchos buques que pudieran enviar los ingleses hasta Singapur, significaba que realmente no era una fuerza naval de disuasión la que Inglaterra pudiera tener disponible en el lugar, capaz de haber provocado algún cambio en la situación estratégica general.

Era verdad que los comandantes locales japoneses involucrados en la Operación Malaya estaban en conocimiento del reforzamiento naval británico, y fue ciertamente relevante cuando estos refuerzos fueron dispuestos, pero no hay evidencias de que el mando central japonés considerara seriamente la situación y sus planes sobre esta interferencia naval

inglesa. Que los japoneses lo hubieran pensado dos veces si Inglaterra hubiera enviado anticipadamente Spitfire, Hurricane y bombarderos pesados a Malaya, ese es otro asunto. Es una cuestión hipotética para la cual no hay una respuesta efectiva.

El avistamiento de los convoyes de invasión japoneses el 6 de diciembre de 1941, es decir, horas antes del ataque japonés sobre Pearl Harbor y Filipinas, proveyó la evidencia visible de que el factor disuasivo de la presencia física de los buques ingleses había fracasado rotundamente.

El estudio de los acontecimientos, por lo tanto, ahora hay que enfocarlo sobre la decisión del zarpe del *Prince of Wales*, del *Repulse* y de su escolta de destructores, en un intento de cazar y destruir a los transportes japoneses.

Debido a que el mando inglés en Malasia estaba situado en Singapur, con la Armada Real excluida de la incumbencia del Comandante en Jefe del Lejano Oriente, y también debido a que el Almirantazgo –en Londres– encontraba difícil controlar las operaciones en una zona situada en el otro extremo de la Tierra, el Almirante Phillips estuvo en la posición, única en su especie, de tener casi absoluta libertad de acción en el modo de conducir a su poderosa fuerza de superficie. Extraña coincidencia la de que un hombre que había estado en un puesto de tanta responsabilidad en el Almirantazgo (subjefe del Estado Mayor General de la Armada Real), desde 1939, ahora iba a ser el primer comandante en la mar capaz de jugar una mano solitaria en una acción mayor.

El estudio de esta acción naval, desde este punto de vista y hasta la muerte del Almirante Phillips, debe convertirse inevitablemente en un análisis de la actitud de este oficial en la situación en la que él mismo se encontró, y de las decisiones que adoptó bajo la presión síquica del momento.

El Almirantazgo había urgido a Phillips a disponer de uno o de ambos buques a una segura distancia de Singapur, antes de que estallaran las hostilidades, para disminuir –probablemente– el riesgo de que los buques fueran cazados en puerto por un ataque aéreo o bloqueados por submarinos.

Una vez que fueron iniciados los ataques japoneses en el Lejano Oriente, Phillips ya no tenía opción alguna que elegir, y zarpó en búsqueda de las fuerzas de desembarco japonesas. Disponía de buenos informes de Inteligencia relacionados con los japoneses, respecto a sus campos de minas, submarinos, unidades de superficie y aviación.

Los campos de minas podían ser evitados y los submarinos contrarrestados. Sus buques capitales deberían derrotar decisivamente a las unidades de superficie enemigas si ellas eran encontradas bajo razonables condiciones tácticas. Sin embargo, era el espacio aéreo el elemento más lleno de incertidumbre.

Creemos que vale la pena recordar algunos hechos notables ocurridos en aquellos años: que no obstante las pruebas de preguerra efectuadas por William Mitchell y a despecho de las advertencias de los oficiales de la RAF, hasta esa fecha (primera semana de diciembre de 1941) ningún buque capital había sido hundido

mediante ataques aéreos mientras se encontraba en movimiento en la mar.

Y en ese momento, ¿acaso el botín no era tan valioso como para arriesgarse a zarpar en su búsqueda y destrucción?

Si dos buques capitales ingleses aparecieran en medio de los buques japoneses, desembarcando hombres y elementos bélicos en las playas, se produciría una verdadera y aniquiladora destrucción, con una resonante victoria para la Armada Real y la posible consecuencia de salvar a Malaya y –evidentemente– a Singapur.

Tal resultado habría sido la completa justificación de años de una política naval, aparentemente lógica y coherente. Es probable, también, que el Mariscal en Jefe del Aire, Brooke-Popham, haya tratado de detener a Phillips, cuya antigüedad militar era inferior. Sin embargo, como Oficial General de la RAF, aquél no tenía autoridad para ordenar la anulación de una operación naval, lo que posiblemente habría sido lo mejor; la Armada Real no podría haber sido acusada de fracasar en un intento de hacer lo mejor, si a su comandante local se le había negado el permiso para obrar.

Está claro en los documentos japoneses, sin embargo, que la decisión inglesa, tomada en la mañana del 8 de diciembre, de zarpar ese anochecer fue demasiado tardía.

Acerca de la situación en el día, cuando la Fuerza Z aún se encontraba a dieciocho horas de navegación de las playas invadidas por los japoneses, los informes de éstos narran: “Aun si los ingleses atacaban desde ahora en adelante, ellos no causarían daños a las unidades militares que ya habían desembarcado antes y

solamente podían ocasionarnos algún daño en los buques vacíos y a una muy pequeña cantidad de abastecimientos aún depositados en las playas.... la fuerza naval inglesa había perdido su mejor oportunidad”.

El momento más favorable para zarpar debería haber estado entre los días 6 y 7 de diciembre, tan pronto como los convoyes japoneses fueron avistados por los ingleses mientras se encontraban en la mar. Sin embargo, el *Repulse* se encontraba en viaje hacia Australia y el Almirante Phillips estaba en Manila, conferenciando con el General Douglas McArthur y su Estado Mayor General.

El último plazo para haber zarpado desde Singapur –y aún haber tenido alguna opción favorable de influir en el resultado de los desembarcos japoneses– podía haber sido al amanecer del día 8, siguiendo un rumbo directo hacia el norte a través de los campos minados japoneses. No obstante, criticar la demora del zarpe, efectuado finalmente al atardecer de ese mismo día, es tomar un injusto partido en lo que debió hacerse. En Singapur nadie supuso que los japoneses podrían completar su desembarco tan eficaz y eficientemente.

