

Guerra del Pacífico: la batalla del golfo de Leyte

JOSÉ MANUEL GUTIÉRREZ
DE LA CÁMARA SEÑÁN



Colección: Historia Incógnita
www.historiaincognita.com

Título: *Guerra del Pacífico: la batalla del golfo de Leyte*
Autor: © José Manuel Gutiérrez de la Cámara Seán

Copyright de la presente edición: © 2016 Ediciones Nowtilus, S. L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: eXpresio estudio creativo

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-823-8

ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-824-5

ISBN edición digital: 978-84-9967-825-2

Fecha de edición: Marzo 2017

Impreso en España

Imprime: Servicepoint

Depósito legal: M-3104-2017

Al almirante Clifton Sprague y los hombres de Taffy-3
que demostraron lo que es capaz de conseguir
una fuerza de segunda línea bien adiestrada
y actuando con coraje.

Índice

Prólogo	13
Introducción	15
Capítulo 1. ¡Sorpresa!	17
Capítulo 2. El Imperio del sol naciente	23
Capítulo 3. Vientos de guerra	29
Capítulo 4. Pearl Harbor	33
Capítulo 5. El Plan Sur	41
Capítulo 6. La Operación MO	49
Capítulo 7. La batalla de Midway	57
Capítulo 8. Vuelta a la Operación MO y operaciones en torno a Guadalcanal	71
Capítulo 9. Esfuerzos de recuperación	87

Capítulo 10. La ofensiva estadounidense	95
Capítulo 11. La ofensiva en el Pacífico central	105
Capítulo 12. El Plan SHO	115
Capítulo 13. La batalla del mar de Sibuyán	123
Capítulo 14. La batalla del estrecho de Surigao	129
Capítulo 15. La decisión de Halsey	137
Capítulo 16. Alarma en la costa de Samar	145
Capítulo 17. Disposiciones para el combate	151
Capítulo 18. El fragor de la batalla	157
Capítulo 19. Disposiciones de Kurita	163
Capítulo 20. La ofensiva kamikaze	167
Capítulo 21. La batalla de cabo Engaño	171
Capítulo 22. Desenlace, críticas y conclusiones	177
Cronología de la guerra del Pacífico	181
Anexo I. Organización de las fuerzas contendientes	205
Anexo II. Características de los barcos y aviones contendientes	211
Portaviones estadounidenses	211
Aviones embarcados estadounidenses	223
Portaviones japoneses	238

Aviones embarcados japoneses	242
Acorazados estadounidenses	257
Acorazados japoneses	264
Barcos estadounidenses destacados durante la batalla	271
Barcos japoneses destacados durante la batalla.....	281
Anexo III. Comandantes contendientes	287
Comandantes estadounidenses contendientes	287
Comandantes japoneses contendientes	318
Bibliografía	327

Prólogo

Según el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, el prólogo es «el discurso antepuesto al cuerpo de la obra en un libro de cualquier clase, para dar noticia al lector del fin de la misma obra». Se trata, pues, de preparar e incentivar al lector en su lectura y en ello pongo mi empeño.

El nuevo libro que mi apreciado amigo y compañero José Manuel Gutiérrez de la Cámara Seán me pide amablemente que prologue, ya anticipa desde su título una prometedora historia: la mayor batalla naval de todos los tiempos, la última oportunidad de la Marina Imperial japonesa para revertir la situación en la guerra del Pacífico, la primera vez que, de un modo sistematizado, se utilizaron los ataques de aviones suicidas japoneses, los llamados *kamikazes* ('viento divino'), la última ocasión en la que una fuerza naval —la estadounidense— logró «cruzar la T» de una flota enemiga, o el momento en que la confianza, seguridad y rapidez de los sistemas de mando y control determinaron el sentido de una batalla.

Todo esto y mucho más es lo que podrán descubrir con la lectura de este libro. La batalla del golfo de Leyte les pondrá en antecedentes sobre sus orígenes para, con el conocimiento de sus inicios y períodos de incertidumbre, adentrarse en los medios, organización y tácticas de estas dos marinas, pasos necesarios para entender la que fue, como bien dice el autor, la

confrontación aeronaval más grande de todos los tiempos, que dejó 34 barcos hundidos, más de quinientos aviones derribados y alrededor de quince mil fallecidos en combate.

Como almirante de la flota, me planteo el escenario estratégico de esas batallas, afrontadas con los precarios medios de Mando y Control de una época en la que empezaban los radares y se afianzaba la radiotelegrafía, pero en la que se seguían utilizando extensivamente las banderas para manejar tácticamente en la mar a formaciones de cientos de buques, en batallas como las del mar del Coral, Iwo Jima, Pearl Harbor o Midway, que terminaron por inclinar el fiel de la balanza de parte de los Aliados. En el combate del golfo de Leyte, la conocida frase de Clausewitz de la «niebla de la guerra» fue sufrida con toda su intensidad por el lado japonés, determinando, entre otras razones, que el resultado final se venciera hacia el lado de los Estados Unidos.

Esa es la época en la que el buque insignia, el *capital ship*, pasó de ser el acorazado al portaviones y en la que, al igual que en la actualidad, el dominio del mar se unió a la proyección del poder naval sobre tierra con la aviación naval y las operaciones anfibias.

El viaje que está a punto de comenzar les transportará a un océano de dimensiones gigantescas y a un tiempo donde se libraron las batallas navales más destructivas de la historia. En este aspecto, la entusiasta vocación investigadora de José Manuel Gutiérrez de la Cámara presta una aportación valiosísima al mejor conocimiento de esta parte trascendental de la Segunda Guerra Mundial, combinando una vez más, como sólo él sabe hacerlo, su ingenio como escritor con su precisión como cronista.

Y ahora, tras la lectura del libro, el lector tiene la palabra.

Cuartel General de la Flota, Rota, 12 de julio de 2016
Francisco Javier Franco Suances
Almirante de la Flota

Introducción

La batalla del Golfo de Leyte, también conocida como segunda batalla del mar de Filipinas, fue la confrontación aeronaval más grande de todos los tiempos, pues si en la batalla de Jutlandia, durante la Gran Guerra, participaron doscientos cincuenta buques y seis hidroaviones, en esta lo hicieron 282 buques y varios cientos de aviones. Nos encontramos en el LXXV aniversario de la Segunda Guerra Mundial, concretamente en este año 2016, en el que escribo estas líneas, se cumplen setenta y cinco años del ataque japonés a la base estadounidense de Pearl Harbor, que dio lugar a que los Estados Unidos de América entrasen en la guerra y con ocasión de ello, se están recordando episodios históricos de unos hechos que han tenido gran trascendencia en la historia del siglo xx.

He colocado la lupa de la historia en una acción muy concreta y bastante desconocida, con la ambiciosa pretensión de que no se trate de un relato más, sino que aporte nueva luz, evidentemente con el inevitable criterio subjetivo del autor y, en la medida de lo posible, tratar de extraer alguna enseñanza, siempre a partir de una postura de gran humildad y respeto hacia los principales actores, ya que un análisis *a posteriori* es relativamente fácil, cuando se dispone de los elementos de juicio que ellos no tuvieron. Para ello he procurado analizar con detalle las decisiones que repercutieron de

manera significativa en la evolución de la guerra y, a la vez, manifestar la valiente actuación de unos marinos que probablemente no han tenido todo el reconocimiento que merecieron.

La obra va dirigida al gran público en general, con tal de que tenga un cierto interés por los temas históricos, puesto que se mantiene la incógnita del desenlace hasta el último párrafo y, de manera especial, a los historiadores navales, profesionales de la mar y estudiosos de la guerra naval.

Capítulo 1

¡Sorpresa!

Ziggy, como era normalmente conocido por sus compañeros el contralmirante Clifton Sprague, no se creía lo que tenía ante sus ojos. Su grupo operativo, el TG 77.4.3, informalmente conocido como TAFFY-3, compuesto por seis portaviones de escolta y algunos destructores, se encontraba durante la amanecida del 24 de octubre de 1944 en su rutinaria tarea de vigilancia de la zona norte de la cabeza de playa del desembarco estadounidense, efectuado en el golfo de Leyte el día 17 de ese mismo mes, con la intención de iniciar la reconquista de las islas Filipinas.

A las 6:58 horas se había enviado un vuelo de reconocimiento para vigilar el acceso norte a la zona de desembarco. Se trataba de una medida protocolaria, ya que se daba por supuesto que la Tercera Flota del almirante William Halsey tendría cubierta la zona septentrional. Se trataba de la flota más importante de los Estados Unidos en el Pacífico, dotada con modernos acorazados y la fuerza de portaviones rápidos más poderosa del mundo, la Task Force 38, que mandaba el vicealmirante Marc Mitscher.

Unos fognazos en el horizonte se convirtieron poco después en enormes piques que rodearon peligrosamente a los barcos de Sprague. A la vez, el piloto del Avenger informó del avistamiento de cuatro enormes acorazados, ocho cruceros pesados, algunos ligeros y una gran cantidad de



Destructor de escolta USS *Samuel B. Roberts*.
Fuente: Naval History and Heritage Command

destruidores. ¿Cómo era posible? ¿Qué había pasado? ¿De dónde había salido esa gran fuerza?

Había sucedido lo que parecía imposible para cualquier mando estadounidense de cierto rango: la fuerza de desembarco había sido sorprendida; el Plan SHO, ideado por los japoneses para destruir las fuerzas de desembarco enemigas, había tenido éxito, aunque nadie apostase por ello, probablemente ni los propios japoneses. El sacrificio que esa misma noche había consumado un vicealmirante japonés ya no parecía inútil, a pesar de que yacía en el fondo de las aguas del estrecho de Surigao con su potente flota de acorazados y cruceros pesados, pero los acorazados del contralmirante Jesse Oldendorf, que era el ejecutor directo de tal destrucción, se encontraban casi sin munición aunque, lamentablemente para los japoneses, el vicealmirante Takeo Kurita, que mandaba las fuerzas que acababan de aparecer por el norte del golfo de Leyte, lo ignoraba.

