

LA TRISTE EPOPEYA DEL CRUCERO NORTEAMERICANO “USS INDIANÁPOLIS”

Introducción

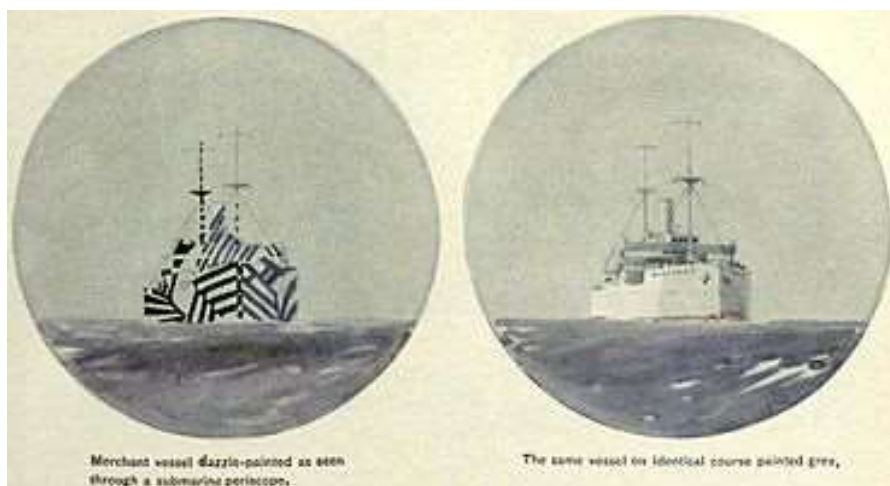
El crucero pesado “USS INDIANÁPOLIS CA-35” fue el último buque de superficie norteamericano hundido por los japoneses antes de que se produjera la rendición de Japón con motivo del lanzamiento de las dos bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1.945. Antes de la sgm el “USS Indianápolis” fue el buque de la Navy en el que el presidente Roosevelt realizó en 1.936 una gira con miembros de su gobierno por el continente sudamericano, especialmente por Argentina. Posteriormente fue el buque insignia de varios almirantes de la Navy en la sgm.



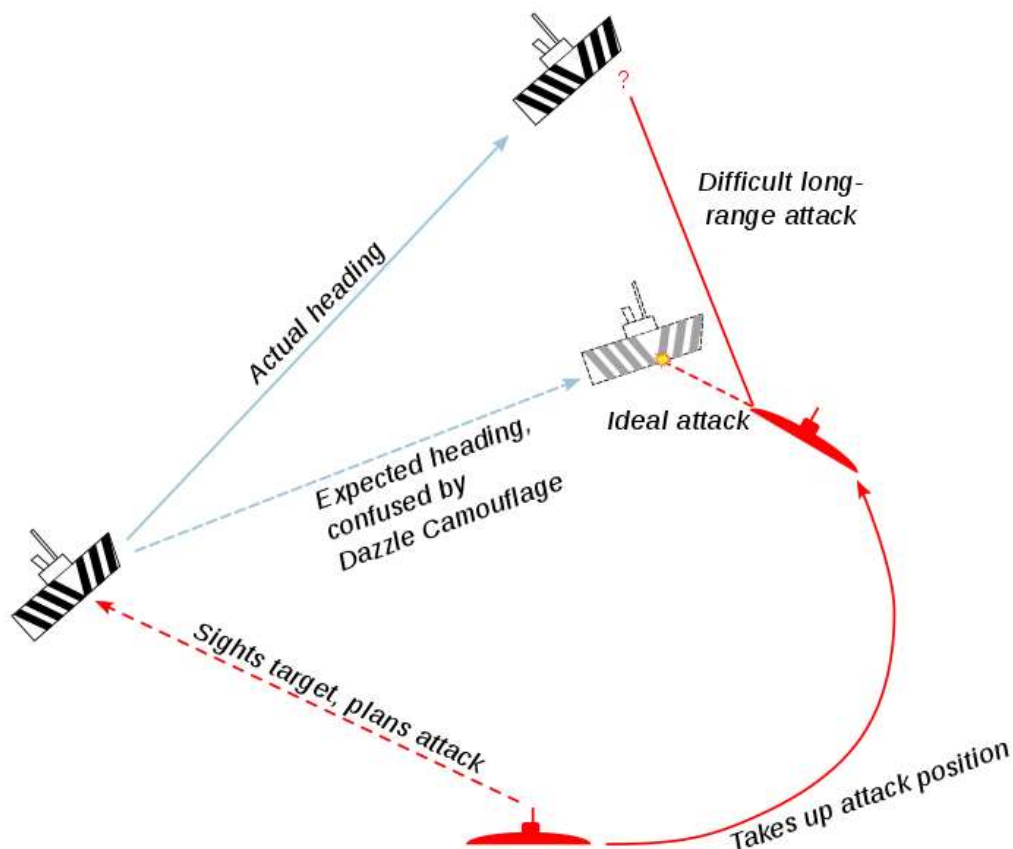
Destructor pesado USS Indianápolis en el Pacífico con pintura de “camuflaje de deslumbramiento” -pinturas geométricas científica y estratégicamente colocadas para que los submarinos enemigos, a través de sus periscopios, no pudieran hacer bien el cálculo de las distancias para ajustar correctamente sus torpedos-. Es una estrategia muy antigua, hoy en desuso por la llegada de las actuales tecnologías como el radar naval de alta precisión y la ayuda de satélites con el GPS y algunas otras más.

La vida operativa del crucero pesado de la Navy “USS Indianápolis” en el transcurso de la sgm le llevó a participar en muchas acciones en la guerra del Pacífico contra los japoneses, incluidas la batalla de Iwo Jima y la de Okinawa.

Como consecuencia de los daños sufridos por ataques kamikazes japoneses en marzo de 1.945, el US Indianápolis hubo de ser enviado a California, a San Francisco, en donde tuvo que pasar unos meses de reparación y modernización de su armamento.