Lo más discutible es el rol jugado por la RAF y la actitud asumida por el Almirante Phillips hacia la protección aérea. Antes de zarpar, Phillips había solicitado una protección de aviones de caza y de reconocimiento. Lo último le fue proporcionado y no es asunto de divergencia; el problema de la protección de los cazas es el punto central de la tragedia del *Prince of Wales* y del *Repulse*.

La RAF había designado al escuadrón australiano Nº 453 como escuadrón de

defensa de la flota. Su comandante discutió todos los problemas y oportunidades disponibles con el oficial de enlace aéreo del Estado Mayor del Almirante Phillips, antes de que la Fuerza Z zarpara desde Singapur.

El oficial de vuelo australiano, Teniente Vigor, estimaba que si su escuadrón dispusiera de los aeródromos ingleses sobre la costa este de la península malaya, podría mantener una patrulla estable de seis aviones sobre la flota –en todo momento– durante la luz diurna, con tal de que la flota no se alejara más allá de cien millas al norte de Kota Bharu y de la costa a una distancia no superior a las sesenta millas, en cualquiera circunstancia. Sin embargo, este plan no fue aceptado por el Almirante Phillips, con sumo disgusto de Vigor.

El Almirante Phillips no estaba, evidentemente, dispuesto a restringir su libertad de acción permaneciendo tan cerca de la costa; había que considerar, después de todo, los campos minados japoneses y no estaba dispuesto a correr el riesgo de romper el silencio radial que podría ser tan necesario para dicha cooperación aeronaval. Este rechazo de la Armada Real a cooperar en estos puntos tan importantes fue, probablemente, la causa que motivó que la RAF enviara, unas pocas horas después del zarpe de la Fuerza Z, ese bien conocido mensaje informando a Phillips que la protección de cazas no podría ser garantizada. Bien es cierto, por otro lado, que los graves daños que estaban recibiendo los escuadrones de la RAF, y el daño sufrido por sus aeródromos en el interior del país, deben haber sido factores de alta consideración para el despacho de tal mensaje.

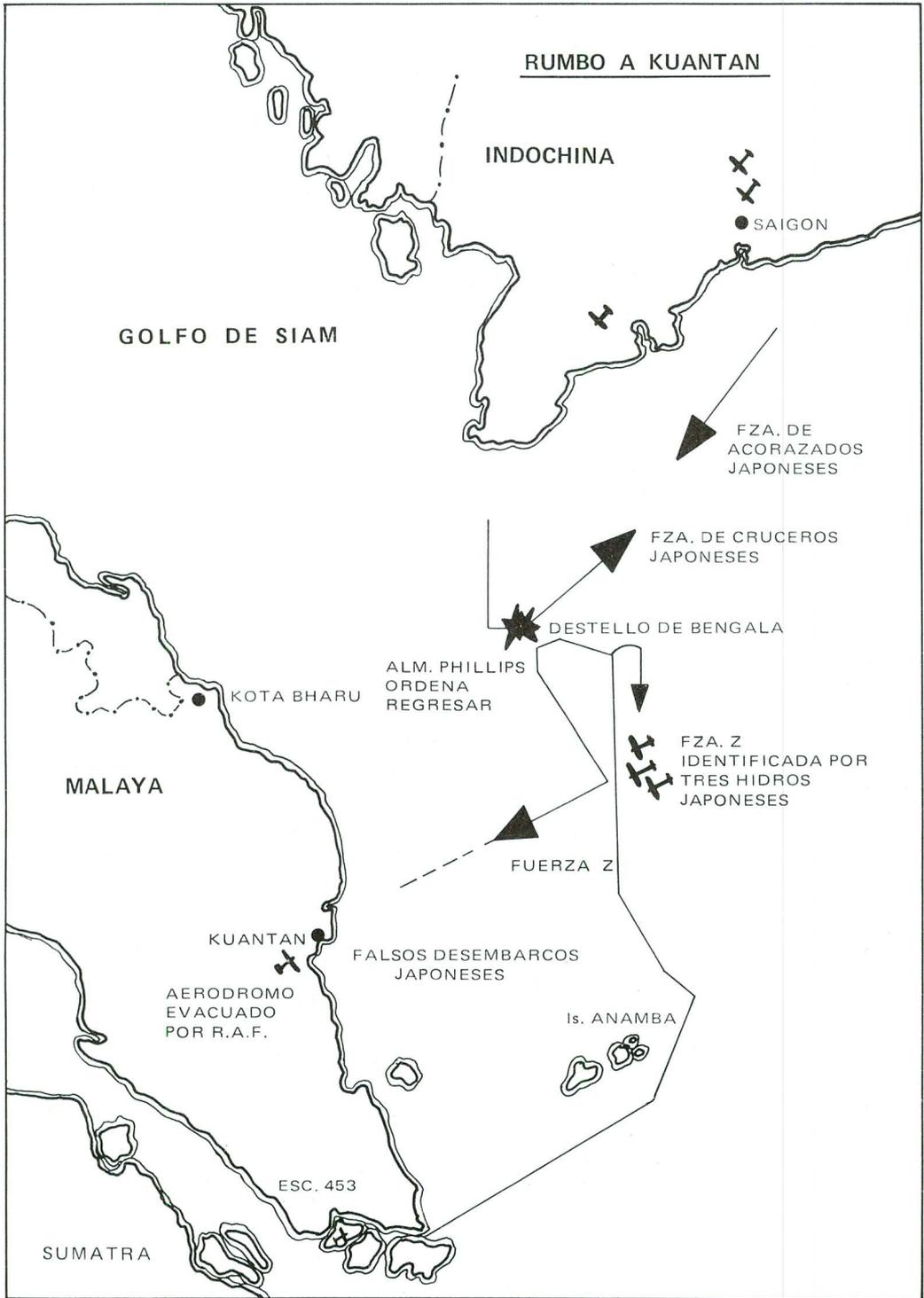
Mientras la Fuerza Z navegaba en alta mar, manteniendo en todo instante el

más riguroso silencio radial, los aeródromos costeros que el Teniente Vigor había esperado usar estaban –según informes recién llegados– siendo sometidos a intensos ataques aéreos por parte de los japoneses; debido a esto, como también a la falta de conocimiento de los movimientos de la Fuerza Z, la RAF nunca envió el escuadrón N° 453 a estos aeródromos, lo que impidió su vuelo de protección a la Fuerza Z.