Tanto el almirante Chester Nimitz, desde Pearl Harbor, como el vicealmirante Thomas Kinkaid, comandante en jefe de la Séptima Flota, que daba cobertura directa a la cabeza de playa del golfo de Leyte, dependiente del general Douglas MacArthur, jefe del teatro de operaciones del Pacífico Sur, estaban en la creencia de que el almirante Halsey se



Portaviones USS *Gambier Bay* ahorquillado. «Ahorquillado» es un término artillero que significa que el buque está acotado por las salvas del enemigo.

de la isla de Samar, que da acceso a la entrada norte del golfo de Leyte. Ante la insistencia de Kinkaid, Halsey se limitó a destacar al grupo operativo del contralmirante McCain —abuelo de un reciente aspirante a la presidencia de los Estados Unidos por el Partido Conservador—, que se encontraba haciendo combustible en la mar a cuatrocientas millas al este del lugar de los hechos. Necesitaba las manos libres para destruir a los portaviones japoneses, que eran la tentación de los almirantes estadounidenses desde el ataque a la base naval de Pearl Harbor, por eso, en lugar de acercarse a Leyte, ordenó aumentar la velocidad a veinticuatro nudos, alejándose aún más del estrecho de San Bernardino para acelerar la acción que se traía entre manos. Los mensajes de Kinkaid iban subiendo de tono, pero Halsey se indignaba cada vez que le pedían sus acorazados.

Poco después le llegó un mensaje de Nimitz que decía: «¿Dónde está la Fuerza Operativa 34? El mundo se pregunta».

Pero, ¿cómo se había llegado a esta situación?

Parecía que en octubre de 1944 los Estados Unidos tenían la partida en sus manos, cualquier militar estadounidense daba por hecha la reconquista de las islas Filipinas, aun cuando era bien sabido que los japoneses iban a oponer una dura resistencia. Pero en ese momento todo cambió. Los japoneses iban a resolver a su favor la situación, a pesar de la larga y minuciosa preparación de la campaña por el Estado Mayor del general

Capítulo 2

El Imperio del sol naciente

Japón, después de varios siglos de cultura propia de carácter medieval, aprendió rápido tras su primer contacto con el mundo occidental. La desagradable visita del comodoro estadounidense Perry en 1853, que con sus cañones impuso el establecimiento de relaciones comerciales de este país con el resto del mundo, hizo despertar a los japoneses de una larga situación de letargo.

Al encontrarse los nipones desconectados de todo lo que supusiese un avance industrial, bastó la presencia de la escuadra de Perry para que el gobierno japonés se viese obligado a firmar, un año después, un acuerdo comercial con los Estados Unidos, al que seguirían otros similares con Holanda, Rusia, Inglaterra y Francia.

Los acontecimientos violentos que siguieron a la primera visita no gustaron al pueblo japonés, que apreció en los blancos una capacidad de destrucción a la que no estaban acostumbrados, pero a la vez, debido a la particular idiosincrasia del japonés, por regla general inteligente y muy trabajador, estos hechos determinaron que en enero de 1869 se recibiera en Tokio a las delegaciones de las naciones occidentales y, a partir de entonces, aumentara la influencia de Japón en la política mundial. Su impresionante crecimiento demográfico hizo sentir a los japoneses la necesidad de



Fotografía del comodoro Mathew Calbraith Perry (1856-1858), de Matthew B. Brady. The Metropolitan Museum of Art, Nueva York.

expandirse de sus confines insulares y pronto aplicaron los conocimientos recién adquiridos en países occidentales a esta finalidad.

Los japoneses que fueron enviados a Europa, dotados de acentuado espíritu crítico y fuerte capacidad de observación, trabajadores y perseverantes, adquirieron unos conocimientos que les permitieron ponerse al día con enorme aprovechamiento en todas las disciplinas que no habían perfeccionado durante su prolongado aislamiento, y entendieron enseguida las ventajas que para un país de condición marítima suponía disponer del poder naval, que muy pronto tuvieron ocasión de ejercer.

La guerra chino-japonesa de 1894 concedió a Japón el dominio del mar Amarillo y un protectorado sobre la provincia de Corea. Japón comprendió que la guerra contra el Celeste Imperio era de carácter eminentemente naval, y de su desarrollo se sacaron consecuencias que serían estudiadas por las marinas de guerra de todo el mundo. Una de ellas fue la expansión del crucero protegido, a la vista de los resultados del combate que se desarrolló durante esta guerra en la desembocadura del río Yalú entre las escuadras de los almirantes Ito y Ting, cuyos gruesos estaban esencialmente constituidos por cruceros protegidos japoneses y acorazados chinos.

Capítulo 3

Vientos de guerra

Cuando el 1 de septiembre de 1939 estalló la guerra en Europa, Japón vio la oportunidad de arrebatarse a los occidentales su influencia en el continente asiático. Para ello se propuso dominar el litoral chino y conquistar todas las posesiones europeas y estadounidenses del Pacífico occidental. De este modo negarían puntos de apoyo a las fuerzas navales extranjeras y lograrían las materias primas necesarias para llevar a cabo el esfuerzo de la guerra que se avecinaba. El 27 de septiembre de 1940, Japón firmó el Pacto tripartito con Alemania e Italia y, ante estos hechos, los Estados Unidos formaron una coalición en el Pacífico con Inglaterra, China y las Indias holandesas, a la vez que iniciaban una aproximación a la Unión Soviética y, en julio de 1941, adoptaban medidas más severas, tales como congelación de fondos y embargos de importaciones, a medida que los japoneses avanzaban hacia el sur de China.

Una de las preocupaciones de Japón durante la guerra con China era la postura de la URSS durante el conflicto, pues para conseguir las materias primas del suroeste del Pacífico, especialmente el petróleo, tan necesario para sostener una guerra contra Estados Unidos e Inglaterra, era imprescindible su neutralidad. El 13 de abril de 1941, Stalin firmó un acuerdo de no agresión mutua que con el tiempo sería incumplido.

Capítulo 4

Pearl Harbor

Cuando el 7 de diciembre de 1941, la fuerza de ataque japonesa se encontraba a ochocientas millas al norte de Oahu, en el portaviones *Akagi*, buque insignia del almirante Nagumo, se recibió un mensaje en clave: «Escalar el monte Niitaka». Era la señal convenida, así que el almirante ordenó a sus portaviones navegar a rumbo sur a veinticuatro nudos, a la vez que en el palo se izaba la bandera de combate que el almirante Togo había lucido en su buque insignia, el acorazado *Mikasa*, durante la batalla de Tshushima. El tiempo había empeorado desde el día anterior, grandes nubarrones ocasionaban fuertes chubascos y los destructores, mecidos por los acusados bandazos, mantenían bien el puesto, ya que era indispensable encontrarse en su sitio, pese a la fuerte marejada que golpeaba sobre los montajes de proa.

Los aviones de reconocimiento desempeñaban bien su tarea, ya que los pilotos de los portaviones estaban acostumbrados a despegar y aterrizar en condiciones adversas, gracias a los muchos ejercicios que se habían efectuado en tiempos de paz, muchas veces con pérdidas de vidas humanas y de material, pero había llegado la hora de demostrar su amplia experiencia.

A las 4:30 se ordenó a los aviones preparase para despegar, adoptándose todas las medidas para asegurar el armamento y hacer las últimas comprobaciones. Al comenzar a clarear estaban dispuestos para el despegue y los



Fotografía tomada por un avión japonés durante el ataque torpedero sobre los barcos fondeados a ambos lados de la isla Ford, el 7 de diciembre de 1941.

Fuente: Naval History and Heritage Command

daños tres cruceros, un buque blanco, tres destructores, un minador y un dique flotante. También fueron destruidos un total de 188 aviones estadounidenses, la mayoría en tierra, así como una gran cantidad de instalaciones en tierra. Hubo 3.435 muertos o desaparecidos.

A los pocos minutos del primer ataque estaban disparando la mayoría de los cañones antiaéreos de los barcos y hubo muchas iniciativas para combatir a los japoneses, pero resultaron casi ineficaces ante la contundencia del ataque. Uno de los primeros buques que hizo fuego fue el transporte *Tangier* que, dada su situación de fondeo, fue de los primeros en avistar a los japoneses y reaccionó de inmediato con su escasa artillería antiaérea. Por este hecho, su comandante, el capitán de fragata Clifton Sprague, fue ascendido a los pocos días a capitán de navío.

En Pearl Harbor no había ningún portaviones. El *Enterprise* se encontraba de regreso con algunos escoltas pero, debido al mal tiempo, había retrasado doce horas su llegada y durante el ataque se encontraba a doscientas diez millas al sureste de Pearl Harbor. Había enviado por adelantado a

Capítulo 5

El Plan Sur

Logrado el objetivo de Pearl Harbor, los japoneses pusieron en marcha el Plan Sur. Las fuerzas estacionadas en Indochina se lanzaron a la conquista de Birmania a través de Tailandia, mientras los transportes de tropas se dirigían a la conquista de Malaca. El día 9 de diciembre, la aviación japonesa destruyó a la Far Eastern Fleet británica, cuyo núcleo principal lo constituía el acorazado *Prince of Wales* y el crucero de batalla *Repulse*. El avance fue muy rápido y el 31 de enero comenzó el sitio de Singapur, que resistió hasta el 15 de febrero. Poco después vendría la conquista de Filipinas y, paralelamente, la de las Indias holandesas. El 8 de marzo Java quedó en poder de los japoneses, que en Birmania llegaron a Rangún, a la vez que continuaban el avance en el lado oriental, cayendo Timor el mismo día 8 y los aeropuertos de Lae y Salamaua, en Nueva Guinea, el día 10. A primeros de abril ya dominaban las islas de Buka y Bougainville en el archipiélago de las Salomón, resultando Australia amenazada de invasión.

