

# EL RETORNO DE LOS ACORAZADOS

*Jorge Hadermann Valenzuela  
Capitán de Navío*

Los acorazados más grandes construidos en la historia de las armadas han sido los japoneses *Yamato* y *Musashi*. Inmediatamente después, en tamaño, aparecen los acorazados de la clase *Iowa*, desplazando a plena carga 58 mil toneladas cada uno. Pertenecen a esta clase el mismo *Iowa*, el *New Jersey*, el *Missouri* y el *Wisconsin*. Todos ellos participaron activamente en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial pero al término de la misma su destino fue la Reserva, antesala de la muerte 40 años después, parafraseando a José Zorrilla, "los muertos que vos matasteis gozan de buena salud", he aquí que está casi listo para reentrar en servicio, reuniéndose con sus tres gemelos ya operativos, el *Wisconsin*.

El acorazado moderno empezó a emerger como nave de guerra preeminente a fines del siglo pasado y sentó definitivamente sus reales como tal con la entrada en servicio del HMS *Dreadnought* en 1906. Desde entonces y sobre todo cuando el mundo derivaba irremediabilmente a la Primera Guerra Mundial, no hubo armada en el mundo que no se contagiara con la fiebre del acorazado, incluyendo la nuestra, al ordenar la construcción en Inglaterra de los *dreadnoughts* (como solía llamarse en ese entonces a todos los acorazados) Valparaíso y Santiago. Al contrario de lo que los Estados Mayores de las Armadas en conflicto en ese entonces estimaban nunca se produjo la batalla decisiva que se auguraba. Curiosamente, los acorazados tuvieron una participación mucho más activa en la Segunda Guerra Mundial a pesar de que en este período emergió el portaaviones como el buque más importante y valioso de la flota

Después de la guerra todos los acorazados de la Armada de Estados Unidos pasaron a la reserva, excepto el *Missouri*, que fue mantenido en servicio como buque de entrenamiento. Sin embargo, su descanso obligatorio no iba a ser muy prolongado, ya que para la guerra de Corea volvieron al servicio activo para bombardeo naval. Poco duró esta bonanza, pues en 1954 pasaron nuevamente a engrosar las filas de la flota inactiva, pero esta vez por bastante tiempo. El sueño forzoso duró hasta 1985, excepto para el *New Jersey*, que alcanzó a reverdecer laureles por un corto periodo. En efecto, a mediados de 1967 se dispuso su reentrada a servicio, previos trabajos de remozamiento y "maquillaje" cuyo costo ascendió a 21 millones de dólares. Fue usado como buque de bombardeo naval en la costa de Vietnam por 18 meses, para volver posteriormente a compartir el sueño de sus gemelos. Cuando el viejo acorazado entraba al Astillero Naval Puget Sound en Bremerton, Washington, se pensó que los días de los orgullosos y magníficos acorazados habían pasado para siempre. Su poder había sido eclipsado por naves de superficie más pequeñas, veloces y versátiles; por los imponentes y eficientes portaaviones y por los mortíferos submarinos de la armada moderna.

Luego de tantas vicisitudes y cuando prácticamente todo el mundo pensaba que la era de los acorazados era historia pasada, algo curioso empezó a gestarse. Los estrategas navales recapacitaron y empezaron a mirar retrospectivamente los sucesos navales del mundo, cayendo en cuenta que los acorazados podrán tener un destino viable como buques de flota y no como meras plataformas de cañones para bombardeo naval. Ya en 1972 se empezó a oír proposiciones para reactivar los acorazados. Los gestores de esta idea

pensaban que el acorazado podría ser efectivo estacionado al centro de un Grupo de Acción de Superficie y armado con misiles crucero de largo alcance. Los Grupos de Acción de Superficie con acorazados podrían ser asignados a zonas donde el poder aéreo enemigo constituyera solo una amenaza secundaria, liberando así los grupos de batalla de portaaviones para operar en áreas de peligro aéreo alto e inminente.

Los defensores de la idea de la resurrección de los acorazados aumentaron y con ello aumentó la presión sobre las autoridades que tenían la decisión en sus manos. La idea empezó a parecer factible cuando el Presidente Reagan planteó una armada de 600 buques. La Unión Soviética sin proponérselo se convirtió en la mejor Impulsora del retorno de los acorazados, al conocerse la existencia del crucero de batalla de la clase Kirov, el mayor de los buques de guerra construidos después de la Segunda Guerra Mundial, con la excepción de los portaaviones.