Los bombarderos Buffalo fueron mantenidos a disposición de la Armada en una alerta diurna constante en el aeródromo de Sembawang, en la isla de Singapur.

Para la mañana del 10 de diciembre la fuerza operativa de la RAF en Malasia estaba reducida a 59 aviones de todos los tipos; mientras tanto, si bien es cierto que el Almirante Phillips no podía haber sabido los detalles completos de la empeorante situación de las condiciones operativas de la RAF en los días posteriores a su zarpe, sí es razonable suponer que sabría que había algunos aviones disponibles que podría llamarlos en caso necesario. Este asunto es de la más alta importancia y volveremos sobre él un poco más adelante.

Hay pocos comentarios que hacer sobre las primeras 24 horas de navegación de la Fuerza Z. Debido a un sensato movimiento fueron evitados los campos minados japoneses. Sin embargo, y por extraordinaria mala fortuna, los buques ingleses fueron avistados por el submarino japonés I-65, aunque la Inteligencia japonesa fue lenta en beneficiarse de este conocimiento. No obstante, una vez que los buques ingleses fueron avistados nuevamente e identificados correctamente por tres hidroaviones japoneses, al atardecer del 9 de diciembre, el juego ya estaba



REGRESO DE LA FUERZA Z

seguro de llevarse a cabo, y parece sorprendente que el Almirante Phillips, al ser avistado y habiendo perdido el efecto de la sorpresa, no hubiera regresado de inmediato a Singapur. En lugar de esto continuó navegando hacia el interior del Golfo de Siam, con la esperanza de encontrar a los buques japoneses aún a corta distancia de sus playas de desembarco.

Sin embargo, tal rumbo era justamente como estar metiéndose en una trampa mortal, tal como él mismo lo había declarado en una conferencia a bordo del *Prince of Wales*, justamente antes del zarpe, y más aún con un enemigo que tenía conocimiento seguro de que los buques ingleses estaban allí.

Los japoneses hicieron un interesante comentario sobre esta fase de la operación: "¿Cuál era el objetivo del movimiento inglés hacia el norte? ¿Era, acaso, impedir nuestros desembarcos en el área de Kota Bharu? ¿Era causar confusión en nuestras espaldas y causar algunas depredaciones allí? ¿O era una manifestación clara de la aplicación de los principios de la guerra de la Armada Real, de maniobrar diestramente al enemigo para dejarlo en una posición desfavorable? ¿O era, simplemente, ir tras nosotros, encontrarnos y expulsarnos? ¿Ellos sabían o no sabían que disponíamos de aviones torpederos y de un gran número de cruceros y destructores? ¿O pensaban ellos que una buena parte de nuestra aviación de combate en el sudeste de Indochina estaba inservible?".

Fue, ciertamente, una movida imprudente por parte de Phillips navegar en busca de los japoneses después de haber sido cuidadosamente observado por tres de sus hidroaviones. Phillips persistió en su actitud, manteniéndose en el rumbo durante otras dos horas; es altamente

significativo el hecho de que solamente renunciara a su curso de acción después de observar las luces de bengala dejadas caer por un bombardero japonés sobre un crucero propio, el *Chokai*. Fue esta bengala, entendida por Phillips como un signo evidente de la actividad japonesa, la que finalmente lo impulsó a regresar a su base. Es probable que, si no hubiera observado el destello de la bengala, a la mañana siguiente habría insistido en su plan de incursionar en las áreas de invasión. Su inmediato mensaje al *Repulse* decía que había renunciado debido a que los hidroaviones japoneses lo habían descubierto antes del anochecer. La opinión generalizada fue que había renunciado después de comprender que los aviones japoneses habían informado a su base de su presencia, al oscurecer, y que había estado intentando caer hacia el sur para regresar a Singapur a medianoche. Sin embargo, las dos horas que se mantuvo en el rumbo original hacia las playas de invasión estaban haciendo que la Fuerza Z se alejara de su base y de la seguridad vital.

Fue un peligroso curso de acción, y su cambio de rumbo hacia el sur –después de haber visto el destello de la bengala– fue demasiado tardío.

La operación completa fue complicada aún más por un mensaje recibido informando acerca de un desembarco japonés en Kuantan.

No hay fundamentos para censurar la decisión de Phillips de navegar hacia el área de Kuantan en su viaje de regreso a Singapur; él no podía saber que ese mensaje estaba basado en información falsa y pudo haber regresado sin investigar dicho desembarco.

El primero de los cuatro errores fue, sin embargo, cometido en las cercanías de Kuantan a la mañana siguiente. La Fuerza Z estaba ahora lo suficientemente cerca de tierra como para caer dentro del radio de acción de cualquier apoyo aéreo estrecho que pudiera proporcionarle la RAF. No obstante, y a pesar del vuelo sospechoso de un avión japonés que fue avistado a las 06:45 del día 10, ningún mensaje pidiendo apoyo aéreo a la RAF fue autorizado por el Almirante.

Obstinadamente continuaba manteniendo el silencio radial.

Que este singular avión haya sido o no un aparato japonés es cosa no sabida hasta ahora; sin embargo, debería haberse mostrado prudente en esta fase y haber pedido protección aérea.

