



## 70° ANIVERSARIO DEL “ADMIRAL GRAF SPEE”

Alejandro N. Bertocchi Morán\*

En diciembre del año recién pasado, se conmemoraron los 70 años del denominado Combate Naval de Punta del Este, hecho que tuvo lugar en la mañana del miércoles 17, en un punto ubicado a más de 300 millas al sur de la costa del departamento uruguayo de Rocha -pleno Atlántico sur- donde se enfrentaron tres cruceros británicos, con el acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee”, de la marina alemana.

Sin duda que este evento va a desatar toda una gran parafernalia mediática, con la inevitable lujosa publicación de algún millonario metido a estrategia de café, más las opiniones de un sin fin de oportunistas que en la saga de algún Gunga Din -de los que en la sociedad oriental siempre abundaron antes y después de lord Ponsonby- seguirán agitando el sofisma de la “victoria británica en la batalla del Río de la Plata”, sumados asimismo a aquellos que motejaran al buque germano como “pirata nazi”, aprovechando contingencias como para quedar bien con algún lobby.

Lo cierto es que aquel encuentro es señalado en la historia naval como el penúltimo de la vieja escuela pues en su desarrollo no se utilizó el avión<sup>1</sup>, y sí se puso mucho coraje en la liza, que pese a todo no pudo obviar graves errores. Y esto último es lo que se dio en la dirección del acorazado

alemán que llevaron a la unidad a su triste final en aguas del puerto de Montevideo; una genuina ratonera, una trampa, como señalaría el mismo Comandante Langsdorff en su carta de despedida firmada en la madrugada del 20 de este mes, ya en la internación argentina con sus hombres.

Solamente yo soy el responsable del hundimiento del acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee”. Esta frase del Capitán Langsdorff refleja en sí mismo toda una explicación que no necesita interpretación.

La incursión atlántica del acorazado se hizo bajo la orden expresa del mando superior de que la unidad no debería entablar batalla con buques de guerra, solo en situación de inevitabilidad señalada.

Al momento del encuentro decisivo el “Admiral Graf Spee” andaba por arriba de sus más de 100 singladuras<sup>2</sup>, y había hundido 9 mercantes ingleses, respetando escrupulosamente los convenios internacionales, es decir, sin causar bajas a sus tripulaciones. El momento era crucial como para dar inicio al viaje de regreso a Alemania, sin duda muy difícil de cara a la potencia cuantitativa de las flotas aliadas, pero para nada imposible como lo señalaría la crónica<sup>3</sup>.

Sin embargo, Langsdorff intentó cobrar alguna presa más y puso proa a

\* Profesor de Historia Militar del Instituto Militar de Estudios Superiores. Miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval. Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historial Marítima y Fluvial. Miembro Fundador de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia URGE. Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano en Montevideo. Licencia de Investigador del Museo Naval de Madrid. Bachiller en Tecnología Mecánica.

1. El hidro del “Ayax” estuvo en el aire durante el encuentro; pero solo para esportear el tiro de sus buques por muy corto tiempo dado el preciso fuego antiaéreo del navío alemán.
2. El acorazado había partido de Alemania el 21 de agosto de 1939.
3. El acorazado “Admiral Scheer”, gemelo del “Admiral Graf Spee”, sostuvo una carrera oceánica entre octubre de 1940 y abril de 1941, en la que cobró 137.000 toneladas de buques mercantes hundidos -contra apenas 50.000 del “Admiral Graf Spee”- logrando regresar a Alemania sin problemas, burlando el bloqueo enemigo.

la boca del Río de la Plata, a causa de varios factores, entre ellos aquel que evidenciaba que el enemigo estaba cerrando distancias en el centro del océano Atlántico, donde el navío había acumulado la mayoría de sus víctimas.



Acorazado "Admiral Graf Spee" en la costa del Río de la Plata en Uruguay.

Pero esa misma iniciativa estaba asumiendo en esas horas el Comodoro Henry Harwood, comandante de la división South América de la Royal Navy, en un pensamiento prospectivo que iba a rendirle buenos dividendos, pues sobre los últimos minutos de las 6 de la mañana del referido día 13 apareció ante sus telémetros la silueta del navío fantasma tan buscado desde hacía meses. Era la oportunidad de destruir el buque que había alborotado el avispero atlántico a un grado muy peligroso para las comunicaciones marítimas de las naciones aliadas.

Y su táctica era muy sencilla: intentaría dañar a su poderoso contrincante aún a costa de perder sus buques; no en balde su insignia había pasado del crucero pesado "Exeter", al liviano "Ajax", dado que sin duda el primero iba a recibir el castigo mayor de los seis cañones de once pulgadas del enemigo.

Langsdorff, que en esos minutos iniciales bien pudo iniciar alguna maniobra de escape, no lo hizo, y asumiendo la potencia de su artillería y su defensa pasiva se lanzó bruscamente hacia las unidades enemigas cerrando distancias para dar cuenta de sus adversarios en la forma más rápida posible, cosa que en parte le rendiría fruto. Pero de tal

forma cometió su segundo grave error pues esa posición tan cercana a las bocas de fuego del rival (16 cañones de seis pulgadas, seis de ocho pulgadas), lo llevó a absorber los golpes de la artillería de los cruceros livianos, que operaron como si fueran destructores pues éstos, arrimándose a menos de 8.000 yardas, lo llevaron a liberar de su fuego principal al "Exeter", a mediana altura del encuentro, ya casi un montón de hierro sin respuestas.

