

Luis de la Sierra

TITANES AZULES



En Titanes Azules, Luis de la Sierra confirma su vocación de historiador que consigue interesar a un público amplio e inteligente en las grandes acciones navales de la guerra de 1939-45. Impresionantes ataques a bases secretas, acciones destructoras y audaces de los comandos ingleses y alemanes, contactos con los grupos de resistencia, la temeridad de los «lobos grises» y de los japoneses «suicidas», luchas entre grandes buques y lanchas rápidas, conquista de aeródromos y otros extraordinarios golpes de mano son el importante material de este relato histórico, verídico y apasionante.

Titanes azules tiene para los lectores el interés y el valor de las grandes epopeyas imaginativas.

Índice de contenido

Cubierta

Titanes azules

Prólogo

I. Las cáscaras de nuez

II. Los lobos grises

III. Operación Chariot

IV. Una retirada imposible

V. La noche de Taranto

VI. Preludios de tempestad

VII. «Viento Divino»

VIII. «Warning Red»

IX: El ocaso de los dioses

Sobre el autor

Notas

PRÓLOGO

Entendemos que, más que una justificación, un prólogo es una toma de contacto y un cambio de impresiones entre un autor y sus presuntos lectores.

Este libro se comenzó a escribir hace ya unos años, y en su contenido deberían figurar también dos o tres capítulos dedicados a los corsarios alemanes que actuaron en la segunda guerra mundial. Sin embargo, cuando profundizamos en este último tema lo encontramos tan interesante, que consideramos merecía la pena dedicarle un libro completo. Por ello, *Titanes azules* quedó «varado» en los primeros capítulos y realmente nunca creímos que llegaría a salir de «grada». Pero la primera edición de *Corsarios alemanes* quedó agotada en un año y medio, y nuestros editores tuvieron la amabilidad de lanzar inmediatamente una nueva. Hemos podido ver este libro en los escaparates de algunas librerías de Buenos Aires y de Montevideo, donde supimos con satisfacción que había tenido casi tan buena acogida como en España. Nuestro primer libro sobre temas navales, *Buques suicidas*, también se encuentra en su segunda edición, y ha sido traducido al italiano y publicada en Italia. Todo ello, y algunas cartas de amables lectores agradeciéndonos les hiciéramos conocer ciertas acciones navales poco divulgadas en nuestra patria, nos sirvió de estímulo para dar remate a esta obra, que, como las anteriores, carece de pretensiones de ninguna clase y sólo intenta contribuir a fomentar la afición marinera entre los españoles, conscientes de lo mu-

cho que la mar supone para nuestro país y lo muy alejados de ella que se sienten la mayoría de nuestros compatriotas.

En la segunda parte dedicamos una mayor extensión a los kamikaze japoneses, por ser el tema no sólo tan apasionante, sino también muy poco conocido en España, y si caemos en el tópico de calificarlos alguna vez de «suicidas», no es en absoluto por considerarlos así, sino para tratar de evitar en lo posible las repeticiones al nombrarlos; quede este punto bien sentado.

Como este libro ha sido escrito precisamente para los no profesionales, no hemos querido fatigar al lector con los nombres técnicos de los tipos de aviones japoneses o norteamericanos que en él figuran, limitándonos a señalar en cada caso si se trataba de monomotores o de bimotores, de bombarderos o de aparatos de caza, de reconocimiento, etc., ya que las pequeñas diferencias en sus características, según los diversos tipos, carecen de interés para el lector medio y apenas si suponen algo.

Es posible que parezca un anacronismo escribir un libro histórico sobre acciones que transcurrieron hace unos treinta y cinco años, pero, aparte de que para los que sienten la inquietud de la mar siempre tienen interés tal clase de obras y que una buena parte de los temas tratados son casi desconocidos e inéditas en España, no debemos olvidar la formación de las nuevas generaciones, que, o no existían entonces, o tenían muy pocos años para preocuparse de ellos, pues en la juventud radican precisamente nuestras esperanzas por una España mejor. Si de alguna manera contribuye a tal formación este nuestro grano de arena, daremos por bien empleados el tiempo y las fatigas gastados en escribir *Titanes azules*.