En segundo lugar, una vez que los hidroaviones ingleses embarcados –los famosos Walrus– avisaron que no existían señales de actividad militar japonesa en el área de Kuantan, no había ninguna necesidad absoluta de mantenerse en esa área por más tiempo. Realmente, la hora perdida al enviar al *Express* muy cerca de la costa para investigar más ampliamente resultó muy crítica y desafortunada.

En tercer lugar, y para agravar aún más la situación, el cambio de rumbo de la Fuerza Z hacia el noroeste, para investigar a un pequeño buque remolcando a unas barcas, fue un error adicional. Uno de los dos destructores o uno de los dos aviones Walrus aún disponibles pudieron haber realizado fácilmente la tarea. El tiempo perdido en este movimiento no alteraría la situación, ya que el avión de reconocimiento japonés del Guardiamarina Hoashi regresaría unos minutos más tarde.

No obstante, la decisión inglesa fue la peor de todas.

Algunas veces se ha sugerido que el Contraalmirante Palliser –Jefe del Estado Mayor del Almirante Phillips en Singapur– fue uno de los culpables por el desastre que siguió a continuación, al haber fallado en leer la mente de su Almirante y al no disponer de patrullas aéreas para situarlas sobre la Fuerza Z en las cercanías de Kuantan, aquella mañana.

No concordamos con esta opinión.

Palliser y Phillips habían estado juntos durante seis semanas, y Phillips había tenido una amplia oportunidad para asegurarse de que Palliser se compenetrara a fondo de sus ideas y concepciones para entender sus probables movimientos y necesidades.

Nadie en el *Prince of Wales*, alguna vez, declaró que el Almirante Phillips mostrara algún signo de desacuerdo de que Palliser hubiera fallado en proporcionar los aviones para la Fuerza Z en aquella mañana fatídica.

Los errores cometidos hasta aquí fueron, no obstante todo lo anterior, sin importancia comparados con aquellos otros que se cometerían de ahora en adelante; fue con la aparición del avión de Hoashi que se cometió el cuarto error y se confirmó el desastre por llegar.

Hubo pequeñas dudas en algunas mentes acerca de que este avión podría ser un aparato explorador avanzado de una fuerza de aviación considerable –ya sabido de estar a disposición de los japoneses– la cual podría ser esperada aquella mañana dado el empeño en observar los movimientos de los buques ingleses.

Phillips debió –entonces– haber abandonado al remolcador con sus barcas, virar la Fuerza Z hacia el sur y ordenar que las dotaciones de sus buques cubrieran el armamento antiaéreo; pero aun así no hizo ningún esfuerzo por requerir los cazas de la RAF que sabía le estaban asignados. Aun cuando ya no había necesidad que la Fuerza Z mantuviera silencio radial por más tiempo, ¿por qué el Almirante Phillips no llamó pidiendo los cazas? Esta es la más grande incógnita acerca de la operación completa, y la respuesta a ella indicaría la causa real y de fondo del desastre que seguiría a continuación.

Para responder a esta incógnita es necesario examinar dos cosas primero, el conocimiento de Inteligencia que estuvo disponible para el Almirante Phillips en esos momentos y, seguidamente, su actitud general ante una amenaza de ataque aéreo.

El hecho básico estuvo en que no fue realmente una cuestión del método que un enemigo podría usar para descargar un elemento explosivo contra un buque en movimiento, sino la forma de las cargas mismas. Una granada o una bomba podrían tener efectos muy similares sobre un buque capital, y tales buques habían sido construidos con una protección blindada alrededor de sus compartimientos vitales, para soportar un castigo considerable.

Entonces, no era asunto de que los buques de la Fuerza Z fueran atacados por buques japoneses, por aviones de bombardeo horizontal o bombarderos en picado. En efecto, los aviones bombarderos japoneses cargados con bombas fueron, probablemente, los que menos daños causaron al *Prince of Wales* y al *Repulse*.

El *Prince of Wales*, especialmente, tenía un excelente dispositivo de artillería antiaérea de largo alcance, y la experiencia previa indicaba que una gran proporción de las bombas lanzadas se perdía en el mar.

El real rendimiento postrero, durante esa mañana, de los cuatro escuadrones destinados por el Contraalmirante Matsunaga al rol de bombarderos de largo alcance confirmaría tal afirmación previa, sin olvidar el importante hecho de que, si bien es cierto éstos no recibieron el daño previsto, obligaron a los buques a maniobrar y a despreocuparse de los aviones torpederos.

Lo que todo oficial naval temía –si temor es la palabra más adecuada para usar– era al torpedo. Una bomba o una granada podían causar daños y a menudo terribles daños sobre las cubiertas superiores, pero un impacto de torpedo abriría el costado del buque y lo inundaría en pocos minutos.

Aunque los buques ingleses tenían bulges antitorpedos y unos pocos estudiados sistemas de compartimientos estancos para minimizar el efecto de uno o dos impactos simultáneos de torpedos, los marinos sabían que ni el buque más grande había sido construido a prueba de un sostenido ataque torpedero. Tales ataques podrían provenir de submarinos, de veloces y pequeñas unidades torpederas o, simplemente, de aviones torpederos.

Una buena cortina de destructores y una constante y alta velocidad eran la mejor defensa contra ataques submarinos, y en esta batalla dos ataques submarinos japoneses fracasaron justamente debido a la oposición de los destructores de la cortina inglesa.

Un ataque por destructores japoneses a plena luz del día no podría haber sido nada más que una maniobra suicida para los atacantes, y las excelentes condiciones atmosféricas de esa aciaga mañana daban a la Fuerza Z una total seguridad contra tal clase de amenaza.

Considerar la posibilidad de un avión bombardero equipado con torpedos como un riesgo importante, era algo acerca de lo cual el Almirante Phillips debería haber estado enterado.