Cuando se produjeron los desembarcos japoneses en la costa de Malaca, el almirante Tom Philips no tuvo más remedio que hacerse a la mar con sus escasos recursos para afrontar el desembarco. Su fuerza, pomposamente llamada *Far Eastern Fleet*, estaba compuesta por el acorazado *Prince of Wales*, el crucero de combate *Renown*, cinco cruceros y cuatro destructores,

Capítulo 6

La Operación MO

El siguiente paso de los japoneses era impedir el aprovisionamiento de Australia, para lo cual habían proyectado la Operación MO, es decir, la ocupación del Puerto Moresby, al sur de Nueva Guinea, desde donde los japoneses podían neutralizar las comunicaciones marítimas de Australia, pero la Carrier Task Force (CTF) del almirante Brown atacó al convoy japonés de tropas mientras estaba fondeado, hundiéndole varios barcos. En consecuencia, la flota japonesa, que no contaba más que con cruceros y destructores, tuvo que retirarse, en espera de que el almirante Yamamoto enviase portaviones.

El 19 de abril los estadounidenses efectuaron un bombardeo sobre Japón en una operación audaz, lograda a base de hacer despegar a bombarderos B-25 desde el portaviones *Hornet*, al que acompañaba el *Enterprise*, los cuales después de dejar caer sus bombas sobre Tokio, se dirigieron a la parte de China ocupada por Chiang Kai-shek, pero, ¿cómo se había fraguado tal operación?

Desde el ataque a Pearl Harbor, la moral del pueblo estadounidense estaba baja. Los Estados Unidos necesitaban hacer saber al Imperio japonés que no se iban a quedar de brazos cruzados. Estaban realmente asombrados de la rapidez y eficacia de la conquista japonesa, que en tan poco tiempo había extendido su perímetro hasta unos límites impredecibles, y los

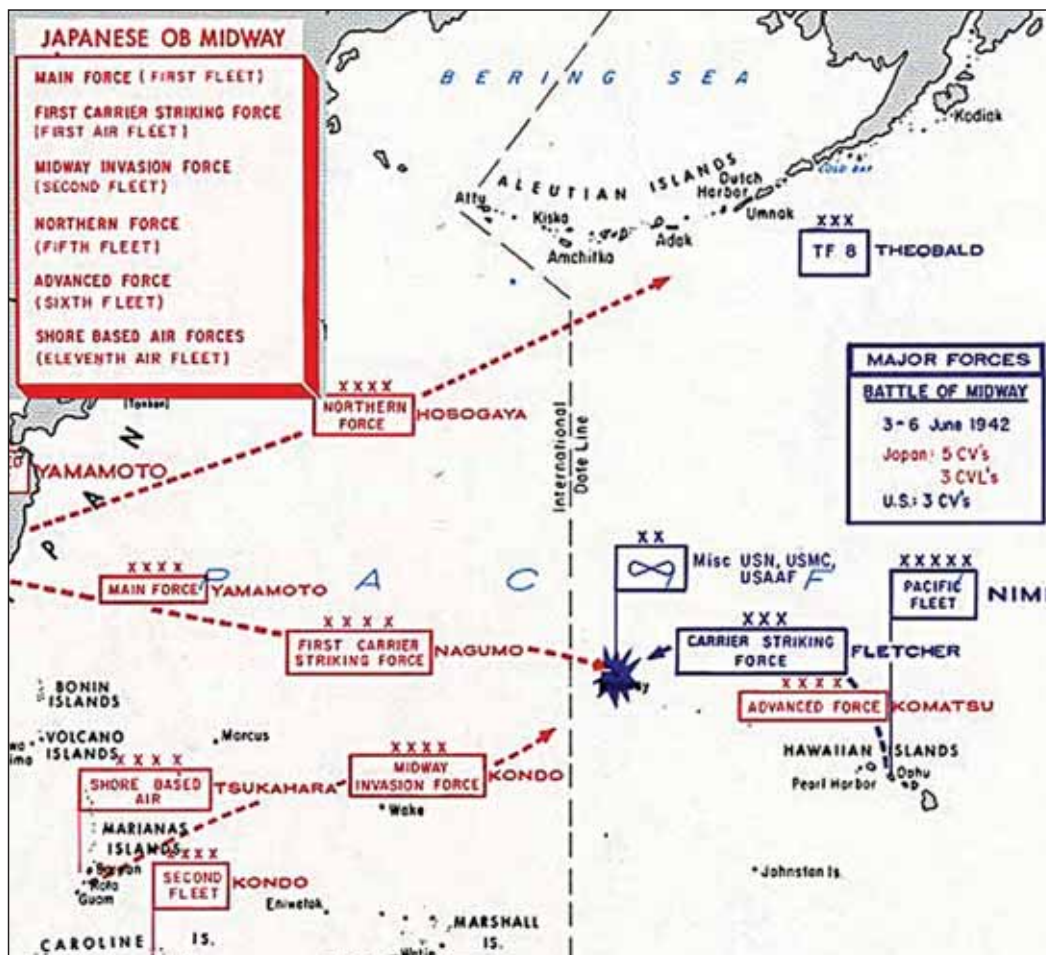
Capítulo 7

La batalla de Midway

Aunque Yamamoto había planeado la Operación MI con gran secreto, los estadounidenses sospechaban que se fraguaba algo de gran envergadura, ya que habían logrado descifrar en gran parte los códigos de la Marina japonesa, aunque no sabían cuál sería exactamente el objetivo.

La idea era efectuar un desembarco por sorpresa en la isla de Midway para, desde esta posición, relativamente cercana a Pearl Harbor, poder controlar todos los movimientos de la principal base naval estadounidense del Pacífico. Yamamoto había organizado previamente el bombardeo de Dutch Harbor, en las islas Aleutianas, con la ocupación de las islas de Kiska y Attu, con la idea de evitar posibles ataques a Japón desde el norte y, a la vez, crear una diversión de fuerzas estadounidenses para disponer de las manos más libres para atacar el objetivo principal: Midway.

Los japoneses sabían que los estadounidenses reaccionarían ante el ataque a Midway, cuya posesión supondría una gran amenaza para Pearl Harbor, y estaban dispuestos a emplear todas sus fuerzas con tal de destruir los portaviones estadounidenses, lo cual les aseguraría el dominio del aire. Como ya había quedado ampliamente demostrado que en esta guerra el concepto de la táctica había cambiado por completo, Yamamoto pretendía, además de conseguir el estratégico islote, destruir la amenaza de las fuerzas



Esquema general de la batalla de Midway. Fuente: Wikimedia Commons

cubiertas abarrotadas de aviones y las bombas sin estibar, lo que dio lugar a múltiples explosiones adicionales. Tres portaviones habían sido heridos de muerte y 1.780 hombres habían muerto en el ataque.

Un sólo portaviones quedaba a la fuerza de ataque japonesa, el *Hiryu*, en el que se encontraba el almirante Yamaguchi, un competente oficial que no estaba dispuesto a que los estadounidenses pudieran regresar a sus bases. A las 10:40 lanzó un ataque de dieciocho bombarderos en picado y seis cazas, basado en las informaciones de un avión de exploración que situaba a los tres portaviones estadounidenses a ochenta millas al este. A mediodía lograron localizar y atacar al *Yorktown* y, aunque dieciséis de los bombarderos

Capítulo 8

Vuelta a la Operación MO y operaciones en torno a Guadalcanal

Después de Midway, los japoneses se volcaron de nuevo en el Plan MO (Puerto Moresby) para asegurar su perímetro defensivo y lograr el efectivo aislamiento de Australia. Una vez conseguido esto, habría tiempo para amenazar de nuevo a las fuerzas estadounidenses.

Así pensaba una gran parte de los mandos de la Marina Imperial, por eso, los pasos posteriores fueron dirigidos a consolidar las posiciones obtenidas y a lograr definitivamente el aislamiento de Australia, continente de bienes incommensurables, del que los aliados podían nutrirse mientras durase la guerra.

En esta línea, el paso siguiente que dieron los japoneses fue la conquista de Guadalcanal, en las islas Salomón, como punto de partida para dominar este archipiélago y luego continuar con otras posiciones que rodean a Australia, como Nueva Caledonia, Santa Cruz y las Hébridas.

La isla de Guadalcanal tenía unas condiciones orográficas que facilitaban la construcción de un buen aeródromo, por ello, a mediados de junio, la isla fue invadida por los japoneses, que inmediatamente talaron una amplia zona de bosque, utilizando para ello a batallones de trabajadores coreanos para, a continuación, construir un amplio campo de aviación. La situación estratégica de Guadalcanal era muy buena para, una vez conseguido

Capítulo 9

Esfuerzos de recuperación

Aunque la situación de los estadounidenses llegó a ser muy grave, pues hubo un momento en el que solo contaban con el portaviones *Enterprise*, y tuvieron que pedir ayuda a los ingleses, que les dejaron el *Victorius*, el extraordinario esfuerzo de fábricas, astilleros y escuelas de instrucción de personal de los Estados Unidos empezó a dar sus frutos. La gran industria estadounidense efectuó un esfuerzo gigantesco, como nunca podrían haber supuesto los japoneses que, de haberlo previsto, con toda seguridad no se hubieran lanzado a la guerra. El «gigante dormido» al que aludió Yamamoto había despertado. Entre el 7 de diciembre de 1941, fecha en que dieron comienzo las hostilidades, y el 15 de agosto de 1945, en que se rindió Japón, los estadounidenses construyeron 8 acorazados, 2 cruceros de batalla, 13 cruceros pesados, 33 cruceros ligeros, 18 portaviones de combate, 9 portaviones ligeros, 110 portaviones de escolta, 352 destructores de escuadra, 498 destructores de escolta, 12 minadores, 55 transportes rápidos y 203 submarinos, sin contar el elevado número de buques menores, tales como patrulleros, dragaminas, buques de desembarco, etc., que superaban las cien mil unidades.

Uno de los avances más significativos fue la creación de una Task Force de portaviones rápidos, denominada en unas ocasiones TF58 y TF38 en otras, en función del almirante que mandase la flota principal. Estos



La Task Force 38 maniobrando en la costa de Japón el 17 de agosto de 1945.
Fuente: Wikimedia Commons

portaviones desplazaban veintisiete mil toneladas y podían alcanzar una velocidad de treinta nudos portando cada uno de ellos ochenta aviones. Para la protección de este importante grupo se construyeron unos acorazados acordes con la fuerza que tenían que proteger, veloces y dotados de una elevada capacidad de respuesta artillera antiaérea, que estaban preparados para enfrentarse a los grandes acorazados japoneses. Además, acompañarían al conjunto los mejores cruceros y destructores de escuadra.