El Sr. John F, Lehman, a la sazón Secretario de Marina, en una conferencia hizo notar que los acorazados siempre habían sido tenidos por un arma devastadora y citó cuatro razones por las cuales estimaba que los Iowa debían volver al servicio activo:

1. La reactivación sería más rápida y barata que la construcción de buques que pudieran cumplir misiones similares.
2. El acorazado era tan veloz, si no más, que cualquier otro buque de superficie a flote.
3. Los acorazados de la clase *Iowa* habían probado su capacidad de supervivencia en combate.
4. Los acorazados reacondicionados darían a la flota mayor capacidad de fuego convencional que cualquier otro buque existente.

En 1981 la idea tomó cuerpo al autorizar el Congreso de Estados Unidos los fondos necesarios para iniciar los trabajos de recuperación del New Jersey, que, como ya hemos visto, yacía en Bremerton, lugar que abandonó a remolque el 27 de julio, siendo llevado al Astillero Naval de Long Beach, arribando el 6 de agosto, fecha que podríamos anotar como de la resurrección del acorazado.

Los enemigos de la idea sostuvieron entonces y aún lo hacen, que el acorazado es una reliquia que no cumple fines prácticos en la era moderna, dada su vulnerabilidad. Arguyen que 293 metros de eslora y 36 metros de manga constituyen un blanco muy fácil; por otra parte, que los cañones de 16 pulgadas, a pesar de su tamaño, nunca fueron muy precisos.

Los partidarios de la idea descartaron el argumento del tamaño, aduciendo que corazas de 12 a 17 pulgadas de acero eran más que suficientes para virtualmente resistir el impacto de cualquier arma convencional existente. Los historiadores, a su vez, hicieron notar que de 24 acorazados que participaron en las acciones del Atlántico y Pacífico, sólo se perdieron los dos que fueron destruidos por los japoneses en Pearl Harbor.

Podría pensarse que esta aseveración sólo es válida para la Armada de Estados Unidos, ya que las armadas del Eje perdieron todos sus acorazados y por lo tanto este tipo de naves blindadas no eran tan resistentes como los abogados de la idea pretendían hacer aparecer. A nuestro juicio, basta revisar la corta pero dramática aventura del acorazado Bismarck, del Tercer Reich, para confirmar en vez de debilitar la posición a favor de la resistencia de estos buques.

El 27 de mayo de 1941 la armada británica hubo de emplear cinco acorazados, tres cruceros de batalla, dos portaaviones, cuatro cruceros pesados, siete cruceros livianos, 21 destructores y 50 aviones del Comando Costero de la Real Fuerza Aérea para encontrarlo y destruirlo. Sobre el Bismarck, en un lapso de 90 minutos se disparó la siguiente munición:

- 380 granadas de 16". (Rodney)
- 716 granadas de 6" (Rodney)
- 339 granadas de 14" (King George V)
- 660 granadas de 5"/25 (King George V)
- 527 granadas de 8" (Norfolk)
- 254 granadas de 8" (Dorsetshire) Total: 2.876 granadas.

Entre el 24 y 27 de mayo se lanzó sobre el acorazado alemán los siguientes torpedos:

- 8 de aviones del *Victorious*; 1 impacto (24-25 de mayo).
- 13 de aviones del *Ark Royal*; 2 impactos seguros, 1 posible (26 de mayo).
- 3 del *Cossack*; sin impacto (27 de mayo; 1.40 horas).
- 1 del *Cossack*; sin impacto (27 de mayo, 3.35 horas).
- 2 del *Maori*; sin impacto (27 de mayo, 1.37 horas).
- 2 del *Maori*; sin impacto (27 de mayo, 6.56 horas).
- 4 del *Zulu*; sin impacto (27 de mayo, 1.21 horas).
- 4 del *Sikh*; sin impacto (27 de mayo, 1.28 horas).
- 12 del *Rodney*; un impacto (27 de mayo).
- 8 del *Norfolk*; un impacto (27 de mayo).
- 3 del *Dorsetshire*; dos impactos seguros y uno posible (27 de mayo).

Es digno destacar que ninguna granada del *Rodney* o del *King George V* penetró el cinturón o la cubierta acorazada del *Bismarck*, como para alcanzar espacios vitales; tal es así que el Almirante Torvey envió el siguiente mensaje al Almirante Somerville: "No puedo hundirlo con cañones".