El dispuso de una excelente Inteligencia sobre la cantidad de aviones japoneses disponibles en sus aeródromos de las cercanías de Saigón. Sabía además que algunos de estos aparatos habían alcanzado y bombardeado la ciudad de Singapur, durante la primera noche de la guerra en el Lejano Oriente. Entonces, ¿no debería haber supuesto que tales aviones pudieran, también, llevar torpedos y estar informados de los mensajes de sus hidroaviones de observación?

¿No debería haber supuesto que ésta era una posibilidad altamente probable?

Para la mayoría de los oficiales navales ingleses de la generación del Almirante Phillips, los aviones torpederos eran, principalmente, aparatos lentos y de un limitado radio de acción, que habían sido destinados –por dicha causa– a ser transportados en portaaviones. El avión inglés estandar de este tipo –el Swordfish– había dejado fuera de servicio a tres acorazados italianos en la bahía de Tarento, estando fondeados, y en los últimos días los aviones torpederos embarcados en los portaaviones japoneses habían sorprendido, en Pearl Harbor, a la flota norteamericana del Pacífico, también fondeada en puerto.

La información de Inteligencia disponible para el Almirante Phillips estaba exactamente definida en el sentido de que no había portaaviones japoneses dentro del teatro de operaciones del Golfo de Siam.

Y esta Inteligencia era totalmente exacta.

Pero, ¿qué ocurría con lo relativo a los aviones torpederos basados en tierra, los que podrían despegar desde pistas muy distantes con sus estanques de combustible cargados completamente, proporcionándoles un mayor radio de acción que aquellos similares embarcados en portaaviones?

Los ingleses también habían desarrollado un avión torpedero basado en tierra: el Bristol Beaufort. Este avión bimotor tenía, aproximadamente, el mismo rendimiento que los Nell y los Betty japoneses basados en tierra en las cercanías de Saigón, y estaba desde hacía casi un año en servicio en el Comando Costero de la RAF en Europa. Lamentablemente, hubo muchas dificultades interinstitucionales que dificultaron su desarrollo.

La RAF estaba más interesada en el bombardero estratégico y la Armada Real en la construcción de buques convencionales; encerrado entre las dos opciones, el Comando Costero no había podido avanzar en los nuevos procedimientos tácticos ni en el desarrollo tecnológico militar.

No obstante, había habido una operación muy interesante en junio de 1941, cuando –en cooperación con el Almirantazgo– los Beaufort del Comando Costero, volando desde Escocia, atacaron al acorazado de bolsillo alemán *Lützow*, fondeado en un fiordo noruego; severamente

averiado por el impacto de un torpedo, el *Lützow* estuvo en dique seco durante siete meses.

Lo anterior acontecía mientras el Almirante Phillips estaba en el Estado Mayor del Almirantazgo; ciertamente, debió haber sabido de la operación, aunque no hubiera estado involucrado personalmente. Tal vez hubiera puesto más atención si el *Lützow* hubiese sido hundido; sin embargo, este incidente –junto con las operaciones aeronavales italianas en el Mediterráneo– debería haber mostrado a Phillips que era perfectamente factible que aviones torpederos japoneses basados en tierra operaran en el área de Kuantan, en la que el *Prince of Wales* y el *Repulse* estaban navegando tranquilamente aquella mañana. No obstante, es clara la inadvertencia de Phillips, cuando ya los aviones torpederos y bombarderos japoneses se encontraban en vuelo para efectuar su primer ataque, al considerar imposible la contingencia de que los japoneses hubieran desarrollado tal tipo de aviones: “No –dijo Phillips– no hay aviones torpederos basados en tierra en las cercanías de la Fuerza Z”.

El Almirante Phillips no fue el único oficial de la Fuerza Z en sostener tal opinión. Varios de los jóvenes sobrevivientes –mucho más inclinados a juzgar el valor real de la aviación, que el mismo Almirante– manifestaron su asombro cuando estos aviones bimotores llevaron a cabo su ataque torpedero. Las razones para su sorpresa fueron dobles: el empecinamiento de la Armada Real, casi persistente, en reconocer que los aviones torpederos basados en tierra ya eran una realidad, y la muy difundida creencia de que los japoneses estaban muy atrasados tecnológicamente –en relación a las potencias occidentales– y que aún no podían desa-

rollar un avión como el Beaufort inglés o el Savoia Marchetti italiano.

En efecto, mientras Inglaterra e Italia –más tarde se sumaría Alemania– habían estado moviéndose lentamente en el desarrollo de los aviones torpederos basados en tierra, los japoneses habían –muy silenciosamente– ideado y producido todos los tipos de aviones de esta clase y estaban a punto de repetir sus teorías en una convincente y trágica demostración

Es legítimamente factible que la Inteligencia Naval inglesa haya establecido, posiblemente a través del Servicio de Criptografía norteamericano, que los aviones japoneses que se sabía estacionados en Indochina pudieran estar armados con torpedos.

Había sido muy llamativo el mensaje del Primer Lord del Mar –en Londres– advirtiendo al Almirante Phillips del peligro de ataques aéreos contra la Fuerza Z fondeada en puerto, mientras estuviera en Singapur.

Y es necesario hacer notar que si se consideraba como posible esperar un ataque aéreo en puerto –a tan considerable distancia de sus bases aéreas– con mucho mayor razón esta posibilidad se transformaba en probabilidad al navegar la Fuerza Z hacia el interior del Golfo de Siam.