El esfuerzo estadounidense en número de unidades estuvo acompañado de una gran evolución en la calidad del armamento en todos los aspectos de la guerra naval: antiaéreo, antisubmarino, anfibio, antisuperficie, guerra de minas, etc., y nos estamos refiriendo exclusivamente a la Marina. La aviación naval fue uno de los aspectos en que los estadounidenses superaron ampliamente a los japoneses, ya que consiguieron aviones más robustos, con mayor maniobrabilidad y mejor armados que sus congéneres enemigos.

Capítulo 10

La ofensiva estadounidense

Una vez fracasado el Plan MO, los estadounidenses pasaron a la ofensiva en el Pacífico Central a finales de 1943. El almirante Nimitz era consciente de que la vida de Japón se alimentaba de las materias primas proporcionadas por la zona conquistada en el Pacífico suroeste, Filipinas, Indochina, Malasia, Borneo, Célebes, Sumatra, Java, etc., y si se cortaba este tráfico, que constituía la yugular de Japón y, a la vez se bombardeaban las industrias metropolitanas, se lograría el colapso. Para lo primero había que emplear el mayor número posible de submarinos, que se debían establecer en el lugar de mayor estrechamiento del tráfico marítimo procedente del sur, que se encontraba en el paralelo de la isla de Okinawa. En cuanto al bombardeo de las industrias, había que conquistar posiciones insulares a distancia inferior al radio de acción de los bombarderos estadounidenses, como la citada isla de Okinawa y la de Iwo Jima. El jefe de operaciones navales, el almirante Ernest J. King, dio su plena conformidad a este plan, que enseguida fue aprobado por la Junta de Jefes de Estado Mayor, adoptándose para las futuras conquistas el camino Gilbert-Marshall-Marianas-Iwo Jima-Okinawa, que permitiría llegar al corazón de Japón de la manera más rápida y eficaz.

Sin embargo, este plan tuvo la oposición del general MacArthur, comandante del Pacífico Sur, hombre de gran prestigio que había empeñado

Capítulo 11

La ofensiva en el Pacífico central

Antes de tratar la campaña de las Marianas vamos a referirnos a ciertas posiciones que surgieron entre los mandos navales estadounidenses en relación con la utilización de las fuerzas de portaviones.

Hasta el ataque a Pearl Harbor, estuvo en boga la controversia entre los oficiales conservadores que opinaban que la fuerza radicaba en los acorazados y los que pensaban que estos habían cedido su paso a los portaviones. Incluso entre los propios aviadores navales había dos grupos: los que desde su juventud estaban acostumbrados a volar y los que habían conseguido sus «alas» con su carrera ya avanzada y llegaron a mandar portaviones. El almirante Nimitz no era aviador naval, pero nadie ponía en duda que era un excelente conductor de operaciones. Halsey pertenecía al segundo grupo, como todos los almirantes aviadores navales de la época.

En la batalla de Midway, Spruance había asumido el mando de los portaviones de Halsey y utilizado su Estado Mayor, en el que se encontraba el capitán de navío Miles Browning, al que los aviadores navales atribuyeron la victoria. Probablemente fueron muy acertadas sus recomendaciones, pero no sólo por eso los estadounidenses lograron la victoria. La frialdad con que Spruance invirtió el rumbo durante la noche, manteniéndose en las proximidades de Midway en lugar de tratar de explotar el dominio del aire

Capítulo 12

El Plan SHO

Después de la campaña de las Marianas, Spruance con su Estado Mayor se trasladó a Haway, para planear futuras operaciones, alternando el mando de la flota con el almirante William Halsey, que pasó a denominarse Tercera Flota. La fuerza operativa de portaviones, con la nueva denominación de TF38, continuó al mando del vicealmirante Marc Mitscher.

Los almirantes que se alternaban en el mando de la flota del Pacífico eran de caracteres totalmente diferentes; William Halsey era impetuoso, temperamental y le apodaban «Bull» Halsey. Raymond Spruance, por su parte, era frío, calculador y metódico. Inevitablemente, se les ha comparado con dos grandes almirantes de la guerra anterior, *sir* John Jellicoe y *sir* David Beatty, ambos muy valiosos y que, como pasó con Halsey y Spruance, no escaparon de las críticas.

La ocupación de las Marianas por los estadounidenses situó a Japón dentro del radio de acción de los ataques de los aviones basados en tierra, sin embargo, los propios estadounidenses no se ponían de acuerdo en los pasos siguientes.

Los almirantes Ernest King y Chester Nimitz eran partidarios de invadir Formosa, dejando atrás el archipiélago filipino, pero el presidente Roosevelt resolvió el dilema de modo favorable al persuasivo MacArthur,

Capítulo 13

La batalla del mar de Sibuyán

En las primeras horas de la madrugada del 23 de octubre de 1944, la fuerza de Kurita se encontraba en la entrada sur del paso de Palawan navegando en zigzag en dos columnas separadas cuatro mil metros, con los cruceros ligeros y destructores en el centro y los costados. Dos submarinos estadounidenses, el *Darter* y el *Dace*, que llevaban algunas horas siguiéndola, tuvieron tiempo de comunicar el avistamiento y situarse cada uno por la proa de cada columna.

A las 6:33, el *Darter* lanzó una salva de seis torpedos, de los que cuatro hicieron impacto sobre el *Atago*, buque insignia de Kurita y con los tubos de popa efectuó un segundo lanzamiento sobre el *Takao*, siguiente en la línea. Poco después se hundió el primero con trescientos sesenta hombres, salvándose Kurita y su Estado Mayor a nado. Luego el almirante trasladó su insignia al acorazado *Yamato*. El *Takao* averiado se dirigió a Singapur a cuatro nudos. El *Darter* intentó rematar al *Takao* pero, al tratar de conseguir una buena posición de lanzamiento, varó en los traicioneros arrecifes de Palawan.

El *Dace*, entretanto, lanzó sobre el crucero pesado *Maya*, cabeza de la otra columna, alcanzándolo de pleno y hundiéndolo en menos de cinco minutos, ya que uno de los torpedos lo alcanzó en un pañol de municiones.



Portaviones *Princetown* alcanzado por una bomba japonesa mientras operaba en las Filipinas el 24 de octubre de 1944. Fuente: Wikimedia Commons

Momento que capta cómo el *Yamato* es alcanzado por una bomba durante el ataque de los aviones de la TF 38 que sobrevolaban el mar de Sibuyán. El impacto no provocó demasiados daños.



y pudieron destruir bastantes aviones enemigos. Un bombardero tipo Judy pudo lanzarse sobre el portaviones ligero *Princetown*, que atravesó dos cubiertas antes de hacer explosión, produciéndose muchas bajas, tanto en este barco, que acabó hundiéndose, como en el crucero *Birmingham*, que acudió en su auxilio.

Los aviones del TG 38.2 del contralmirante Bogan fueron los primeros que lanzaron un ataque sobre Kurita. Eran las 11:00. Con este ataque dio comienzo una feroz batalla en el mar de Sibuyán. Los enormes acorazados *Yamato* y *Mushashi* eran los primeros de la formación. Dos torpedos hicieron blanco en el crucero pesado *Myoko*, que tuvo que reducir velocidad y se le ordenó dirigirse a Brunei, y otro torpedo alcanzó al *Mushashi* con muy poco efecto.

Capítulo 14

La batalla del estrecho de Surigao

El vicealmirante Thomas Kinkaid, comandante de la Séptima Flota y dependiente del general MacArthur dedujo, por un mensaje interceptado referente a la organización del TG 34 del contralmirante Lee, con acorazados y cruceros, que se estaba formando una línea de batalla y dio por supuesto que sería para proteger el acceso Norte de Leyte, es decir, el estrecho de San Bernardino. En consecuencia, concentró sus esfuerzos en la protección de la entrada Sur, es decir, el estrecho de Surigao, al que se dirigían las fuerzas de Nishimura y de Shima, localizadas el día 23. Para ello, se organizó una defensa en profundidad del estrecho mediante un ataque en varias fases. La primera, con lanchas torpederas a las que seguiría un ataque de destructores y, por último, los cruceros y acorazados del almirante Oldendorf, que «cruzarían la T», es decir, cerrarían el paso del estrecho en la posición de máxima eficacia artillera.

La fuerza de Nishimura no había esperado a la de Shima y se dirigía por el estrecho navegando a veinte nudos en dos secciones, una compuesta por los acorazados *Yamashiro* y *Fuso* con el destructor *Shigure*, y la otra por el crucero *Mogami* y tres destructores. A las 22:36, el radar de la lancha PT-131 tuvo contacto con la fuerza de Nishimura.

Capítulo 15

La decisión de Halsey

La guerra se rige por una serie de principios que es preciso tener presentes por aquellos a los que está encomendada su conducción. El primero de ellos debe ser la selección del objetivo principal, algo que debe considerarse como el Principio Maestro, que bien puede ser la destrucción de la flota del enemigo o el logro de un objetivo más limitado como la conquista de una isla o el aprovisionamiento de un ejército. Los restantes principios no son enumerados por orden de importancia ya que cualquiera de ellos la tiene por sí mismo.

Los principios en cuestión, supeditados al logro del Principio Maestro son: el Sosténimiento de la Moral, base de cualquier operación; la Acción Ofensiva, es decir, tomar la iniciativa para lograr un objetivo; la Seguridad, que es conseguir libertad de acción para lanzar una ofensiva audaz, procurando no adoptar indebidas precauciones tratando de evitar riesgos, pues las acciones audaces son esenciales; la Sorpresa, de influencia poderosa por los importantes efectos morales que tiene sorprender al enemigo y evitar que él nos sorprenda a nosotros; la Concentración de Fuerzas, que va orientada a agrupar lo necesario para asestar el golpe decisivo en el lugar y en el momento oportuno y la Flexibilidad, fundamental para adaptar planes previamente organizados a situaciones cambiantes y desarrollos inesperados.