A bordo del *Juan Sebastián Elcano*.

CAPÍTULO PRIMERO

LAS CÁSCARAS DE NUEZ

A través de las quimas de los árboles se divisaban las estrellas. Unos puntitos centelleantes, a miles de millones de kilómetros de distancia, que parecían querer animar al soldado Sparks, echado sobre un montón de hojas húmedas en un bosque del sur de Francia, en la madrugada oscura, ventosa y fría, de un día del mes de diciembre del año 1942.

El viento movía las ramas, produciendo un murmullo y un quedo silbido que Sparks sólo podía percibir cuando le dejaban de castañetear los dientes, cosa que sucedía de vez en cuando y sin que él pudiera comprender la razón, ya que el frío y la humedad que sentía no cesaban en aquella noche interminable, en la que, pese al enorme cansancio y al sueño que le embargaban, no podía dormirse, debido a la baja temperatura, la humedad y la falta de abrigo. Tenía los brazos cruzados sobre el pecho, el cuello de su cazadora subido y las piernas encogidas, pero nada de esto mitigaba su malestar. A su lado se hallaba echado otro hombre: el mayor del Cuerpo de Infantería de Marina de Su Majestad británica Hasler, quien se encontraba en una situación tan miserable como la suya propia y al que, pese a su corpulencia, también traicionaba el castañeteo de los dientes.

Sparks tenía los pies mojados y entumecidos por el frío; los huesos, doloridos debido al enorme esfuerzo rea-

lizado en los últimos días; el estómago, vacío, y la cabeza, que se apoyaba sobre la dura raíz de un roble, comenzaba a molestarle. Por otra parte, sus perspectivas eran bastante desalentadoras, ya que él y su compañero se hallaban en un país extraño y desconocido, ocupado militarmente por los alemanes, quienes ya estarían tratando de localizar su rastro mediante perros policías, para, a menos que algo extraordinario lo evitase, atraparlos, juzgarlos por saboteadores y llevarlos luego ante un piquete de ejecución.

El soldado Sparks se reconocía a sí mismo que la situación no era precisamente agradable, pero tenía una gran fe en el hombre que yacía a su lado. Aquel gigante de un metro ochenta de estatura y cabellera rojiza parecía saber lo que tenían que hacer aun en las más difíciles e inesperadas circunstancias. Recordaba muy bien ahora la primera vez que se encontró con él, muchos meses atrás, en el cuartel de infantería de Marina de la base naval de... Portsmouth. Allí había comenzado aquella temeraria aventura.

Entonces Sparks se hallaba con otros cuarenta voluntarios para «misiones peligrosas». Ellos ignoraban la naturaleza de tales misiones especiales, pero no les importaba mucho. Los alemanes los habían echado de Bélgica, de Francia y de Noruega; habían bombardeado sus ciudades, les hundían centenares de buques con enjambres de submarinos y les hacían pasar hambre. Había llegado el momento de hacer algo eficaz contra los «malditos» boches, aunque ello fuese a costa de sus propias vidas.

Al principio, su contrariedad fue bastante grande. Se les asignó a un equipo encargado de las defensas portuarias de la base naval de Portsmouth, y se les entregaron unas pequeñas piraguas de dos plazas, fabricadas con lona y madera, parecidas a las que Sparks había visto utilizar en las playas del sur de Inglaterra durante las temporadas de verano. Era muy fácil caerse al agua si se hacía cualquier falso movimiento, y se veían obligados a remar so-

bre ellas, es decir, ¡a bogar!, como lo llamaban los «petulantes» marineros de la Armada, durante muchas horas del día, lo que al principio les produjo heridas en las palmas de las manos y unos dolores en brazos y espalda que les hicieron maldecir de su suerte.