Camuflaje deslumbrante. Desde el periscopio del submarino su comandante ve un barco mercante con un camuflaje deslumbrante (izquierda) y el mismo barco sin camuflar (derecha), Enciclopedia Britannica ,1922.



Esquema de cómo funcionaba el camuflaje de deslumbramiento (también llamado Dazzle camouflage) para conseguir que que los submarinos enemigos no pudieran hacer bien los cálculos correctos para lanzar sus torpedos contra él. Con una buen "deslumbramiento" el submarino atacante erraba el tiro, aunque él creyera que lo tenía centrado en su punto de mira. La finalidad del deslumbramiento no era ocultar, sino dificultar la estimación que el enemigo pudiera hacer del alcance, velocidad y rumbo de un objetivo.

Cuando el USS Indianápolis terminó todas las reparaciones fue dado como “listo para el combate”, a falta de una última “prueba de mar”, de modo que en abril de 1.945 se encontraba en San Francisco esperando efectuar esa su última prueba para incorporarse al Pacífico y continuar la lucha contra Japón. Y, de momento, lo dejamos aquí.

Simultáneamente a las batallas que estaban produciéndose en el Pacífico, en las que los americanos estaban haciendo una auténtica “reconquista de infinidad de islas” que habían sido tomadas por Japón en la primera fase de la segunda guerra mundial con gran éxito, debemos resaltar un acontecimiento fundamental ocurrido en los EEUU en esa misma época.

En Alamogordo, estado de Nuevo México, en la primavera de 1.945 estaba ya a punto de culminarse el “**proyecto Manhattan**”, proyecto que había costado **cinco años** de duros trabajos y en el que habían intervenido más de **125.000 personas** con un gasto superior a los **DOS MIL MILLONES DE DÓLARES** de la época (2.000.000.000 \$, ¡una cifra tremendamente elevada para aquellos tiempos) proyecto del que casi el 40% de los científicos involucrados en él tenían muchas y muy abundantes dudas sobre si “aquello” acabaría finalmente en algo exitoso o fracasaría estrepitosamente.

Pero esa incógnita quedó despejada el 16 de abril de 1.945 con la prueba llevada a cabo en Alamogordo, pues resultó ser todo un éxito y dio como resultado la decisión del gobierno norteamericano de emplear esta mortífera “nueva arma” contra los japoneses, después de muchas y muy violentas discusiones en la alta cúpula política y militar de los EEUU.

El dilema que tenían que resolver los estrategas militares norteamericanos que aconsejaban al señor presidente de los EEUU era decantarse por una de las dos propuestas que habían llegado como fin de las discusiones. Debían decidirse - para acabar la guerra con Japón- bien **invadiendo su territorio**, utilizando su ejército de tierra y los infantes de marina, los marines, en un desembarco en todas las islas principales de Japón **o lanzar el “nuevo ingenio”**, que así comenzaron por llamar a la bomba atómica, para demostrarles a los nipones el tremendo daño que podrían causarles si no se rendían.

Los fuertes debates que tenían en cúpula de mando político y militar se complicaban porque los norteamericanos conocían muy bien que en el ejército japonés no existe la palabra rendición, por lo que sus altos jefes (aunque también con división de opiniones entre algunos de sus generales) abogaban por una defensa a ultranza de sus islas “**hasta la muerte de todos**”, ya que no existe para ellos ninguna opción de rendición.

En aquellas reuniones de altísimo nivel -el señor presidente de EEUU con sus asesores militares y resto de políticos y asesores del gobierno- se pusieron sobre el tapete algunos hechos, como la reciente reconquista de los enclaves de **Iwo Jima** y especialmente **Okinawa** en cuya conquista -culminada el 2 de julio de 1.945- habían vencido tras una tan sangrienta lucha por lo que los americanos

se preguntaban “cuántas vidas más harían falta para completar la invasión del Japón”.

En la conquista de Okinawa los norteamericanos sufrieron un 35% de bajas, con casi 50.000 hombres, entre muertos, heridos y desaparecidos. Una cifra escandalosamente alta para el alto Estado Mayor norteamericano, además de ser una cifra de **muy difícil venta al pueblo llano americano**, que era el que ponía los muertos.

En medio de aquellas fuertes discusiones el general Marshall intervino poniendo sobre la mesa una “estimación teórica” -hecha por el Alto Estado Mayor del Ejército- del coste en bajas propias, si finalmente se inclinaban por la invasión del territorio japonés con la infantería.

El general Marshall cifró en "**más de un millón de bajas**" lo que podría costar la operación militar con ese procedimiento, terrible cifra que horrorizaría al pueblo americano, por lo que era partidario más bien del uso del que ya llamaban entre ellos el “nuevo ingenio”, en vez de arriesgarse a realizar la invasión de la nación japonesa por tierra.

Todos los datos y todas las opiniones fueron escrupulosamente examinadas, contrastadas, debatidas y contradebatidas en largas y tensas sesiones de los reunidos. Como había que tomar una decisión -para aceptar cualquiera de las dos opciones- que implicaba un gran número de vidas humanas en juego, sensibles como eran a ese fatídico número de pérdida de vidas, la mayoría comenzó a decantarse hacia el lado del lanzamiento de la bomba. Los cálculos de aquella teórica pérdida de vidas pesaron lo suficiente para que cristalizara en la decisión del recién llegado presidente, Harry Truman, (vicepresidente de Roosevelt hasta el 12 de abril de 1.945), en que por defunción de su presidente, asumió el puesto de presidente. Truman no vaciló y decidió emplear la bomba atómica, con lo que terminó con todas las discusiones.

Regresamos al “USS INDIANÁPOLIS”

Finalizada exitosamente el día 16 de abril de 1.945 la primera prueba de la bomba atómica en Alamogordo, y decidido su empleo por el presidente Truman, había que afrontar otro problema, trasladar a la isla de Tinian en el archipiélago de las islas Marianas las dos únicas bombas atómicas de que disponían en aquel momento los EEUU. Las dos bombas, “bautizadas” con el apodo de “Thin man”, que luego se llamaría en clave “Little boy” y que era la de uranio, bomba que se lanzaría sobre Hiroshima y la otra era la “Fat man”, la segunda que se usó contra Nagashaki y que era de plutonio.