Fotografía del almirante William Halsey.
Fuente: Wikimedia Commons

Almirante William Halsey y vicealmirante McCain, comandante de la Tercera Flota (dcha.) delibera con el vicealmirante John S. McCain, sobre el escritorio del primero a bordo del buque insignia de la Tercera Flota, el *New Jersey*. Diciembre de 1944.
Fuente: Centro Histórico Naval.



Los principios pueden ser asimilados para que salten a la mente cuando sean requeridos y el principal problema consiste en decidir el énfasis que, según las circunstancias del momento, hay que poner en cada uno. El arte de hacer la guerra constituye la habilidad de variar este énfasis de la manera adecuada, de acuerdo con la variabilidad de las circunstancias.

Aunque Nimitz se había cuidado de no hacer ninguna crítica a la táctica de Spruance en las Marianas, pues lo tenía en gran consideración, en esta ocasión había añadido una cláusula a la orden de operaciones en el sentido de asumir como objetivo principal la destrucción del grueso de la flota enemiga si se presentaba la ocasión, pero la aplicación de esta cláusula



La fuerza de Takeo Kurita abandona Brunéi (Borneo) rumbo a las Filipinas el 22 de octubre de 1944.

Fuente: US Naval Historical Center Photograph

Desde el USS *New Jersey* se aprecia como un kamikaze se lanza sobre el USS *Intrepid*.

Fuente: Wikimedia Commons



trozos de seguridad interior del portaviones, que junto con el comandante era el único personal que quedaba a bordo.

Otro destructor se aproximó y consiguió dar un remolque al que estaba aprisionado, que por fin logró zafarse de la mortal tenaza. Unos minutos después volaron los pañoles de municiones del portaviones y el *Birmingham*, que se encontraba muy próximo, fue alcanzado de pleno por la explosión, que causó el hundimiento del portaviones y la pérdida de doscientos veintinueve hombres del crucero, además de cuatrocientos heridos.

Los aviones que habían efectuado el segundo ataque sobre el *Princeton* procedían del noreste, y además se trataba de aviones navales, lo que hizo suponer al almirante Sherman que en esa dirección debían encontrarse los portaviones japoneses, de los que de momento no se tenía ninguna

Capítulo 16

Alarma en la costa de Samar

Habíamos dejado a Kurita gobernando hacia el oeste, tratando de reponer sus fuerzas después del terrible revés que le había propinado la aviación embarcada estadounidense, y llevaba ya dos horas navegando a este rumbo, alejándose del radio de acción de los aviones de Halsey, cuando a las 18:15 recibió un radio enviado por el almirante Toyoda, comandante en jefe de la Escuadra Combinada, en el que textualmente decía: «Con confianza en la ayuda divina, toda la fuerza atacará».

Nadie dudaba del valor de Kurita, del que dio muestras en muchas ocasiones a lo largo de la guerra, pero este mensaje, fueran las que fueran las intenciones del almirante, le indujo a invertir el rumbo inmediatamente, pues se podría dudar de la capacidad de un almirante japonés, pero sobre lo que nunca se podía tener la más mínima sombra de duda era sobre su valor, por lo que se dispuso a pasar el estrecho de San Bernardino de noche, calculando que a veintiún nudos lo pasaría en la oscuridad para luego navegar pegado a la costa de la isla de Samar e irrumpir en el golfo de Leyte sobre las 11:00, lo que suponía un retraso inicial de seis horas sobre el plan previsto, que estaba diseñado para que las fuerzas atacasen con las primeras luces del alba.

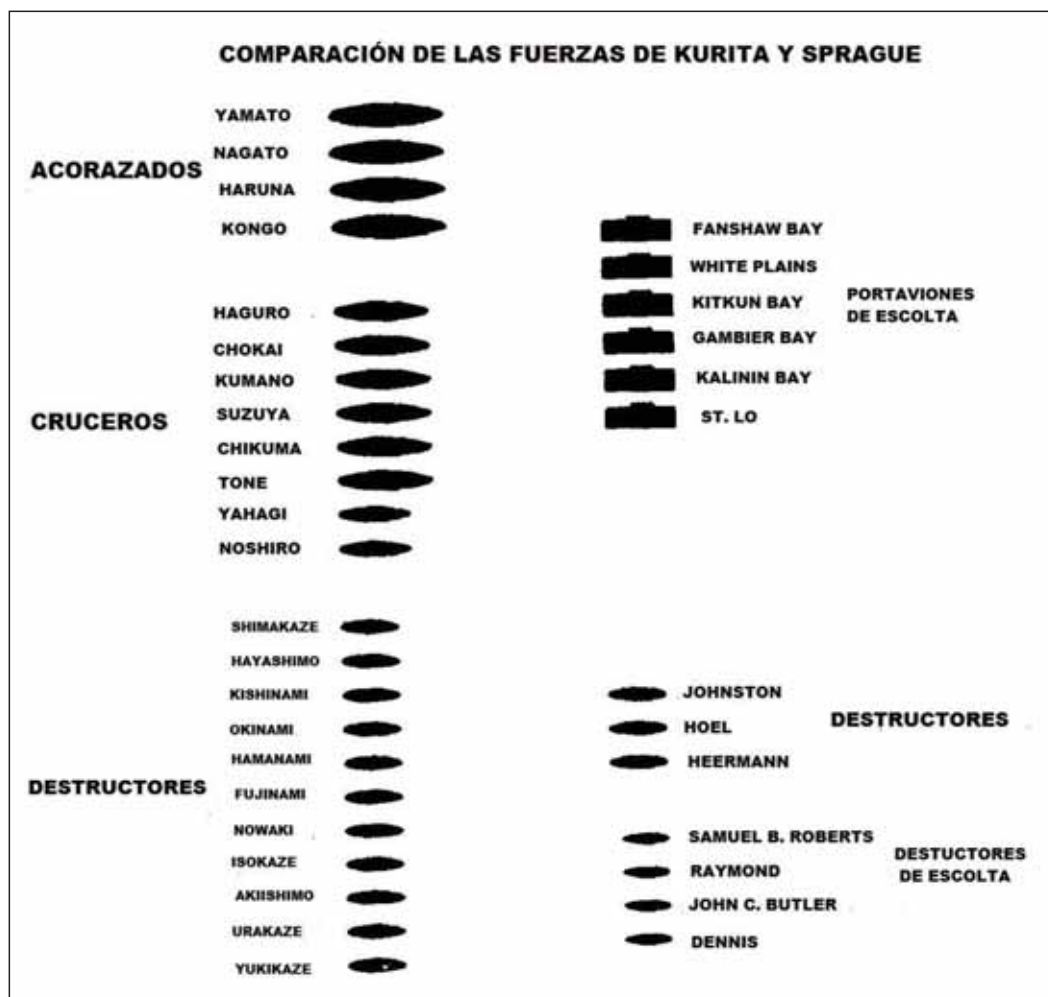


Gráfico comparativo elaborado por el autor de las fuerzas de Kurita y Sprague.

TAFFY-3, como era informalmente conocido el grupo operativo de portaviones de escolta 77.4.3, se encontraba ejerciendo la protección rutinaria de la zona norte del desembarco y a la amanecida se había enviado el protocolario vuelo de reconocimiento, de acuerdo con las instrucciones recibidas del comandante del *Task Group*, vicealmirante Thomas Sprague. El comandante de TAFFY-3, contralmirante Clifton Sprague, conocido como Ziggy, al parecer por sus carreras en zigzag en los partidos de rugby en Annapolis, había enviado seis aviones de patrulla antes de la salida del sol. También Thomas Sprague, para vigilar el acceso sur del golfo de Leyte, había

Capítulo 17

Disposiciones para el combate

Clifton Sprague era el que tenía mayores problemas, y la manera de atajarlos era lanzando contra el enemigo a todos los aviones embarcados. Enseguida se dio cuenta de que tenía que empezar a dar órdenes que privasen a Kurita de la aparente victoria que se ofrecía ante sus ojos. Las salvas japonesas habían empezado a caer en las proximidades de los portaviones de escolta, llenando sus cubiertas del agua que producían los cercanos piques. Inmediatamente empezó a tomar decisiones para obligar a Kurita a reaccionar y a ajustar sus movimientos a los de él, aunque no era frecuente que un comandante bajo el fuego de la artillería enemiga pudiera dirigir la línea de acción de la batalla frente a una fuerza muy superior, pero estaba dispuesto a hacerlo mientras el enemigo no se lo impidiese.

Curiosamente, lo primero que pensó el almirante resultaba parecido a lo que en tales circunstancias hubiera recomendado el manual guerra naval japonés. Decidió sacrificar a su fuerza de manera que Kurita no pudiera llegar al golfo de Leyte. Debía retrasar la llegada de la fuerza japonesa al golfo de modo que en el intervalo llegasen fuerzas superiores que evitasen el desastre. Es decir, se trataba de proteger a las fuerzas de MacArthur, y para ello estaba determinado a sacrificar a su fuerza, pero empleándose a fondo en la lucha con todo lo que tuviera. Sabía que el principal objetivo de la operación

Capítulo 18

El fragor de la batalla

En muy pocos minutos, la distancia se fue acortando peligrosamente y Sprague observaba cómo los proyectiles rodeaban al *Fanshaw Bay* y a los demás portaviones de escolta. Enormes piques explotaban cada vez más cerca de las cubiertas del buque insignia. Como si estuviese luchando con una manada de lobos, Sprague era acosado por tres lados. No existía una táctica específica para tal situación, en vista de lo cual recurrió a su imaginación, que solía generar ideas en los momentos de crisis, y decidió maniobrar en zigzag mientras los destructores se jugaban el todo por el todo, gobernando a los proyectiles como mejor podían y ocultándose con su propio humo. Kurita estaba sorprendido ante tanta agresividad, ya que la carga de los destructores fue uno de los más gloriosos episodios de esta guerra.