Un día, el mayor Hasler los reunió en el cuartel. Estaba satisfecho con los progresos realizados, pero no necesitaba para su misión más que un reducido grupo de hombres, y como ellos eran cuarenta, había que hacer una selección.

Brevemente, el mayor les comunicó su plan selectivo. Era muy sencillo. Se les proveería del uniforme correspondiente al soldado de infantería del Ejército alemán, con botas, casco, fusil, careta antigás, etc., pero no se les daría documento alguno ni dinero. Se les equiparía también con un paracaídas, montarían en un avión y serían lanzados al espacio durante la noche y sobre territorio inglés, a cuatrocientos kilómetros de distancia de Portsmouth. Ellos deberían regresar al punto de partida por sus propios medios y antes de que transcurriesen cuarenta y ocho horas desde su lanzamiento.

¿Tirarse en paracaídas?

Los voluntarios para misiones peligrosas se preguntaban si es que no existían otros sistemas, algo como aquellos famosos test con que los norteamericanos habían seleccionado a los que después fueron oficiales de su Ejército durante la primera guerra mundial. Eso sería mucho mejor y más práctico. Porque aquello de lanzarse en paracaídas a la negrura de la noche desde un avión que el diablo sabía a la altura que volaba no tenía nada de divertido. Además, ellos no eran paracaidistas, y la inmensa mayoría ni siquiera habían tomado un avión en su vida, y, por otra parte, si el paracaídas no se abría, terminaría su misión aun antes de haber comenzado.

Sin embargo, aquellos hombres realmente resueltos pronto olvidaron estas reflexiones más bien conservado-

ras. Si había que lanzarse, ellos se lanzarían, aunque fuese sobre el infierno.

–Supongo innecesario advertirles –había terminado Hasler– que ustedes no harán uso de sus armas en ningún caso, y que tampoco efectuarán nada ilegal, a menos que... no quede otro remedio. ¡Ah!, se me olvidaba: la policía no será advertida de este lanzamiento.

La noche siguiente, cuarenta soldados británicos con uniforme alemán fueron lanzados en paracaídas sobre una región del centro de Inglaterra desde cuatrocientos metros de altura. No se registraron accidentes. Después, cada cual por su lado, aguzando el ingenio y su espíritu de iniciativa, procuraron desembarazarse de su indumentaria y alcanzar Portsmouth.

Una docena lo consiguieron antes de que hubieran transcurrido las cuarenta y ocho horas del plazo fijado; once fueron hechos prisioneros por la policía, de los cuales tres habían sido heridos por armas de fuego. Los restantes lograron alcanzar el punto de partida, pero fuera del tiempo establecido.

El mayor Hasler se hallaba satisfecho, y la selección que tanto le había preocupado estaba resuelta. Aquellos hombres habían demostrado saber superar las dificultades por sí mismos mejor que los demás, o por lo menos habían tenido más suerte, y ésta es muy importante en cualquier acción de guerra, y mucho más en la que él planeaba llevar a la práctica contra el enemigo.

Y ya es hora que expongamos al lector cuáles eran los planes de Hasler y el Almirantazgo británico.

* * *

Desde el comienzo de la segunda guerra mundial se iniciaron las correrías de los buques corsarios alemanes por todas las latitudes, y centenares de miles de toneladas de barcos mercantes aliados fueron enviadas al fondo de los

mares o, sencillamente, si su cargamento merecía la pena, marinados por una dotación de presa y enviados a Alemania. Pero no directamente; el paso del canal de la Mancha y del estrecho de Dinamarca era muy peligroso para los buques bajo pabellón alemán, aunque se disfrazasen de neutrales, y de ahí el que las presas recalasen en los puertos franceses del Atlántico, accesibles para los germanos desde 1940, donde aquéllos eran descargados y sus mercancías trasladadas por tierra hasta Alemania.