El proyecto era que, una vez las bombas llegaran a la isla de Tinian los aviones B-29 del 509 escuadrón, al mando del coronel Tibbetts, se encargarían de ellas para bombardear Japón en agosto de ese mismo año.

Muchas de las piezas clave de las bombas fueron duplicadas y enviadas por vía aérea y por mar a la isla Tinian. La razón fue que querían asegurar su llegada y necesitaban poder cubrir la posibilidad de que algún submarino japonés hundiera a alguno de los barcos “transportadores de las piezas”; por eso duplicaron los componentes más importantes para asegurarse de que las bombas llegarían a destino.

Y en el reparto de buques que la Navy hizo para que efectuasen el transporte ocurrió que, ante la prisa de hacerlo para “anteayer” el buque más cercano a Alamogordo en aquel momento era el USS INDIANÁPOLIS, que estaba en los astilleros de San Francisco, listo para el combate, a falta de tan solo la prueba de mar.

A la vista de ello -y repetimos que la premura agobiaba al gobierno norteamericano- el Alto Mando de las fuerzas armadas americanas, por decisión del presidente de la nación decidió suspender la prueba de mar del USS Indianápolis, así como cualquiera otra tarea y el USS Indianápolis fue uno de los designados para llevar hasta Tinian una importante parte del “nuevo ingenio”.

Su orden de marcha indicaba claramente que su misión era llegar a Tinian **en el menor tiempo posible y entregar allí la mercancía.**

El capitán del USS Indianápolis era Charles Buttler Mc Vay -capitán de navío- quien recibió a primeros de julio la orden de salida para un “destino secreto” (figuraba el destino en sobre cerrado y lacrado, sobre que debía abrirse “**no antes de estar 5 millas fuera del puerto**”. Esta precaución de no conocer el destino hasta haber abandonado el puerto se hizo para mayor seguridad, ya que “al no saberlo nadie, nadie podía irse de la lengua”). La orden especificaba que debía producirse la salida el 16 de julio de 1.945.

El capitán Mc Vay, recibida la orden para su buque, ordenó que lo aprovisionasen a tope y, cuando terminó esas labores, lo dio listo para cumplir la misión recibida. En el protocolo que recibió para cumplir su secreta misión iban también unas órdenes muy claras referentes a su “secreta carga” que transportaba. **Esa carga secreta, sobre la que no debía hacer ninguna pregunta** tenía, en caso de ser atacado por el enemigo, **“prioridad absoluta por encima de las vidas de los tripulantes”**: Si ocurría que el enemigo hundía su buque y había posibilidades de utilizar botes salvavidas, “era prioritario poner “la carga” en uno de ellos, aun a costa de la vida de los marines. Y si no había posibilidad alguna de salvamento, la carga debía enviarse al fondo del mar, como objetivo principal”.

Con estas instrucciones el 16 de julio de 1945 -tres meses después de haber explotado con éxito la primera bomba atómica de la historia de la humanidad en Alamo Gordo, con la seguridad garantizada de que el proyecto Manhattan había funcionado, y ya estaba terminado y adaptado para ser lanzado desde un bombardero B-29, ese día, como a las tres de la madrugada, para evitar cualquier tipo de espectadores -y posibles espías- aparecieron en un apartado muelle del puerto militar de San Francisco, en donde estaba anclado el USS Indianápolis, una serie de grandes camiones con varias cajas también grandes, forradas de plomo. Todo ello estaba dirigido y manejado por personal del

proyecto Manhattan, de la Navy y del FBI, que se encargaron de colocar con mucho cuidado dos contenedores cilíndricos y una caja grande de madera recubierta de plomo en uno de los hangares del buque. Las órdenes recibidas por el capitán del crucero hacían referencia al tratamiento del personal embarcado de la Navy con respecto a la “carga secreta” en el sentido de que debía ser tal que ***nadie de la tripulación debía acercarse a las zonas en las que están estibados los componentes de la “carga secreta”, bajo pena de juicio sumarísimo o pena de muerte inmediata.***

Se colocaron en las entradas de los hangares en donde iban los contenedores metálicos protegidos por fundas de plomo, centinelas armados con la orden de no dejar pasar absolutamente a nadie.

En lo que atañe al capitán de navío Mc Vay, en cuanto recibió su orden para esta misión -unos diez días antes de la partida- ante aquella orden tan “extraña”, intentó brujulear, tratando de averiguar “algo” de aquella misteriosa misión. Y comenzó preguntando a varias de sus amistades de alta graduación de la Navy en San Francisco, para tratar de sonsacarles algún dato, pero no consiguió absolutamente nada porque nadie allí sabía nada; lo único que le dijeron muy seriamente fue que se abstuviese de preguntar más, porque ***“había orden de no comentar absolutamente nada de nada referente a esa “misión especial”.***

En ruta hacia su objetivo

Con la carga a bordo y la orden de zarpar el 16 de julio, el USS Indianápolis inició su navegación hacia Hawaii -primera etapa de su trayecto, unas 2.040 millas náuticas (3.780km)- sin ningún destructor de escolta para no levantar sospechas en el enemigo. La prioridad era la rápida entrega de su secreta mercancía.

Arribó a Hawaii sin novedad y allí, en medio de iguales medidas de secretismo y de seguridad que en San Francisco, repostó combustible y alimentos en el mínimo tiempo posible e inició su segunda etapa hasta Tinian -otras 3.267 millas náuticas (6.050 km)- llegando sin novedad el 26 de julio, habiendo hecho todo el trayecto en tan solo 10 días, lo que resultó ser todo un récord.