El valiente capitán de fragata Evans, que con el *Johnston* se encontraba en el lugar más próximo al enemigo, se lanzó sobre la línea de cuatro cruceros pesados a la vez que creaba una cortina de humo y abría fuego con sus cañones, que lograron varios impactos sobre el *Kumano*, insignia del almirante Shirishky. A la vez, los japoneses eran atacados por aviones, gracias a lo cual el *Johnston* pudo acercarse hasta las diez mil yardas y lanzar una salva de diez torpedos, uno de los cuales voló la proa del buque insignia, y Shirishky tuvo que trasladarse al *Suzuya*, quedando rezagados ambos cruceros.



El 25 de octubre de 1944, el destructor de escolta *Samuel Roberts* fue hundido por el impresionante *Yamato*. Imagen que recoge a la tripulación poniéndose a salvo. Sobrevivieron 120, que permanecieron a la deriva durante dos días hasta que fueron rescatados.

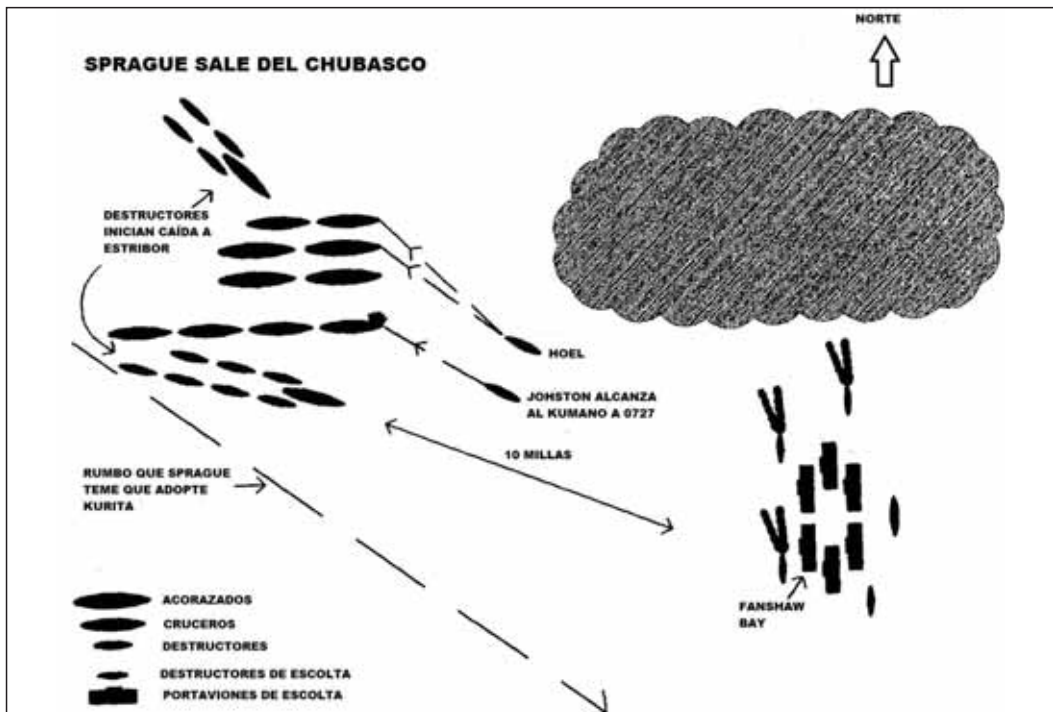


Gráfico elaborado por el autor que muestra como Sprague sale del chubasco.

Capítulo 19

Disposiciones de Kurita

Para hacernos una idea de las motivaciones que llevaron al vicealmirante Takeo Kurita a abandonar la persecución de los portaviones, hay que tratar de meterse en su piel, si es que eso es posible, y analizar en qué disposición llegó al golfo de Leyte e inició la persecución de los barcos estadounidenses.

El hecho de que Kurita hubiera podido pasar con impunidad el estrecho de San Bernardino era preocupación de otros almirantes estadounidenses distintos de Halsey. Concretamente del vicealmirante Thomas Kinkaid, comandante en jefe de la Séptima Flota, al que durante la noche algo le debió estar inquietando cuando, a las 4:20, puso un mensaje a Halsey en el que le daba cuenta de lo ocurrido en el estrecho de Surigao y terminaba con una pregunta clave: «¿Está la TF34 guardando el estrecho de San Bernardino?».

Lo cierto es que la respuesta de Halsey llegó mucho más tarde, cuando ya los portaviones de escolta estaban siendo atacados por los acorazados japoneses, y su contenido fue demoledor para Kinkaid: «No. La TF34 está con nuestros portaviones, atacando ahora a los portaviones enemigos».

Kinkaid, sorprendido, puso un radio urgente a Halsey: «Portaviones de escolta atacados por acorazados y cruceros enemigos. Pido inmediato ataque aéreo. Pido también apoyo buques pesados. Mis viejos acorazados tienen pocas municiones».

Capítulo 20

La ofensiva kamikaze

Con la retirada de Kurita hacia el norte, las presas dejaron de ser acosadas y Clifton Sprague no se creía lo que veía; el enemigo se retiraba, todo parecía inexplicable, pero los estadounidenses aprovecharon para poner distancia con el enemigo, reparar averías, tapar vías de agua, recoger aviones, recargar su armamento, etc.

Pero no todo había terminado para TAFFY-3, ni mucho menos. El día 17 de octubre había llegado a Manila el vicealmirante Takihiro Onishi para hacerse cargo de la Primera Flota Aérea. Desde el combate de las Marianas, en el que Spruance había destruido a la mayoría de los aviones y pilotos capaces de operar desde portaviones, labor rematada por Halsey en los ataques aéreos previos al de Filipinas, se había estado fraguando una idea para conseguir eficacia en los ataques aéreos a los portaviones: estrellar contra ellos los aviones con una carga de 250 kilos, naturalmente con la pérdida de la vida del piloto.

Estos aviones eran los restos de lo que quedaba de la aviación japonesa, y llevarían solo combustible para el trayecto de ida, con el fin de suplir el exceso de peso del explosivo con la reducción del combustible. Onishi había pedido voluntarios entre los pilotos después de un vibrante discurso en el que aludió al código de conducta de los antiguos samuráis, y consiguió



El portaviones USS *St. Lo* explotó después del impacto de un kamikaze el 25 de noviembre de 1944. Fuente: Wikimedia Commons

que acompañaba a Halsey, atacó con sus aviones. Estos ataques y los de TAFFY-3 influyeron en la decisión de Kurita que, al no encontrar el grupo de portaviones señalado, optó por retirarse por el estrecho de San Bernardino con los buques que todavía le quedaban, en la creencia de que el Plan SHO había fracasado y debía salvar la parte de su fuerza que todavía le quedaba. Los cruceros pesados *Chokay*, *Chikuma* y *Suzuya* estaban tan dañados que tuvieron que ser hundidos por los propios destructores para evitar que cayeran en manos del enemigo, y esto lo había conseguido una fuerza de segunda línea actuando con coraje.

Capítulo 21

La batalla de cabo Engaño

En el norte, Jisaburo Ozawa estaba satisfecho porque había conseguido apartar a Halsey del golfo de Leyte. Así como a las 20:00 horas del día 24 creía que el Plan SHO había fracasado, pues sabía que Kurita había dirigido a su fuerza hacia el oeste, volvió a alegrarse una hora después cuando supo que Kurita había vuelto a invertir el rumbo y se dirigía a atacar, y Toyoda confirmó que todas las unidades de la Flota Combinada se dirigían hacia sus objetivos.

Ozawa había salido del mar de Japón el día 20 por el estrecho de Bungo, y al día siguiente continuó su camino hacia el sur mientras sus aviones de exploración barrían un amplio sector por su proa, pero no avistaron nada que hiciera sospechar la presencia del enemigo. El primer indicio que tuvieron los japoneses de su cercanía fue una comunicación, al parecer cercana, detectada por el acorazado portaviones *Hyuga*, por lo que la fuerza se dirigió al sureste, con el fin de llamar la atención del buque que había transmitido. Además, emitió al éter un radio bastante largo con la finalidad de que fuese interceptado por el enemigo.

En la mañana del día 23, envió de nuevo aviones de reconocimiento hacia el sector en que se había localizado la comunicación, con resultado

Capítulo 22

Desenlace, críticas y conclusiones

Lo único que encontró Badger al llegar a San Bernardino fue al destructor *Nowaki*, que fue sorprendido mientras recogía a los supervivientes del *Chikuma* y también terminó hundido. La fuerza de Kurita fue atacada durante su retirada por el grupo de McCain y por el de Bogan, pero no consiguieron hundir a ningún barco más aunque, antes de llegar a su base, los japoneses fueron atacados por la aviación del Ejército del Aire basada en la isla de Morotai, pero lograron llegar a Brunéi.

La batalla fue una victoria aplastante de los Estados Unidos, los japoneses perdieron tres acorazados, un portaviones de escuadra, tres portaviones ligeros, seis cruceros pesados, cuatro cruceros ligeros, y nueve destructores, mientras las pérdidas estadounidenses fueron: un portaviones ligero, dos portaviones de escolta, dos destructores de escuadra y un destructor de escolta. A partir de entonces, la Marina japonesa quedó relegada a papeles secundarios, el destino de las Filipinas quedó sentenciado y la flota del Pacífico pudo ejercer el poder naval a sus anchas.