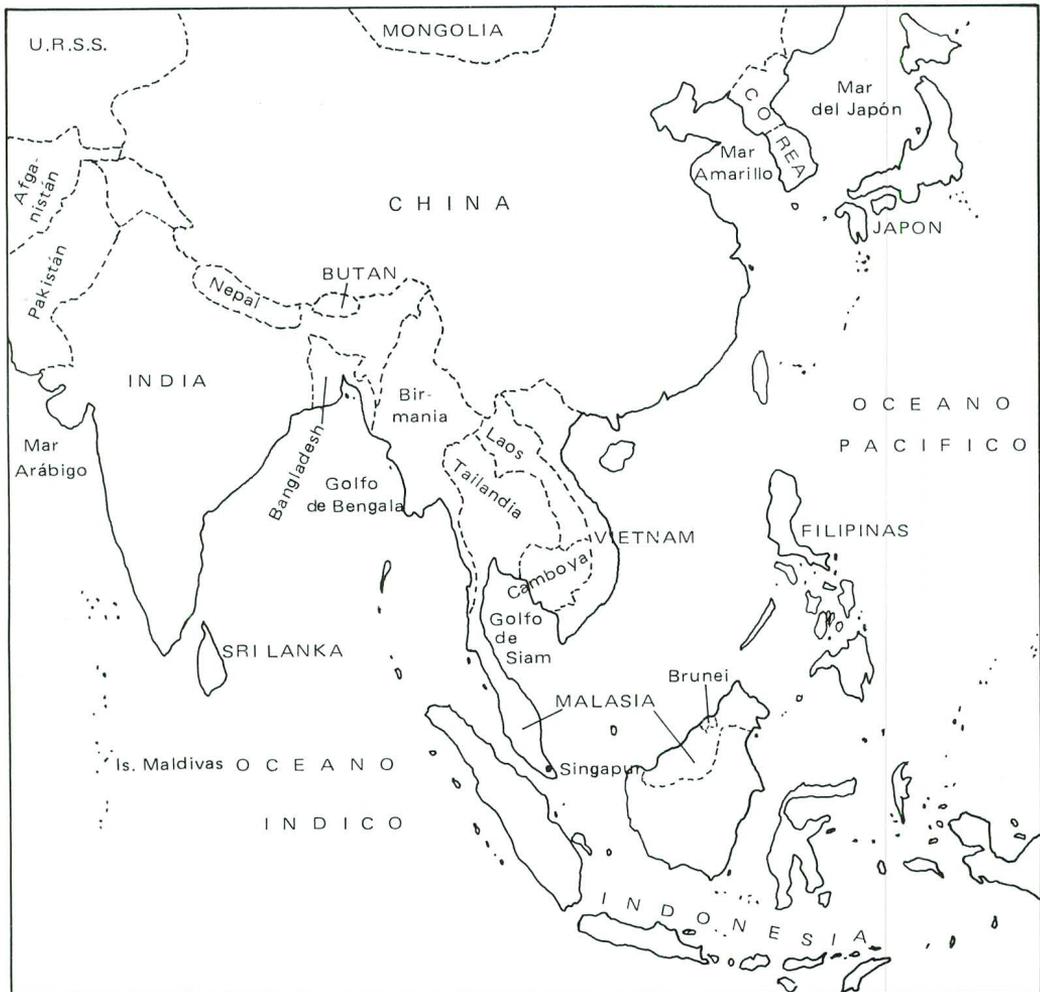
Se dijo que el oficial de Inteligencia del Estado Mayor del Almirante Phillips, a su regreso a Singapur después del hundimiento, habría manifestado que dicho organismo –dejado en tierra– había sabido de la presencia de aviones torpederos japoneses en Indochina mientras la Fuerza Z estaba en la mar, pero que no habían

pensado que fuera necesario enviar un mensaje de alerta al Almirante.

Esto significa –hasta donde puede ser demostrado– que el Almirante Phillips no estuvo más errado que varios de sus oficiales, acerca de la presencia de los aviones torpederos, aparte de que tuvo acceso a la más reciente información de Inteligencia sobre el desarrollo de los aviones torpederos europeos y que debería haber sabido de las operaciones de los Beaufort contra el *Lützow*. Si hubiera ana-

lizado con detenimiento esta información y si su actitud no hubiera sido tan obstinada como la de sus contemporáneos, tal vez algo podría haberse salvado.

A pesar de todo, durante el desarrollo de la acción, Phillips continuó mostrando un descuido por los peligros de cualquier tipo de ataque aéreo. Es posible –y solamente posible, ya que no hay evidencias– que Phillips se haya enemistado con el Mariscal del Aire Brooke-Popham,



SUDESTE ASIÁTICO

sobre un potencial peligro aéreo. Es probable que Phillips haya tenido dificultades sobre la cooperación a prestar por la RAF con la asignación del escuadrón N° 453, para protección permanente. Es cierto que en esa mañana, cuando nada adicional podría haberse ganado manteniendo en secreto su presencia en las cercanías de Kuantan, él no solicitó la necesaria protección aérea, la que fácilmente podría haber recibido.

Es verdad también que después de zarpar desde Singapur, la Fuerza Z había recibido un mensaje diciéndole que la RAF no podría proporcionarle protección aérea para el 10 de diciembre; este mensaje fue la respuesta a los requerimientos hechos por el Almirante Phillips, antes de zarpar, sobre reconocimiento aeromarítimo para el día 9, reconocimiento en las cercanías de Singora (en el Golfo de Siam) al amanecer del 10 y la protección de cazas –también en las cercanías de Singora– durante la luz diurna del mismo día 10.

El Contraalmirante Palliser, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Z en tierra, que había enviado el mensaje, no creyó necesario agregar en él la expresión “en las cercanías de Singora”, cuando informó a Phillips que la RAF no podría proporcionarle ninguna cubierta de cazas en aquella área.

¿Interpretaría Phillips este mensaje como significando que la RAF podría no proporcionar cubierta de cazas en ningún lugar, ni siquiera en las cercanías de Kuantan, la que estaba dentro del radio de acción de 160 millas de cuatro aeródromos situados en el sur de Malaya y de Singapur?

¿Pensaría Phillips que el escuadrón de aviones Buffalo dispuesto para él antes

de la operación ya no estaría más disponible; que la RAF no podría ayudarlo en todo, que no se le daría importancia a su situación aunque enviara un mensaje solicitando ayuda?

Es más verosímil pensar que el Almirante Phillips haya confiado plenamente en que sus buques podrían defenderse a sí mismos y que él, obstinadamente, estaba decidido a no solicitar ayuda a ningún otro Servicio Armado inglés.