Entregada la carga, el Indianápolis prosiguió hasta la isla de Guam en donde desembarcó unos cuantos militares de la Navy y allí recibió la orden de incorporarse a un grupo de combate de la Navy que estaba en el golfo de Leyte, en Filipinas.

Una vez que el Indianápolis conoció sus órdenes, reclamó la normal protección de destructores de escolta -normalmente los cruceros llevaban escolta- ***pero se le dijo que su ruta transcurriría por aguas “ya limpias de enemigos”, por lo que no hacían falta los destructores; “la ruta es segura”***, le dijeron. Lo que podía hacer era, si quería, era navegar en zigzag para evadir los posibles submarinos japoneses, pero que la zona estaba ya sin enemigos.

La orden recibida era salir de la isla de Guam el 28 de julio y arribar al golfo de Leyte el 31 de agosto. La distancia que le separaba de su destino era de unas 1.135 millas náuticas (2.100 kms.)

La gran tragedia

De acuerdo a sus órdenes el USS Indianápolis zarpó el 28 de julio hacia las Filipinas. La navegación transcurría normalmente hasta que a eso de la media noche del 29 al 30 de agosto de 1.945 -hora del Pacífico- un submarino japonés de la clase I-58 que estaba navegando en superficie en misión de patrullaje en esa misma zona de mar, al este de las islas Filipinas, detectó la presencia del Indianápolis, que fijó su posición como a unos 5 km en rumbo hacia él. El submarino inmediatamente se sumergió y se colocó en posición de ataque, ataque que realizó a unos 1.400 metros lanzándole una andanada de seis torpedos, con intervalos de dos segundos, a cuatro metros de profundidad.

Dos de los seis torpedos hicieron blanco plenamente en el crucero americano, por su babor (izquierda) provocándole dos enormes vías de agua de tal magnitud que en 12 minutos enviaron al crucero americano al fondo del mar. Los impactos fueron enormemente afortunados para los japoneses.

Tras este inesperado y afortunado ataque japonés, los acontecimientos se sucedieron con tal rapidez en el Indianápolis que, aunque se dio la alarma y la orden de abandonar el barco, no hubo tiempo material para organizar medianamente bien la evacuación de los casi 1.200 hombres que había en él.



Ruta entre Tiniam, Guam y su destino al golfo de Leyte, con la posición en la que fue hundido por el submarino japonés I-58.

Aproximadamente unos 300 tripulantes se hundieron irremisiblemente con el acorazado -fueron los que estaban bajo la cubierta, varios niveles debajo, y no tuvieron tiempo material para salir hacia arriba, porque el agua entró a través de las dos grandes brechas producidas en el casco con un caudal enorme de esa masa de agua que unido a la violencia de ella los ahogó instantáneamente.

Los otros 900 que consiguieron subir hasta las cubiertas del crucero, saltaron como pudieron al agua y allí se vieron con tan solo los chalecos salvavidas -y no

todos, pues hubo muchos que no tuvieron tiempo de alcanzar ninguno de ellos y sólo pudieron saltar al agua para salvar la vida con lo puesto. Algunas balsas neumáticas, no todas, se pudieron inflar. La mayoría de los botes de salvamento no pudieron ni siquiera ser sacados de su alojamiento y se fueron al fondo del mar con el barco.

Los infortunios del destino

Al haber recibido, de improviso, los dos impactos mortales que provocaron el rapidísimo hundimiento del crucero pesado USS Indianápolis, el capitán lanzó un mensaje de SOS. También dio la orden de abandonar el barco verbalmente, porque uno de los torpedos, además de provocar un enorme hueco en la estructura del buque, hueco por el que entraba agua con enorme fuerza que destruyó todas sus centrales eléctricas, con lo que todo el buque quedó sin energía eléctrica.

La orden de evacuación, dada y transmitida de viva voz, se pasó como se pudo -dadas las circunstancias- en medio de aquel repentino caos que creó una situación enormemente compleja, ya que la sorpresa, la nocturnidad y la gravedad de los daños recibidos, más la dificultad de la “imposible recepción de ninguna instrucción” -estaban destruidas las centrales productoras de electricidad- se sumó a las demás dificultades.

Muy posiblemente la sorpresa por un lado y sobre todo la rapidez del hundimiento hicieron muy difícil el que la orden de evacuación llegara a toda la tripulación, porque fue prácticamente imposible por falta de tiempo y de medios. La mayoría de los marineros saltaron al agua por imperativo propio de instinto de supervivencia. No necesitaron orden de evacuación (saltaron al agua porque aquello estaba hundiéndose a gran velocidad) y la situación era meridianamente clara, si querían salvar la vida debían abandonar el barco, ya que la alternativa era irse a pique con él. ¡Y no había tiempo que perder!...

Que el ataque en sí fue una gran sorpresa no cabe la menor duda, pero que esa sorpresa se quedó pequeña ante la enorme rapidez con que se hundió el buque, y por ende las terribles consecuencias que causó, también deben tenerse en cuenta. Porque a lo ya expuesto deberíamos añadir que realmente el USS Indianápolis tuvo verdaderamente muy mala suerte, pues no es nada habitual que en combates navales reales un crucero pesado, aun recibiendo fuego enemigo muy duro, reciba daños de tal magnitud que **se vaya a pique en tan solo 12 minutos**, por lo que es muy comprensible el razonar que no pudieran arriar todos los botes de salvamento ni el poder dar la alarma por megafonía -carecían de energía eléctrica en todo el buque- ni ponerse muchos de ellos el chaleco salvavidas... Eran circunstancias en las que primaba salvarse o irse al fondo del mar con el buque.

Sólo los primeros y más próximos al puente de mando oyeron la orden de abandono de viva voz, orden que teóricamente se debía transmitir de unos a

otros, y esos unos y esos otros tendrían tal shock y tan poco tiempo que es difícil valorar el resultado de esa acción.