Cronología de la guerra del Pacífico

- 7 de diciembre de 1941 La Primera Flota Aérea japonesa atacó a la flota estadounidense del Pacífico en Pearl Harbor. Hundieron seis acorazados, tres cruceros y cuatro barcos más.
- 10 de diciembre de 1941 Ochenta y ocho aviones japoneses hundieron al acorazado HMS *Prince of Wales* y al crucero de combate HMS *Repulse* en el Mar de la China meridional.
- 31 de diciembre de 1941 El almirante Chester Nimitz asumió el mando de la flota del Pacífico en sustitución del almirante Husband Kimmel.
- 11 de enero de 1942 El portaviones USS *Saratoga* sufrió el impacto de un torpedo lanzado desde un submarino japonés.
- 20 de enero de 1942 Aviones de cuatro portaviones japoneses comenzaron el bombardeo de Rabaul, en Nueva Bretaña. Buques de guerra estadounidenses

Anexo I

Organización de las fuerzas contendientes

FUERZA ESTADOUNIDENSE

Tercera Flota

Tercera Flota			
Mando: comandante en jefe almirante William F. Halsey, con insignia en el acorazado <i>New Jersey</i>			
Task Force 38			
Primera Fuerza Operativa de Portaviones			
Mando: comandante vicealmirante Marc. A. Mitscher, con insignia en el portaviones <i>Lexington</i>			
Grupo operativo 38.1		Grupo operativo 38.2	
Mando	Comandante vicealmirante J. S. McCain	Mando	Comandante contralmirante G. F. Bogan
Portaviones	<i>Wasp, Hornet, Hancock</i>	Portaviones	<i>Intrepid</i>
Portaviones ligeros	<i>Monterey, Cowpens</i>	Portaviones ligeros	<i>Cabot, Independence</i>
Cruceros pesados	<i>Chester, Salt Lake City, Pensacola</i>	Acorazados	<i>Iowa, New Jersey</i>
Crucero ligero	<i>Oakland</i>	Cruceros ligeros	<i>Vincennes, Biloxi, Miami</i>
Crucero ligero antiaéreo	<i>San Diego</i>	Destrucciones	16
Destrucciones	13		
Grupo operativo 38.3		Grupo operativo 38.4	
Mando	Comandante contralmirante F. C. Sherman	Mando	Comandante contralmirante R. E. Davison
Portaviones	<i>Essex, Lexington</i>	Portaviones	<i>Franklin, Enterprise</i>
Portaviones ligeros	<i>Langley, Princetown</i>	Portaviones ligeros	<i>San Jacinto, Bellau Wood</i>
Acorazados	<i>Massachussets, South Dakota</i>	Cruceros pesados	<i>New Orleans, Wichita</i>
Cruceros ligeros	<i>Santa Fe, Mobile, Birmingham</i>	Destrucciones	13
Crucero ligero antiaéreo	<i>Reno</i>		
Destrucciones	15		

Task Force 34

La Task Force 34 de fuerzas pesadas se formó el día 25 de octubre a las 4:30 para completar la destrucción de los portaviones enemigos, una vez que los portaviones estadounidenses hubieron atacado a sus homónimos japoneses. Esta fuerza es la que el almirante de la Séptima Flota, Thomas Kinkaid, suponía en el estrecho de San Bernardino protegiendo el acceso norte al golfo de Leyte.

Task Force 34	Mando: comandante vicealmirante Willis A. Lee, Jr. con insignia en el acorazado <i>Washington</i>	Grupo Operativo 34.1 Línea de batalla	Mando: comandante vicealmirante W. A. Lee	Unidad Operativa 34.1.1	Acorazado	<i>Iowa</i>
				Unidad Operativa 34.1.2	Acorazados	<i>Massachusetts, Washington</i>
				Unidad Operativa 34.1.3	Acorazados	<i>South Dakota</i> <i>Alabama</i>
		Grupo Operativo 34.2 Flanco derecho	Mando: contralmirante F. E. M. Whiting	Unidad Operativa 34.2.3	Destructores	4
				Unidad Operativa 34.2.4	Destructores	4
		Grupo Operativo 34.3 Centro	Mando: comandante contralmirante C. T. Joy	Unidad Operativa 34.3.1	Acorazado	<i>Wichita</i> (buque insignia)
					Crucero	<i>New Orleans</i>
		Grupo Operativo 34.4 Flanco izquierdo	Mando: comandante contralmirante L. T. Du Bose	Unidad Operativa 34.4.2	Crucero ligero	<i>Santa Fe</i> (buque insignia)
				Unidad Operativa 34.4.3	Crucero ligero	<i>Mobile</i>
					Destructores	6

Anexo II

Características de los barcos y aviones contendientes

PORTAVIONES ESTADOUNIDENSES

Clase *Yorktown*

Los portaviones de la clase *Yorktown* se empezaron a construir en 1933 y se concluyeron en 1937. Sus características estuvieron limitadas por los tratados internacionales vigentes. Los portaviones de la clase *Yorktown*, fueron el USS *Yorktown* (CV-5), el USS *Enterprise* (CV-6) y el USS *Hornet* (CV-8).

El USS *Yorktown* (CV-5) fue el primero de la serie y entró en servicio en septiembre de 1937. Intervino en la batalla del mar del Coral en la que, después de hundir a varios transportes japoneses, fue atacado por aviones del portaviones *Zuikaku* y alcanzado por una bomba de trescientos cincuenta kilogramos que le produjo graves daños en sus calderas y mamparos, pero el 27 de mayo de 1942 pudo llegar a Pearl Harbor para realizar las imprescindibles reparaciones, ya que fue requerido con urgencia para hacer frente a una importante intervención enemiga sobre Midway. Se le efectuó una reparación con extrema rapidez, con turnos de día y noche de las cuadrillas de obreros del arsenal, para hacerse a la mar de inmediato.

Clase *Independence*

Esta clase la constituyeron nueve portaviones ligeros. Entraron en servicio en 1943 y el último que permaneció en actividad fue el USS *Cabot*, que sirvió en la Marina española con el nombre de *Dédalo*, donde permaneció hasta 1988. La construcción de esta serie se decidió cuando se vio que la de los portaviones clase Essex iba a tardar más de lo esperado y se hizo necesaria la construcción de un grupo de portaviones ligeros de escuadra para apoyar a los grandes portaviones que se encontraban en servicio. Se construyeron a partir de nueve cruceros ligeros de la clase *Cleveland*, cuando todavía estaban en construcción, y se decidió convertirlos en portaviones ligeros, que fueron puestos en servicio a lo largo del año 1943. A continuación se señalan los que participaron en la batalla del golfo de Leyte:

- USS *Independence* (CVL-2). Entró en servicio el 14 de enero de 1943. Fue hundido como blanco en 1951.

Fotografía del portaviones
USS *Independence*. Fuente:
National Archives US
Navy



- USS *Princeton* (CVL-23) Entró en servicio el 25 de febrero de 1943 y fue hundido en el estrecho de San Bernardino el 24 de octubre de 1944.
- USS *Belleau Wood* (CVL-24) Entró en servicio el 31 de marzo de 1943. El 12 de diciembre de 1960 fue vendido a Francia y estuvo en servicio hasta su desguace en 1961. Su nuevo nombre fue *Bois Bellau*.
- USS *Cowpens* (CVL-25) Entró en servicio el 28 de mayo de 1943 hasta el 13 de enero de 1947.

- USS *Monterey* (CVL-26) Estuvo en servicio desde el 17 de junio de 1943 hasta el 16 de enero de 1956.
- USS *Langley* (CVL-27) Entró en servicio el 11 de agosto de 1943 hasta el 11 de febrero de 1947. El 10 de marzo de 1963 fue vendido a Francia como *Lafayette* y fue desguazado en 1964
- USS *Cabot* (CVL-28) Estuvo en servicio en Estados Unidos desde el 24 de julio de 1943 hasta el 21 de enero de 1955. En agosto de 1989 fue vendido a España como *Dédalo* y fue desguazado en 2002.



Fotografía del portaviones USS *Cabot*. Fuente: Naval History and Heritage Command

- USS *San Jacinto* (CVL-30) Estuvo en servicio desde el 15 de noviembre de 1943 hasta el 1 de marzo de 1947.



Fotografía del portahelicópteros *Dédalo*. Fuente: Wikimedia Commons



Brewster F2A-3 Buffalo durante un vuelo de adiestramiento en Florida el 2 de agosto de 1942. Fuente: US Naval History and Heritage Command

en los escuadrones del Cuerpo de Marines en la batalla de Midway, pero no constituyeron rival para los Zero cuando las primeras oleadas de aviones japoneses llegaron a Midway. Allí les esperaban unos veintiocho anticuados Buffalo que, tripulados por inexpertos pilotos estadounidenses, hicieron lo que pudieron, pero se produjo una gran matanza en la que fueron derribados quince aparatos y los que lograron regresar a la isla resultaron muy dañados.

Características generales:

- El Brewster F2A Buffalo era un avión de caza fabricado por la compañía de los Estados Unidos Brewster Aeronautical Corporation. Entró en servicio en abril de 1939 y fue retirado en 1948. Se construyeron en total 509 unidades.
- Sólo iban tripulados por un piloto.
- Dimensiones: longitud: 7,9 metros; envergadura: 10,7 metros; altura: 3,63 metros; superficie alar: 19,408 m²; peso vacío: 1.717 kilogramos; peso cargado: 2.286 kilogramos; planta motriz: un motor Wright R-1820-34 Cyclone, radial de 9 cilindros; potencia: 701 kW (940 HP; 953 CV); hélice de tres palas; velocidad máxima operativa: 516 km/h (321 MPH); velocidad crucero: 275 km/h (171 MPH); alcance: 2.703 kilómetros ; techo de vuelo: 9.144 metros (30.00 ft); régimen de ascenso: 744 m/min.



Grumman F4F-4 Wildcat del Escuadrón de combate 41 de la Armada de los Estados Unidos a principios de 1942. Fuente: Official US Navy photograph

Características generales:

- Se trata de un avión de caza construido en los Estados Unidos por la compañía Grumman/General Motors, que entró en servicio en diciembre de 1940 y fue retirado en 1945. Se construyeron 7722 unidades.
- Dimensiones: con un sólo tripulante y una capacidad de carga de 90 kilogramos en bombas, longitud: 8,76 metros; envergadura: 11,58 metros; altura: 2,8 metros; superficie alar: 24,15; peso vacío: 2.610 kilogramos; peso máximo al despegue: 3.610 kilogramos; planta motriz: un motor radial doble estrella Pratt & Whitney R1830-86; potencia: 1.223 kW (1 686 HP; 1.663 CV); una hélice de tres palas de paso variable y velocidad constante por motor; velocidad máxima operativa: 545 km/h (339 MPH); alcance en combate: 1240 kilómetros (670 mi); techo de vuelo: 12.000; régimen de ascenso: 1.950 pies/min.
- Armamento: 6 ametralladoras Browning de 12,7 milímetros y 240 disparos cada una; Bombas: dos de 45 kilogramos (100 libras).