Así, la Fuerza Z continuó manteniendo el silencio radial después que el Guardiamarina Hoashi desapareció en el horizonte e informó de su presencia, cuando ya los primeros bombarderos japoneses de largo alcance aparecían en el escenario, a las 11:00 horas.

Fue algo increíble –inexplicable desde todo punto de vista– que solamente 58 minutos después de iniciada la acción, el comandante del *Repulse*, Capitán de Navío Tennant, pudiera finalmente ser autorizado para enviar el primer mensaje solicitando auxilio.

El *Prince of Wales* –con el Almirante a bordo– nunca lo hizo, sino hasta el instante en que virtualmente se estaba sumergiendo en las aguas, y aún así sus mensajes preguntaban por destructores y remolcadores.

¡Solamente respuestas navales para todos sus problemas!

¡Nunca, en ningún instante, un llamado de auxilio pidiendo aviones, aviones y más aviones!

Mientras todo lo anterior puede aparecer como un amargo descubrimiento de

una realidad no deseada, los hechos hablan por sí solos: dos buques de línea y unos excelentes hombres fueron perdidos debido a que un obstinado viejo lobo de mar rehusó admitir que había estado equivocado en sus apreciaciones y posteriores decisiones.

Apreciemos ahora dos horarios: el primero dando el horario real de los acontecimientos de aquella mañana, y el segundo el que podría haber sido posible si el Almirante Phillips hubiera llamado solicitando apoyo aéreo estrecho, minutos después que el Guardiamarina Hoashi estableció contacto e identificó a la Fuerza Z.

### HORARIO REAL

- 10:15 Avión japonés identifica y sitúa posición de la Fuerza Z
- 11:13 Comienzo del primer ataque de bombarderos japoneses de largo alcance
- 11:40 Primer ataque de aviones torpederos japoneses
- 11:58 El *Repulse* envía mensaje a Singapur
- 12:20 Despega desde su base el escuadrón N° 453
- 12:35 Hundimiento del *Repulse*
- 13:20 Arribo al área del escuadrón N° 453
- 13:23 Hundimiento del *Prince of Wales*

### HORARIO POSIBLE

- 10:15 Avión japonés identifica y sitúa posición de la Fuerza Z
- 10:18 Fuerza Z solicita apoyo aéreo estrecho
- 10:30 Despega desde su base el escuadrón N° 453
- 11:13 Comienzo del primer ataque de bombarderos japoneses de largo alcance
- 11:30 Arribo al área del escuadrón N° 453
- 11:40 Primer ataque de aviones torpederos japoneses

No hay nada de ilógico en este segundo horario. El único elemento variable es la hora de emisión del primer mensaje de la Fuerza Z. Todos los otros acontecimientos podrían haberse desarrollado de la manera señalada. Los *Buffalo* podían, en la práctica, haber arribado al área inmediatamente después que el *Repulse* fuera alcanzado por una bomba de 250 kilogramos y antes que el primer desastroso ataque torpedero mutilara al *Prince of Wales*.

Nunca se sabrá qué efecto pudiera haber tenido la aparición y eventual éxito de los *Buffalo*, no obstante no disponer los bombarderos japoneses de apoyo de cazas. Igualmente, el Teniente Vigor – con sus aparatos australianos – podría haber hecho algo para quebrar los ataques japoneses si hubiera estado allí.

Los aviadores japoneses fueron hombres resueltos, casi fanáticos, cuando

lanzaron sus torpedos para dar en el blanco; sin embargo, si hubieran encontrado una oposición aérea inglesa seguramente no habrían lanzado tantos torpedos como los que finalmente ocasionaron el hundimiento de los dos buques.

No hay mucho que decir acerca del modo en que los buques ingleses estuvieron combatiendo una vez iniciado el ataque japonés. La conducción inicial de la Fuerza Z había sido demasiado rígida; sin embargo, Phillips muy pronto se dio cuenta de su error y concedió libertad de acción a sus buques, después de lo cual la acción se transformó en una serie de movimientos destinados a eludir los ataques y tratar de sobrevivir de alguna manera.

El *Prince of Wales* fue un buque tremendamente infortunado al ser tocado fatalmente tan pronto se inició el ataque; después de este infortunio ni su comandante ni su dotación tuvieron oportunidad para mostrar lo que valían.

Sus montajes de 5"/25 fueron una amenaza –hasta el minuto final– para la aviación japonesa y la Historia Oficial inglesa rinde su homenaje diciendo: “El fuego antiaéreo de los buques ingleses fue extremadamente violento y el daño sufrido por los aviones bombarderos desde su recta y nivelada aproximación a gran altura fue muy grande. Considerando solamente al escuadrón de Takeda –ocho aviones– que bombardeó en último término, cuando el HMS *Prince of Wales* hacía rato había disminuido su andar a seis nudos y estaba hundiéndose, fueron alcanzados cinco de sus aparatos”.

Este daño fue ocasionado por sólo dos montajes. Ahora bien, ¿cuánto habría

sido el rendimiento total de estos montajes si no hubiera sido dañado el buque tan tempranamente y escorado casi de inmediato?

El caso es que –debido a la escora de casi once grados– los montajes quedaron prácticamente inútiles, incluso para su operación manual.

Algunas veces se ha insinuado que la organización interna del buque y las condiciones morales de su dotación se quebraron demasiado prontamente, después del primer impacto de torpedo. No hay que olvidar que el *Prince of Wales* era un buque demasiado nuevo, que nunca se había solicitado se dispusiera su completa revisión, que estaba muy mal ventilado –aun cuando todas sus plantas estuvieran funcionando, las que ahora habían sufrido la fatal pérdida de poder eléctrico– y, sobre todo, falto del sistema de comunicaciones, situaciones todas que nunca habían sido contempladas ni experimentadas y para las que no había sido entrenada su tripulación. Si hubo alguna evidencia de una falta de moral entre su dotación, compuesta casi en su totalidad por conscripción de tiempo de guerra, fue antes de la batalla: Alguna otra debilidad en el *Prince of Wales*, causada por la falta de un adecuado período de entrenamiento o –posiblemente– por una moral quebrantada, no alteraba en nada el final al que el buque estaba condenado. Ningún montaje fue dejado sin cubrir ni posiciones vitales fueron dejadas de atender.