Pero para complicarlo más el destino también jugó sus cartas contra ellos por la sencilla razón de que su misión inicial -el transporte del material radioactivo de las bombas atómicas (objetivo cumplido perfectamente, batiendo incluso récord de velocidad en la entrega) tuvo un tratamiento tan sumamente secreto dentro de la Navy que ocurrió lo siguiente:

Primero: las llamadas SOS efectuadas desde el Indianápolis no fueron captadas por **ninguna estación ni barco aliado** (cuestión de mala suerte, porque entra dentro de lo que puede pasar) y

Segundo: algunas estaciones de inteligencia americanas -de la gran red que tenían diseminada en varias islas y en varios buques en el Pacífico- **sí captaron el mensaje que el submarino japonés I-58 envió a su almirantazgo**. Esa transmisión que interceptaron algunas estaciones americanas cuando el submarino japonés comunicó su éxito al mando de la marina japonesa ocurrió como una hora después de haber hundido al buque americano. Decía esta comunicación que “había hundido un barco de la clase “Idaho” en aguas del mar de Filipinas”.

Ese mensaje del submarino japonés I-58, como hemos dicho, fue captado por la inteligencia norteamericana.

¿Qué se hizo con esa transmisión? Pues siguiendo el protocolo establecido, lo primero que hicieron fue descodificarlo -los americanos tenían muchas claves de la marina japonesa- y a continuación, siguiendo con su protocolo, aplicaron el reglamento y lo enviaron al centro de mando americano a las 17:00 del 30 de julio (unas 17 horas después del hundimiento, ¡bastante tiempo después del hundimiento!).

¿Y qué pasó? Pues que el comandante del I-58 había comunicado a su almirantazgo: “**hundimiento de un buque americano de la clase “Idaho”** (lo cual era verdad), pero como **nadie en la Navy sabía nada del USS Indianápolis** -porque no figuraba en ninguna documentación de la propia Navy, (¡Era un tema archi secreto!) el mensaje **se descartó y se consideró un mensaje falso o un “farol” de los japoneses o un error**. ya que los canales normales de la Navy no tenían constancia de la presencia de ningún barco suyo de la clase “Idaho” en la zona que decían los japoneses que habían hundido...(Podríamos preguntarnos ¿por qué, una vez cumplida la misión, no levantaron el archi, mega secreto? ¡Ya habían cumplido su misión!). Es decir, la coordinación en la Navy no solo no ayudó nada, sino que falló plenamente en esa ocasión.

Pero no sólo eso fue en sí una desgracia para los naufragos, sino que ocurrieron otras cosas más, como que en el golfo de Leyte -por esa misma razón de ocultar al USS Indianápolis- **nadie le esperaba**, porque su misión era tan importante que al ser tan secreta **nadie sabía nada de él, y nadie había comunicado su destino, con lo que nadie le echó de menos**. En Guam lo único que sabían era que el buque había salido hacia su destino. (De nuevo la pregunta del siglo,

¿Qué parte de la coordinación falló? ¿Por qué nadie en Leyte fue informado de la próxima llegada del USS Indianápolis?

El gran drama de los náufragos

Pero lo crudo, lo verdaderamente angustioso estaba por llegar, porque hemos de regresar a los 900 hombres que habían abandonado su buque y que estaban en aquellas aguas de alta mar, en el mar de Filipinas.

Debemos considerar que un naufragio es ya en sí mismo un auténtico drama. Pero si el hundimiento se produce en tan solo doce minutos, si además ocurre de improviso y de noche, sin medios eléctricos para poder ver, suben muchos grados las dificultades y penalidades de los tripulantes. Los doce minutos que tardó en hundirse ni siquiera dieron tiempo a enterarse de lo que realmente ocurría, pues el desconcierto en todos los tripulantes era totalmente generalizado.

Y con ser eso así, todavía no había llegado algo más peligroso, porque en amaneciendo, resultó que con la claridad apareció un grupo de voraces tiburones tigre (otros los llaman tiburones de aleta blanca) que, siguiendo su instinto se dispusieron a atacarles.

Los marines, viendo el panorama, se agruparon nadando unidos en círculo -dejando en el centro a los marines heridos o imposibilitados, esperando que así podrían repeler a los tiburones. Estos, siguiendo su instinto y costumbre de ataque, ya estaban nadando en círculo y rodeando a los náufragos y estrechando cada vez más su círculo. Esa táctica defensiva les duró algo de tiempo; los hombres pataleaban en el agua y gritaban cuando estaban próximos a ellos y así lograron aguatar varias embestidas sin perder demasiados hombres, pero como a las 4 ó 5 de la tarde aparecieron varias manadas más de tiburones, decenas de ellos que, al encontrarse con tanta cantidad de comida, se prepararon para darse el gran festín.

La zona estaba poblada por nada menos que 900 hombres, la mayoría de ellos en el agua con su chaleco salvavidas algunos, otros no lo llevaban y estaban agarrados a las balsas -a rebosar de hombres- porque había muy poquitas balsas salvavidas, pues no hubo tiempo para sacarlas y la mayoría de ellas se fueron a pique con el buque.

Este durísimo escenario, con sus terribles condiciones y consecuencias, se estaba viviendo sin que nadie de la Navy echara de menos al Indianápolis, porque no tenían noticias de él, se habían tomado tantas grandes medidas para ocultarlo que ¡No existía para la Navy!

En estas condiciones los náufragos -entre los que se encontraba el capitán del buque-, pasaron el día 30 de julio, y el 31 y el 1 de agosto entero, hasta la media mañana del día 2 de agosto en que, como contaremos, llegó el auxilio. ¡Casi cuatro días y sus noches en mitad del océano! luchando por sobrevivir y siendo

constantemente atacados por las manadas de tiburones en aguas cálidas de día y heladas por las noches.

Pero regresando a la patética situación creada, cuando ya llevaban dos días y amaneció el tercero, sin que no apareciera ninguna ayuda, sobrevino otra dificultad que aumentó, aún más, el número de marines devorados por los tiburones.