ACORAZADOS ESTADOUNIDENSES

Acorazados clase *Iowa*

La Clase *Iowa* estaba compuesta por seis acorazados construidos entre 1939 y 1940 para escoltar los destacamentos de portaviones en el teatro del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. Fueron los siguientes: USS *Iowa* (BB-61), USS *New Jersey* (BB-62), USS *Missouri* (BB-63), USS *Wisconsin* (BB-64), USS *Illinois* (BB-65) y USS *Kentucky* (BB-66).

Estos acorazados se construyeron como respuesta a la necesidad de proporcionar barcos rápidos con artillería gruesa para dar escolta a los portaviones clase *Essex*. En 1938, la Armada de los Estados Unidos dirigió sus esfuerzos al desarrollo de un acorazado 45.000 toneladas capaz de pasar el canal de Panamá, lo que limitaba su manga a 34 metros. La artillería de 406



Fotografía del acorazado USS *Iowa* disparando su artillería de 16 pulgadas.



Fotografía del acorazado USS *Washington* en pruebas. Fuente: Naval Historical Center. Bureau of ships. Collection of the US National Archives

Características generales:

- El USS *North Carolina* fue construido en el astillero naval de Nueva York y el USS *Washington* en el astillero naval de Filadelfia.
- Desplazamiento: 44.800 toneladas a plena carga.
- Dimensiones: eslora: 222,13 metros; manga: 33,01 metros; calado: 10,59 metros; protección vertical: 305-324 milímetros; horizontal: 104-140 milímetros.
- Armamento: 9 cañones de 406 milímetros, 20 cañones de 127 milímetros.
- Propulsión: 4 turbinas General Electric movidas por 8 calderas Babcock & Wilcox que le proporcionaban una velocidad de 28 nudos; autonomía: 32. 320 km a 15 nudos.
- Dotación: 1.890 hombres.



Fotografía del acorazado USS *New Mexico* bombardeando Okinawa.

Fuente: US Navy Hystory and Heritage Command

- Desplazamiento: 31.000 toneladas a plena carga.
- Dimensiones: eslora: 190 metros; manga: 29,69 metros; calado: 9,10 metros.
- Armamento: 12 cañones de 356 milímetros, 14 cañones de 127 milímetros, 2 tubos lanzatorpedos.
- Velocidad: 21 nudos; autonomía: 14 800 kilómetros.
- Dotación: 1.084 hombres.

Acorazados clase *Tennessee*

Sólo se construyeron dos barcos, el *Tennessee* y el *California*, que eran una versión modificada de los *New Mexico*. Ambos sufrieron daños importantes durante el ataque a Pearl Harbor, pero sobrevivieron a la Segunda Guerra Mundial.

El *Tennessee* y el *California* incorporaron muchas de las innovaciones de los *New Mexico*, con mayor protección antitorpedos y baterías secundarias situadas en la cubierta superior, así como sistemas mejorados de control de tiro y mayor alcance en los cañones de 356 milímetros, al elevarse hasta



Fotografía del crucero *Mogami* en pruebas en la bahía de Sukumo a 36 nudos. 20 de marzo de 1935. Fuente: Ariga's Warship Photo Gallery

Mogami fue también alcanzado sufriendo graves daños y muchas bajas. A duras penas logró llegar a Truk, donde se le realizaron reparaciones de emergencia. En el astillero de Kure fue parcialmente desmantelado. Se le dotó de artillería antiaérea y se reconvirtió en un híbrido con una cubierta para once hidroaviones.

El *Mogami*, después de haber sido machacado por los acorazados y cruceros pesados de la Séptima Flota de los Estados Unidos en el estrecho de Surigao, era el único buque pesado superviviente de la escuadra del vicealmirante Nishimura, de la que se hundieron los veteranos acorazados *Fuso* y *Yamashiro*. Aunque fue muy dañado, no resultó hundido por ser el último de la formación. A la salida del estrecho, el crucero *Nachi* de la división del vicealmirante Shima colisionó con él. Tras una posterior explosión, quedó al garete. Alcanzado por lanchas torpederas y la aviación estadounidense, reaccionó con eficacia y logró derribar a algunos de sus agresores, pero quedó convertido en una ruina flotante. El destructor *Akebono* fue destacado en su auxilio para darle remolque pero, ante la gravedad de los daños, se transbordó a los supervivientes al destructor y se remató con torpedos en el mar de Mindanao.



Fotografía de destructores *Shigure* y *Semidare* operando en la costa de Bougainville, 6 de octubre de 1943. Fuente: TAIMECHI, Hara, SAITO, Fred y PINEAU, Roger. *Destroyer Captain*. Nueva York: Ballantine Books, 1964.



Destructor *Yamakaze* (misma clase que el *Shigure*).
Fuente: Clase Yamakaze. US Government

Anexo III

Comandantes contendientes

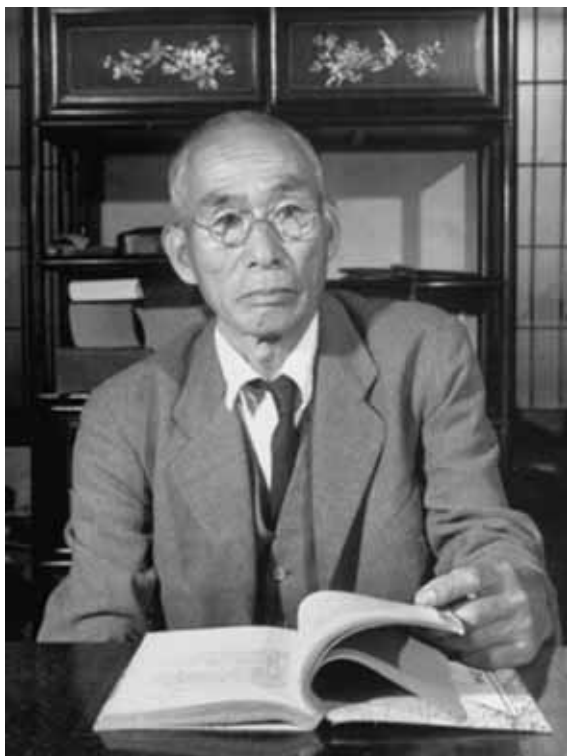
COMANDANTES ESTADOUNIDENSES CONTENDIENTES

Chester William Nimitz

Chester William Nimitz nació en Fredericksburg el 24 de febrero de 1885. Fue un almirante y comandante en jefe estadounidense de las Fuerzas Aliadas en el teatro del Pacífico Central durante la Segunda Guerra Mundial. Además de ostentar el mando de la flota fue comandante de los submarinos en el Pacífico.

En 1901 ingresó en la Academia Naval y en 1905 se graduó con un puesto destacado en su promoción. Especialista en submarinos, fue comandante de los submarinos USS *Plunger*, USS *Snapper* y USS *Narwhal*. El 10 de agosto de 1917 fue nombrado ayudante del almirante Samuel S. Robinson, comandante de la Fuerza de Submarinos de la Flota del Atlántico de Estados Unidos (COMSUBLANT).

De mayo de 1919 a junio de 1920 fue segundo comandante en el acorazado USS *South Carolina* con base en Pearl Harbor. En junio de 1922 se



Fotografía del vicealmirante Takeo Kurita sentado en su escritorio después de la Segunda Guerra Mundial. Se le puede ver en uniforme en la página 125.

Ozawa, que actuaba como señuelo, pues sus portaviones solo disponían de unos pocos aviones.

Kurita pasó de noche el estrecho de San Bernardino y sorprendió a los estadounidenses durante las operaciones de desembarco, concretamente a la fuerza de portaviones de escolta 77.4.3, apodada TAFFY-3, perteneciente a la Séptima Flota del almirante Tomas S. Kinkaid. Después de hundir un portaviones y dos destructores, dio orden de retirarse, lo que permitió al enemigo reponerse y contraatacar.

Kurita fue muy criticado por su actuación en esta batalla y, una vez cesado, se le asignó el mando de la Academia Imperial Naval Japonesa. Después de la rendición de Japón se retiró, y falleció en 1977.

Jisaburo Ozawa

Nació el 2 de octubre de 1866 en Koyu y se graduó en la Academia Naval en 1909. En 1912 ascendió a alférez de navío y en 1915 a teniente de navío. Embarcó en varios barcos de la Armada Imperial y se especializó en

Fotografía del Vicealmirante Kiyohide Shima. Fuente: DULL, Paul S (1978). *A battle history of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*. Estados Unidos: Naval Institute Press, 2007.



por lo que llegó más tarde y se encontró con los restos de la escuadra de Nishimura. A la vista de la situación, tras lanzar una salva de torpedos contra los barcos estadounidenses, recogió los restos de la escuadra de Nishimura y se retiró. Durante la retirada, el crucero *Nachi* colisionó con el *Mogami*, de la escuadra de Nishimura, que más tarde sería hundido por la aviación estadounidense.

Bibliografía

BEECUELL, Thomas. *The quiet warrior: A biography of admiral Raymond Spruance*. Annapolis: Naval Institute Press, 1974.

BELOT, Raymond de. *La guerra aeronaval en el Pacífico: 1941-1945*. Madrid: Editorial Naval, 1982.

CARRERO BLANCO, Luis. *España y el mar*. Tomo II. *Centro de estudios constitucionales*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1941.

CHURCHILL, Winston S. *The Second World War*. Londres: Cassell, 1948-1953.

CUTLER, Thomas. *Battle of Leyte Gulf: 23-26 October 1944*. Annapolis: Naval Institute Press, 1994.

DAVISON, John. *La guerra del Pacífico día a día*. Madrid: Libsa, 2005.

—, *Pacific War, Day by Day*. Estados Unidos: Chartwell Books, 2011.