Otro ejemplo de resistencia asombrosa y prácticamente invulnerabilidad a cualquier arma que no sea el torpedo, lo constituye el caso del acorazado japonés *Musashi*. En la batalla del golfo de Leyte fue alcanzado por un torpedo; el cual no produjo efecto alguno en su capacidad combativa. Más tarde recibió el impacto de 2 torpedos y 2 bombas. Su andar bajó a 22 nudos. Los aviones torpederos de la fuerza aeronaval norteamericana concentraron su acción contra el acorazado japonés, logrando cuatro impactos más; sin embargo, el buque seguía combatiendo. Más tarde el buque recibió más impactos de torpedos. Existen discrepancias sobre el número de torpedos que alcanzó al acorazado, pero se supone un mínimo de 10 y un máximo de 19. A estas alturas el buque aún se movía y combatía, pero el tiro de gracia lo constituyó una salva de 3 torpedos aéreos que hicieron blanco en rápida sucesión por su amura de estribor.

Una suerte similar corrió el acorazado *Yamato* al formar parte de una flotilla suicida enviada a entorpecer el desembarco en Okinawa. En efecto, el 6 de abril de 1945, una fuerza de superficie compuesta por el *Yamato*, el crucero liviano *Yahagi* y ocho destructores, concurren a Okinawa en una misión suicida, ya que los buques tenían combustible suficiente solo para el viaje de ida. Podría decirse, con la debida licencia, por tratarse de un buque y no de un avión, que el súper acorazado *Yamato* constituyó el kamikaze más grande de la historia. Este magnífico buque sucumbió en menos de dos horas al impacto de once torpedos y cinco bombas de 1.000 libras, siendo los torpedos los causantes de su

hundimiento; sobre todo, aquellos nueve que hicieron blanco por babor. Esto ocurría a las 14.23 horas del 7 de abril de 1945.

Para protegerse contra misiles, los acorazados de la clase *Iowa* han sido equipados con 8 lanzadores de chaff Super RBOC, La armada estadounidense también ha tomado las medidas necesarias a través de la mejora de los proyectiles y pólvora propelentes para los cañones de 16", pretendiendo así una mayor precisión.

El sistema de armamentos a bordo ha sido remozado. Sin perjuicio de retener sus 9 cañones de 16 pulgadas (que le permiten hacer blanco a 23 millas de distancia), se ha agregado la capacidad de operar 3 helicópteros día y noche. También los buques han sido dotados de 8 lanzadores blindados de misiles *Tomahawk*, 4 lanzadores cuádruples de misiles *Harpoon*, 4 sistemas de armas *Vulcan/Phalanx* para defensa cercana y la última palabra en equipos de guerra electrónica. Los misiles cruceros (*Tomahawk*) tienen un alcance efectivo de hasta 1.700 millas para blancos terrestres y un poco menos de 300 millas para blancos navales.

Es interesante hacer notar que una parte del sistema de armas no fue necesario modernizarlo: el computador de control de fuego de la batería de 16 pulgadas. El computador análogo (mecánico) diseñado en la década de los años 30 computa distancia, demarcación y la rotación de la Tierra mediante una serie de relaciones de engranajes que a través de accionamiento manual producen un resultado inmediato. Los elementos electrónicos no podrían ejecutar mejor este trabajo.

Además de las mejoras operativas ya mencionadas, cabe agregar que ha habido un gran avance en las acomodaciones y facilidades de bienestar para la tripulación, merced a la reducción de la dotación que ha permitido disponer de mayor espacio y por ende de mayores comodidades.

Como ya se ha mencionado, los acorazados recuperados y modernizados están destinados a servir principalmente como puntos focales de Grupos de Acción de Superficie, acompañados por un par de destructores misileros, dos fragatas misileras y un crucero, equipado con *Aegis*.

Según la armada, las otras tareas del acorazado son: ser capaces de operar ofensivamente a lo ancho del mundo en forma rápida y sostenida cooperando al mantenimiento de los intereses nacionales de Estados Unidos, y operar como componente de un grupo de batalla de portaaviones o de un grupo anfibio.

Los acorazados son los buques adecuados para operar en el Medio Oriente, Pacífico noroeste y océano Índico, supliendo en algunas tareas a los portaaviones. Con su impresionante tamaño y poder de fuego, los acorazados tienen una gran capacidad de disuasión en tiempos de paz y representan una pronta y efectiva respuesta a crisis imprevistas casi en cualquier parte del mundo

Se eligió al *New Jersey* como el primero en retornar a servicio activo debido a que ya había aventajado a sus gemelos al ser objeto de la modernización y "maquillaje" a los cuales ya se ha hecho mención, antes de ser utilizado en la guerra de Vietnam. Esto mismo sirvió de base para el rejuvenecimiento de los buques clase *Iowa*. El 28 de diciembre de 1982 el *New Jersey* retornó al servicio activo. Fue destinado a Beirut al año siguiente, proveyendo de fuego de apoyo a la Infantería de Marina, con lo cual salió de su mutismo de 15 años la batería de 16". Lo siguió en resurrección el *Iowa*, en 1984 y luego el *Missouri* el 10 de mayo de 1986.