En las pocas balsas que lograron sacar del buque había agua dulce, pero esa agua había sido envasada en barriles de madera, con lo que esos barriles de madera se contaminaron muy pronto con el agua de mar y ya no sirvió para beber. También había, en las raciones de supervivencia, latas de conserva, pero eran latas de carne salada, con lo que al comerla provocaba sed y era peor el remedio que la enfermedad.

A los problemas físicos se sumaron los otros, los psíquicos, pues la situación se agravó porque bastantes marines, sometidos a aquella extenuante prueba de supervivencia y desesperados y muy débiles por el esfuerzo de mantenerse vivos en aquellas condiciones -calor excesivo de día, frío de noche, hambre y sed, progresiva pérdida de fuerza, heridas, asistir a la muerte de compañeros en las fauces de los tiburones, etc- **bebieron agua de mar**, con lo que sufrieron fuertes alucinaciones que les hicieron abandonar el grupo y alejarse solos de ellos. La consecuencia fue que decenas de ellos fueron engullidos inmediatamente por los tiburones en cuanto abandonaban su grupo.

Durante aquellos días los náufragos vivieron momentos terribles que hicieron perder la cabeza a muchos marineros. Transcribo la declaración de uno de los supervivientes hicieron años después a la BBC inglesa.

“Dos náufragos, por ejemplo, se empeñaron -no sabemos si por la sed o por la desesperación- en que su barco, el «USS Indianápolis» estaba **justo «debajo de la superficie»** y que **podían llegar buceando** hasta los almacenes del buque para coger **algo de agua y comida** (también nombraban los cigarrillos, hasta dulces y helados). «Tres o cuatro chicos se creyeron esta historia y se ofrecieron a ir con ellos”, termina de narrar uno de los marineros supervivientes llamado James. Desconocemos qué sucedió con estos hombres debido a que el superviviente no lo explicó en su relato. **Las alucinaciones por haber bebido agua de mar** costaron las vidas de otros muchos hombres.

Una casualidad trajo la salvación

Cuando el bombardero bimotor PV-1 “Ventura” norteamericano del que iba al mando el joven teniente Willbur Gwinn, con su copiloto el teniente Warren, estaba volando sobre aguas del Pacífico en misión rutinaria de patrulla antisubmarina, de pronto -a las 10:25 horas de la mañana del 2 de agosto- observaron una gran mancha negra sobre el mar y, creyendo que se trataba de un submarino japonés, por lo que descendieron para atacarlo.

Su sorpresa fue mayúscula cuando sobrevolaron la zona a baja altura y los pilotos vieron con sus propios ojos el espectáculo de los tiburones persiguiendo a muchos hombres diseminados en aquella zona. Al principio creyeron que se trataba de japoneses, pero enseguida se dieron cuenta de que eran marines norteamericanos, con lo que el piloto contactó por radio con una estación de escucha en la isla de Peleliu -en el archipiélago de las islas Palaos- a la que transmitió la posición y notificó, textualmente: **¡muchos hombres en el agua!**". Lo que no pudo transmitir fue el nombre del buque hundido, porque no lo sabía, de modo que la Navy seguía sin aclararse. El teniente Gwinn lanzó los botes salvavidas de su avión a los náufragos. En uno de ellos iba un transmisor, y hecho esto regresó a su base.



PV-1 Ventura

La tardía respuesta de la Navy llega a socorrerlos.

Cuando la noticia del naufragio de "un barco" de la Navy llegó al cuartel general de la Navy en el Pacífico y en Washington -como ya hemos citado corría el 2 de agosto de 1.945- inmediatamente lanzaron un avión de reconocimiento "catalina" al mando del teniente Adrian Marks para que volase a la zona señalada del naufragio y notificara la situación de los náufragos y localizase el nombre del barco hundido. Paralelamente se organizó una flota de rescate compuesta por los destructores de la Navy, USS HELM, USS MADISON, Y USS RALPH TALBOT que estaban en un atolón de las islas Carolinas, en Ulithi, con orden de acudir inmediatamente a la zona del desastre. Simultáneamente se ordenó a los también destructores USS Ringness, USS Dufilho y el USS Basset -de patrullaje frente a las islas Filipinas- que acudieran a la zona del desastre. Finalmente, también al USS Register se le dio orden de unirse a la operación de salvamento.

(El "catalina" sobrevoló, en su trayecto hacia su destino, al destructor de escolta USS Cecil J. Doyle y en contacto radio con él alertó a su capitán, Graham Claytor, sobre la emergencia. Claytor, en cuanto comprendió la situación, tomó la decisión de poner rumbo al lugar del naufragio para ayudar al rescate de los supervivientes.)

Cuando llegó el "catalina" a la zona del naufragio les lanzó las balsas y los suministros que llevaba y mientras se los lanzaba, volando bajo, vieron con horror como los tiburones no cesaban de atacar a los náufragos.

El "catalina" tenía la orden de **no amerizar bajo ninguna circunstancia**, pero el teniente Marks desobedeció la orden y amerizó para socorrer a aquellos que estaban más expuestos al ataque de los tiburones. Una vez en el agua, con su hidroavión como barco, recogió a cuantos pudo, ahuyentando a los tiburones como podía moviendo hacia ellos el "catalina".

Sólo cuando comenzaron a subir a los desfallecidos náufragos, el teniente Marks se enteró de que provenían del USS Indianápolis. Esta noticia se transmitió inmediatamente a la superioridad, y así fue como Washington se enteró del naufragio.



Consolidated PBY "catalina". Las siglas PBY se refieren a la nomenclatura de la Navy: PB corresponden a Patroll Bomber y la Y se refiere al fabricante, en este caso la Y era la del Consolidated Aircraft. Hasta la fecha ostenta el récord mundial de mayor número de náufragos salvados, los 56 que recogió.