Y este fue el momento crucial del combate, desaprovechado por el comando del acorazado a causa de la errática conducta que de improviso tomó Langsdorff. ¿Qué había ocurrido?

El comandante había sufrido una conmoción cerebral a causa de la cercana explosión de una granada, perdiendo el conocimiento. Empero, para desgracia de su buque, cuando el Segundo tomaba la dirección de la unidad y se aprestaba a dar el golpe de gracia al "Exeter", y a ahuyentar al resto, Langsdorff recobra sus sentidos y desistiendo de los consejos de los que lo rodeaban, da una serie de órdenes que van a conducir a su unidad a su propia ruina y darle al vapuleado enemigo una oportunidad única en su historia.

Para dar mayor sentido a esta última afirmación bien vale que el lector se dirija a leer el numeral 36 del memorando que Harwood suscribió para la posteridad, donde señala que se alejaba con sus dos golpeados buques para proseguir luego en la oscuridad de la noche<sup>4</sup>. Esta es la confesión británica de su derrota.

Pero, como sabemos, un muy síquicamente disminuido Langsdorff decidió dirigirse a Montevideo, el puerto más cercano para "reparar averías", cosa que bien podría haber hecho luego de acabar con sus adversarios, que pese a su superior velocidad, no podrían haber eludido los golpes de las once pulgadas alemanes en cualquier persecución. En este capítulo, el comando germano había cometido su último y más grave error: dejar a sus espaldas a un enemigo todavía decidido y entrar a un área de la que para salir debería combatir sin opción alguna de escape.

4. Este documento ha sido profusamente publicado. Era dirigido al Almirantazgo y consta con más de una centena de numerales.

Luego, todo lo sucedido en Montevideo, con la lucha diplomática, donde el dominio de la inteligencia británica por sobre las circunstancias fue total, dada las características sociales, históricas y políticas del Uruguay, que hacía al país enteramente dependiente del imperio. En este caso sólo la presencia indiscutible del General Campos, ministro de defensa, fue la garantía de neutralidad que tuvo el "Admiral Graf Spee" de que todo discurriría por el camino que marca la legislación en la materia. Y por supuesto con la caballerisca conducta del Capitán de Navío Langsdorff, primero en respetar la soberanía uruguaya, cosa que en esta oportunidad no hizo el Comodoro Harwood, que violó a sabiendas las aguas jurisdiccionales de nuestro país haciendo pasar al "Achilles" entre la isla de Lobos y la costa mientras éste hacía fuego sobre el acorazado que ya se hallaba en franco paso al puerto montevideano.

En definitiva es de hacer notar que el "Admiral Graf Spee" no entró a Montevideo a causa sólo de algunas averías que le impedían entablar una navegación segura en aguas oceánicas<sup>5</sup>, sino que lo hizo por un yerro cuyo culpable es su mismo comandante. Quizás y sin quizás, su misma postrera decisión de quitarse la vida, sea la muestra más palpable de lo anterior, alejando cualquier tipo de explicaciones melindrosas, lejanas al mundo militar y a la implacabilidad de las guerras.



El águila con una esvástica que ornamentaba la popa del acorazado.



El acorazado "Admiral Graf von Spee ardiendo cerca de Montevideo.

Y cuando las discusiones de café se trenzan en polémicas bizantinas agitando la hojarasca sobre averías irreparables, falta de municiones, afloje de la moral, etc., etc., finalmente todas estas hipótesis no dejarán nunca de serlo pues se equivocan en un todo dado ese factor anterior, que bien puede hallar su mejor interpretación relejendo la explícita carta final de Hans Langsdorff, todo un canto elevado a la responsabilidad y el honor de un comandante militar.

Ciertamente, la presencia del "Admiral Graf Spee" en aguas del Plata es y será siempre inolvidable, suerte de "Maracaná naval" para el Uruguay y sus gentes, éstas, nunca acostumbradas, por su misma esencia nacional y su conformación cultural, a no entender a cabalidad los rigores de los conflictos bélicos, ni sus significados, ni sus desgracias.

Sólo confiamos que los intermitentes trabajos submarinos que se están haciendo sobre el pecio, que han recuperado algunas piezas del acorazado<sup>6</sup>, sigan con la esperanza de que se pueda ir extrayendo del lodo rioplatense buena parte de este buque de leyenda que aquella madrugada del 14 de diciembre del 39 hizo entrada a nuestro puerto -luego de darle una descomunal zorra a aquellos tres cruceros de la Royal Navy-; para así inscribir su nombre en la historia nacional.

\* \* \*

5. La avería mayor consistía en que se hallaba afectada la bomba purificadora de aceite combustible. Pero ésta fue inmediatamente reparada de ocasión el primer día de estancia en Montevideo, por medios propios. Esa circunstancia fue ocultada a la comisión de la marina uruguaya que subió a bordo para tomar nota de las averías del acorazado.  
6. Se ha recuperado el ancla, el telémetro principal de cofa, uno de los cañones secundarios, y el águila ornamental de popa.