Curiosamente, el último acorazado que dejó el servicio activo sería también el último en volver, el *Wisconsin*. A este buque le cupo el dudoso honor de dejar a la Armada de Estados Unidos sin acorazados por primera vez desde 1895

La reposición en servicio de los acorazados puso en evidencia una vez más el excelente sistema de conservación de buques en reserva que aplica la Armada de Estados Unidos, ya que después de 30 años, hasta los bronce aparecieron pulidos y brillantes.

La dotación actual de los acorazados es de 67 Oficiales y 1.508 de Gente de Mar.

Todo lo mencionado hasta el momento solo constituye la fase del retorno de los acorazados. Existe la fase 2, mucho más audaz que la fase 1; por eso mismo tiene mayor resistencia no solo de parte de los que ya se oponían a la primera etapa, sino también de los muchos que apoyaron el retorno de estos buques y que se sumaron a dicha oposición.

Básicamente; la fase 2 contempla la transformación de los buques en portaaviones acorazados, al adaptar su mitad posterior (de la chimenea hacia popa) como plataforma y hangar para operar aviones de despegue vertical. Esto implica el desmonte de la torre 3 de 16" y el aprovechamiento de su barbata blindada para el montaje de 320 tubos lanzadores verticales del sistema de armas *Aegis*.

La idea de la solución híbrida para los acorazados no es nueva, ya que la Armada Imperial Japonesa introdujo dicha variable durante la Segunda Guerra Mundial a sus acorazados *Ise* e *Hyuga*

Esta idea se aprecia, en casi todos los círculos navales y de defensa, como poco realista y por canalizar enormes cantidades de los ya siempre escasos recursos de defensa a cascos que no pueden sobrevivir eternamente. Conspira además contra la idea el factor costo-efectividad de la operación de este tipo de buques, sea que solo se mantengan con las alteraciones ya introducidas en la fase 1 o que se continúe a la fase 2 ya que cualesquiera sean las modernizaciones la planta propulsora permanecerá la misma, vale decir, con la tecnología y eficiencia de la década de los años 30, que representa alto consumo de combustible y de personal del Departamento de Ingeniería.

El acorazado, tal como está actualmente, mantiene suficiente capacidad letal para hacerlo militarmente útil por 10 a 15 años más, tiempo durante el cual también podrá llevar a cabo su objetivo más importante, es decir cumplir su rol simbólico y político.

Finalmente, se estima que este renacimiento temporal constituye un verdadero "*canto del cisne*" de este tipo de naves, ya que es altamente improbable que se construya en el futuro nuevos acorazados. El avance de la ciencia y la tecnología pondría la lápida sobre buques que por más de medio siglo constituyeron la piedra angular del poder naval.

En todo caso, alegrémonos aquellos que hemos tenido la suerte de ver este renacimiento, ya que se nos ha concedido el privilegio de poder observar una vez más la gallardía, belleza y poder de un tipo de buque que ya hizo historia.

Debiera ser alegría adicional para quienes tuvimos el privilegio de servir a bordo de nuestro acorazado *Almirante Latorre* como Guardiamarinas en la instrucción práctica o después como Subtenientes (lo que permitía a nuestras viejas tías provincianas alardear de tener un sobrino tan brillante, porque era tan joven y ya estaba en el *Latorre*)

## BIBLIOGRAFIA

- Return of the battleship"; revista *Port of Mobile*, del puerto del mismo nombre.
- "La nueva vida de los acorazados de la clase Iowa", revista *Defensa* N° 118.
- "U.S. Navy battleship reactivation a commentary", revista *Naval Forces* N° III. vol. VIII, 1987.
- "Return of the big guns" revista *Defence Attache* N° 3/1932.
- BURKARD VON MULLENHEIN - RECHBEBG: *Battleship "Bismarck". A survivor's story*. Naval Institute Press.
- E.P. FORRESTEL, Vicealmirante USN; *Admiral Raymond A. Spruance USN*, U.S. Government Printing Office, 1966
- *Historia de la Segunda Guerra Mundial*; Salvat.