En su tarea de recoger a náufragos la tripulación del "catalina" no daba abasto. Llegó un momento en que ya no cabían más, físicamente hablando, por lo que el teniente Marks ordenó que colocaran a los que seguían subiendo, sobre las alas del avión y que los sujetaran con las cuerdas de los paracaídas. ¡Y así se hizo! Esta operación dañó los flaps y los alerones del avión- los dejó totalmente inservibles, pero aun así se continuó con ella y el teniente Marks y su tripulación,

más 56 marines a bordo, se dispusieron a esperar la llegada de los buques de rescate. Probablemente ese número de 56 naufragos sea un récord no batido en toda la Navy.

Como habían transcurrido cuatro días en los que muchos marines no tenían chaleco (no les dio tiempo para ponérselo) y había muy pocas balsas. El sol, la sed, las heridas, el frío nocturno, el hambre y el cansancio hicieron mella en ellos, sin citar el banquete inesperado para los cientos de tiburones.

Los siete buques de rescate citados se dividieron la zona a rastrear y hasta el 8 de agosto estuvieron concienzudamente rastreando la zona. El Register recogió a 12, el Talbot a 24, El Madison no encontró a ninguno, el Ringness a 39, el Basset 152 el Doyle 93 y el Dufilho uno. Así se acomodaron los **321 supervivientes** (lamentablemente cinco de los evacuados fallecieron después de rescatados a bordo de los buques salvadores, dado su avanzadísimo estado de gravedad). Antes de iniciar el regreso a sus bases en las islas Filipinas, el "catalina" fue despojado de todo lo salvable y útil y el USS Doyle se encargó de cañonearlo y enviarlo al fondo del océano Pacífico para evitar ser encontrado por los japoneses.

Los espeluznantes números de la tragedia.

El fatídico resultado de este desgraciado naufragio fue que de los 900 hombres que cayeron al agua, **sólo se salvaron 321**, incluido el capitán del barco. Los tiburones fueron los culpables de la casi totalidad de los **579 marines restantes**.

Se podría decir que el destino hizo que este rescate, que podríamos catalogar de milagroso, ocurrió en unas extrañas circunstancias, ya que éstas hicieron que se produjera "en un momento en el que nadie los buscaba y donde nadie los esperaba".

Los destructores también recogieron, en su tarea de búsqueda en la amplia zona a rastrear, los cadáveres de 91 marines. Su identificación fue extremadamente difícil dado el estado de descomposición tan avanzado que presentaban; la mayoría presentaban bocados o mordidas de los tiburones, falta de miembros, incluidas manos y pies, luego no hubo huellas dactilares. Todos recibieron su entierro marineramente en el océano Pacífico.

No se puede engañar a todo el mundo, todo el tiempo.

Charles Butler Mc Vay III era hijo del almirante de la Navy Charles Butler McVay II, que combatió en la primera guerra mundial.

Como capitán de navío (coronel, es la equivalencia) mandaba el USS Indianápolis desde 1.944 hasta su hundimiento. A él le tocó ser el protagonista de la historia que hemos contado -quizás la tragedia más grande de la historia de la Navy- pero ocurrió que con ese hundimiento no terminaron nada bien las cosas para él, pues tuvo que afrontar un consejo de guerra, del que pasamos a centrarnos en él.

Consejo de guerra

El consejo de guerra tuvo su origen en que el Almirante Nimitz -comandante en jefe de las flotas de los EEUU en el Pacífico- ordenó una "investigación" para

intentar averiguar las causas del desastre. Pero la cúpula del Alto Mando de la Navy asentada en Washinton, -con el almirante King, como Jefe de Operaciones Navales- y estaba empeñada en echar la culpa del terrible naufragio a alguien, y no encontrando nada verdaderamente claro, qué mejor cosa que echársela al capitán del buque.

Por el contrario, los almirantes operativos, los que estaban en el Pacífico dando el callo contra un enemigo muy correoso, los japoneses, como el Almirante Nimitz no veían razón para formarle un consejo de guerra, habida cuenta de los muchos errores "cometidos por los altos mandos" de los que el capitán del Indianápolis no tuvo conocimiento o le informaron erróneamente. Como hemos dicho ya Nimitz quería sólo una "investigación" y se opuso al consejo de guerra. También el almirante Spruance -el vencedor de la batalla de Midway- se opuso. Es decir, lo que para el almirante Nimitz debía ser una "investigación" para conocer los hechos y el por qué de ellos, acabó cambiándose en consejo de guerra porque la cúpula del Alto Mando en Washinton -lucha interna entre los burócratas de Washinton y los jefes de los buques en el Pacífico- fueron la causa de celebrarse ese tristemente famosos consejo de guerra.



Contraalmirante Charles McVay III

En ese consejo de guerra hubo tal cúmulo de oscuridades, datos cotrovertidos, pruebas que misteriosamente estaban listas para el juicio pero que, sin saber por qué no se presentaron, nombramiento de abogado defensor "in extremis", cuatro días antes del consejo de guerra, y además novato él, el abogado, porque no le dejaron a McVay elegir su abogado defensor .

Además, todo ello sucedió en un ambiente militar, con todo el escenario de guerra del Pacífico, bastante relajado ya pues el fin de la guerra estaba llamando a la puerta, con lo que las medidas de vigilancia ante posibles ataques, dada la enorme superioridad americana, y la también manifiesta falta de "casi todo" en el bando japonés, estaban bastante más relajadas de lo que debieran.

[El alto mando de la Navy se lo pensó mucho antes de notificar al pueblo estadounidense la gran tragedia del hundimiento del USS Indianápolis, pues la noticia era tremenda, más que dura. Esperaron al 15 de agosto -después de haber lanzado las dos bombas atómicas sobre los japoneses- para que con el

alborozo del éxito atómico, se compensara la fatídica noticia del hundimiento del buque de la Navy, y se mitigara la desastrosa noticia con tan enorme número de muertos.]

El consejo de guerra se programó para el 3 de diciembre de 1.945 con solo dos acusaciones contra el capitán del USS Indianápolis:

No navegar en zigzag para defensa antisubmarina en mar con buena visibilidad y "no haber emitido las órdenes de abandonar el buque".