El final era completamente inevitable.

Fue así cómo la acción aeronaval de las afueras de Kuantan tomó su lugar en la

Historia Naval contemporánea. Acción extraña y trascendente, en que dos buques de línea fueron hundidos por aviones basados en tierra.

La pérdida del *Prince of Wales* y del *Repulse* vino demasiado pronto después que los norteamericanos habían sido derrotados en Pearl Harbor, y tuvo efectos de enorme significación política y estratégica en el desenlace de esta guerra. No solamente los norteamericanos, y ahora los ingleses, habían perdido o tenían fuera de acción al grueso de su flota de batalla en el Pacífico y en el Lejano Oriente, sino que estas grandes potencias occidentales habían sido humilladas públicamente en una región donde la pérdida de imagen y el prestigio eran tan trascendentes como perder una acción bélica mayor. Los anglo-norteamericanos habían perdido, de este modo, el respeto y parte del apoyo que ellos podrían haber esperado, de otra manera, de sus posesiones coloniales. Esto era particularmente importante para los ingleses, quienes tenían la más grande influencia y el más extenso Imperio del mundo.

Para los sumisos nativos de estos territorios coloniales ya no habría respeto para una potencia que los había colonizado y gobernado y que no era capaz de defenderse a sí misma, ni siquiera cuando fue desafiada por un adversario que siempre había sido considerado despectivamente como de raza inferior.

La derrota decisiva, sufrida en escasas horas en las afueras de Kuantan, golpeó profundamente al prestigio británico en el Lejano Oriente. Y este prestigio jamás sería recuperado.

Y en lo que a nosotros interesa, hubo un cambio trascendental en la naturaleza de la guerra naval. Lo que algunos visionarios de tiempos de preguerra habían anticipado, fatalmente había ocurrido.

Una de las lecciones aprendidas fue que estos gigantes de los mares, con centenares de hombres altamente calificados integrando sus dotaciones, tenían serias limitaciones operativas. Ellos solamente podían moverse en la superficie del mar y a una velocidad de treinta nudos. El avión, en cambio, de costo bajísimo y producido en serie, con apenas una dotación de tres, cuatro o cinco hombres, tenía plena libertad de movimientos y a una velocidad de trescientos nudos, y podía lanzar su carga mortal con tanta exactitud como el acorazado. Era muy reducido el campo de acción que le quedaba al buque capital frente al avión, y mucho más reducido aún si su nuevo enemigo era transportado en portaaviones.

El acorazado había probado ser altamente vulnerable; ya no podría navegar por más tiempo sin apoyo aéreo estrecho, constante y permanente.

Para todas las armadas del mundo los acorazados habían dejado de existir.

También para Chile.

No hay duda ninguna que cualquier estudio de esta clase de asuntos tiene que producir diferencias de opiniones. Creemos que es positivo que ello ocurra.

No obstante, hay hechos evidentes —claros y objetivos— sobre la acción en las afueras de Kuantan.

Fue un sino fatal que el Almirante Phillips tuviera que ser el hombre ubicado en el lugar errado – y también en una ocasión errada – para que estas verdades fueran aprendidas por los marineros de todas las naciones. Los cazas pudieron haberlo salvado, pero el antiguo aforismo de que “un buque capital bien gobernado puede defenderse a sí mismo” había probado ser falso.

¿Qué pensaría el Almirante Phillips de todo esto, mientras permanecía de pie en el puente de gobierno cuando el *Prince of Wales* se estaba sumergiendo en el océano?

¿Había ya decidido que no valía la pena vivir con las frustraciones de todas sus creencias e ilusiones?

No es común que dos hitos históricos sean alcanzados en un sólo día. Los hombres de la Fuerza Z habían estado envueltos en el comienzo de la desintegración del Imperio británico – el más grande que jamás había conocido la historia del mundo – y en el fin de la existencia útil del acorazado.

Si los norteamericanos no hubieran advertido a tiempo la magnitud del poderío militar del Japón, y el modo de destruirlo, ellos podrían haber sido el tercer hito que sumar a esta lista.

Los días transcurridos entre el domingo 7 de diciembre – con la derrota norteamericana en Pearl Harbor – y el miércoles 10 de diciembre de 1941, fueron verdaderamente históricos.

## BIBLIOGRAFIA

- Barker, A.J., *Pearl Harbor*, Madrid, 1975.
- Bennett, Geoffrey, *The loss of the Prince of Wales and Repulse*, Naval Institute Press, Annapolis 1973.
- Carr, E. H., *International Relations since the Peace Treaties*, MacMillan, Londres, 1940.
- Churchill, Sir Winston L. S., *The Second World War*, Boston, 1959.
- De Belot, Raymond, *La guerra aeronaval 1939-1945*, Editorial Naval, Madrid, 1962.
- Humble, Richard, *La flota de alta mar japonesa*, Madrid, 1974.
- Middlebrook, Martin and Mahoney, Patrick, *Battleships-The loss of the Prince of Wales and Repulse*, Allen Lane, Londres, 1977.
- Morison, S. E., *The two ocean war*, Little, Brown, Boston, 1963.

- Munson, K., *Aircraft of World War II*, Londres, 1967.
- Parkes, Oscar, *British battleships*, Londres, 1967.
- Roskill, S. W., *White Ensign*, Londres, 1960. *Naval Policy between the wars*, Londres, 1976.
- Swinson, Arthur, *Mountbatten*, Londres, 1971.
- Watts, A. J., *Japanese warships of World War II*, Londres, 1968.
- Woodward, Sir Llewellyn, *British Foreign Policy in the Second World War*, Londres, 1962.