„El **almirante Nimitz** -jefe de toda la Navy en el Pacífico- por un lado y el **almirante Spruance** -jefe de la V flota en el Pacífico, cuyo buque insignia había sido el USS Indianápolis y que fue el vencedor de la batalla de Midway, **se opusieron a la celebración del consejo de guerra**, pero los "burócratas de Whashington" el **almirante Forrestal**, secretario de estado -ministro de la marina de guerra- y el **almirante King** -jefe de operaciones navales- forzaron con su gran peso su celebración.

Asistió al consejo de guerra -llamado por la defensa- uno de los muy expertos y destacados capitanes de submarinos de la Navy, que declaró que **si el Indianápolis hubiese navegado en zigzag no por ello habría evitado el ser torpedeado por el japonés, que le tenía bien localizado como blanco.**

También fue llamado a declarar -por la fiscalía, la acusación- el **japonés Hashimoto, capitán del I-58** que hundió al US Indianápolis

(Con la rendición de Japón, el comandante de submarinos Hasimoto se había rendido -por orden de sus superiores- a los norteamericanos en el puerto de Kure el 19 de agosto, permaneciendo como prisionero de guerra de los americanos).

Declaró que , efectivamente, **el Indianápolis no navegaba en zigzag, pero que aunque lo hubiera hecho, no cambiaría nada, porque habría conseguido, de todos modos su hundimiento.**

El oficial de rutas de Guam también declaró que **el capitán Mc Vay había solicitado la escolta de destructores, pero que le fue denegada.**

Con estos detalles y algunos más el resultado fue que se le consideró absuelto del delito de no haber dado la orden de abandonar el buque [la defensa demostró que era imposible hacerlo por los medios normales, pues el buque se quedó sin energía eléctrica con el impacto de los torpedos y al hacerlo con el boca a boca, 900 marines saltaron al agua, luego sí funcionó, aunque fuera parcialmente debido a lo rápido que se hundió el buque], pero **fue encontrado culpable del cargo de arriesgar el buque por no navegar en zigzag**

[El almirante Chester Nimitz declaró **que efectivamente las órdenes de navegar en zigzag no se aplicaron en ningún caso, pero que los "reglamentos de la Navy" eran muy claros al especificar que la orden de aplicar la navegación bajo criterio del capitán prevalecía sobre la anterior.** "Misteriosamente" este informe no se presentó como prueba en el consejo de guerra.

Lo que recomendaban los almirantes Nimitz y Spruance era que, en el peor de los casos, a McVay se le podría culpar de un error de juicio y no debía ser acusado de negligencia grave, hecho que provocaría una simple "amonestación" en lugar de arruinar su carrera, como así fue.

Finalizado el consejo de guerra fue condenado a perder 100 puntos temporales en el rango como capitán y otros 100 puntos permanentes en el rango como comandante. No estoy muy puesto en catalogar este tipo de puntuación, pero lo cierto fue que aquello resultó un golpe mortal para su carrera militar.

Arreglando un poco las cosas

Como no todo iba a ser malo, en 1.946 al almirante Ernest King le llegó la hora de su jubilación y ocupó su puesto el almirante Nimitz, quien una vez en su cargo una de las primeras actuaciones suyas fue el ascender al capitán de navío Mc Vay, capitán que fue del USS Indianápolis, a "contraalmirante jefe del distrito naval de Orleans", cargo que ejerció hasta su jubilación en 1.949.

Una vez jubilado Mc Vay las desgracias volvieron a llamar a la puerta del almirante, pues pocos años después de su jubilación su esposa falleció de cáncer. Unido esto a que Mc Vay recibía constantemente muchas llamadas telefónicas en su domicilio, culpándole del trágico hundimiento del barco y sobretodo de la pérdida de sus seres queridos, crearon en él un muy grave estado de agobio y depresión tal, que en 1.968, presa de aquellas enormes depresiones, un día se suicidara en su jardín pegándose un tiro con su pistola.

En octubre de 2.000 -bajo el gobierno del presidente de los EEUU Clinton, 55 años después del hundimiento- los supervivientes, sus familias y simpatizantes que habían constituido una asociación, lucharon con tesón y paciencia y consiguieron llegar hasta la presidencia del gobierno en Washington, que gracias a estos hechos rectificó y aprobó una enmienda que fue firmada por el Presidente Clinton, **expresando el pesar del Congreso por lo sucedido y rehabilitando la figura del Capitán McVay que fue exonerado de toda culpa.**

Diez meses después, en julio de 2.001, el Departamento de Marina anunció que **"se había modificado del registro todo lo concerniente a la culpabilidad del Capitán McVay, exonerándolo por la pérdida del Indianápolis y las vidas de aquellos que perecieron como consecuencia de su hundimiento".**



En este memorial se encuentran escritos los nombres de todos sus tripulantes y un pasajero que iba en su último viaje.

El 2 de agosto de 1.995 se inauguró en la ciudad de Indianápolis el "USS INDIANAPOLIS NATIONAL MEMORIAL" como respuesta al sentir de mucha gente y como parte de la lucha que estaban llevando a cabo para reivindicar la verdad. Fue sufragado totalmente con dinero de la "Fundación de Supervivientes del USS Indianápolis" en recuerdo de sus compañeros que perecieron en esa gran tragedia.

NOTA.- Parece ser que en la segunda guerra mundial la Navy tuvo más de 300 naufragios de todo tipo y sólo fue sometido a consejo de guerra el caso del "USS Indianápolis".

NOTA.- **En el lanzamiento de la primera bomba atómica sobre japon, "Little Boy", los equipos de tierra que cargaron el avión escribieron en su carcasa numerosos autógrafos y grafitis. Uno de ellos decía: "Saludos al Emperador de los hombres del *Indianápolis*".**

miguel ángel simón del fraile septiembre de 2022

BIBLIOGRAFIA Información abierta de internet