De todos los puertos franceses del Atlántico, el de Burdeos fue el que mejores condiciones reunía, no sólo por la gran distancia a que se encontraba de las bases aéreas y navales enemigas, sino por hallarse situado al fondo de una magnífica ría de más de cien kilómetros de longitud, prácticamente inaccesible a los ataques por sorpresa de un enemigo procedente de la mar. Por otra parte, los muelles de Burdeos se encontraban contiguos a barrios habitados muy concurridos, y estando, naturalmente, este importante puerto bien defendido, los bombardeos aéreos sólo se podían efectuar desde gran altura, con la consiguiente pérdida de exactitud, cuyas consecuencias sentiría en su propia carne la ya bastante castigada población francesa.

Como las cosas estaban suficientemente enconadas entre británicos y franceses, por graves y diversas razones, los primeros se vieron obligados a desistir de los ataques aéreos contra los buques alemanes surtos en Burdeos, lo cual era tanto más de sentir para los ingleses debido al organizado intercambio de mercancías estratégicas establecido entre Alemania y el Imperio del Sol Naciente.

De Burdeos zarpaban, con sistemática frecuencia, buques tripulados por alemanes, que transportaban cargamentos especiales y del mayor interés para los japoneses, tales como equipos de radar o de detección submarina, aceros especiales y también especialistas y técnicos. Los mismos buques regresaban a Alemania con estaño y vol-

framio, pero sobre todo con caucho. Este último producto era muy importante para Alemania, y su necesidad se fue haciendo más y más acuciante a lo largo de la guerra, a medida que el fortalecimiento aliado en la mar y en el aire y el constante aumento del radio de acción de sus aviones de exploración hicieron aquel intercambio más peligroso y difícil para los germanos.

A mediados de 1942, Burdeos se hallaba fuera del alcance de los cañones de grueso calibre de los navíos británicos, inaccesible a sus submarinos y vedado a los bombarderos. ¿Qué se podía hacer para atacar a los forzadores alemanes del bloqueo en aquella base de partida y recalada?

Winston Churchill había ordenado al comienzo de aquel mismo año la construcción de torpedos tripulados^[1], y los artefactos ya estaban terminados y probados, ¡pero carecían de autonomía suficiente para remontar la ría de Burdeos hasta los buques alemanes! Submarinos de bolsillo hubieran podido ser empleados con bastantes probabilidades de éxito en una situación como aquella, pero los que se construían en la Gran Bretaña no estarían terminados hasta mucho tiempo después.

A pesar de las insuperables dificultades que parecían presentarse, el Almirantazgo británico no estaba dispuesto a cruzarse de brazos respecto a aquel enojoso asunto. Existía un hombre, un mayor perteneciente a la reserva del Cuerpo de Infantería de Marina de Su Majestad, especialista en *kayaks* (esas piraguas de lona o de piel de foca utilizadas por los esquimales de Groenlandia), que tenía algo que decir al respecto.

Dotado de un magnífico espíritu aventurero, con el valor de un león y la astucia de un zorro, aquel hombre fantástico concibió la no menos fantástica idea de atacar a los buques alemanes surtos en Burdeos ¡desde piraguas de lona tripuladas por un par de hombres dispuestos a todo!

Con habilidad y suerte se podría remontar el estuario del Gironda durante la noche sobre aquellas diminutas embarcaciones, para, una vez alcanzados los buques enemigos, colocarles unas minas especiales dotadas de espoletas de retardo bajo la línea de flotación, y desaparecer acto seguido en la Francia ocupada. Ocupada, sí, pero hasta cierto punto amistosa y donde ya funcionaba una Resistencia organizada.

Cuando el mayor Hasler terminó de exponer su increíble plan al Almirantazgo, se hizo un largo silencio entre los que componían su auditorio. ¿Sería aquello posible? O... ¿estaría sencillamente loco aquel joven de veintiocho años? Pero Hasler no les dejó reaccionar: siguió hablando durante bastante tiempo, sin interrumpirse. Tenía facilidad de palabra y estaba convencido de que la empresa que estaba proponiendo era factible; peligrosa, desde luego, pero capaz de ser llevada con éxito a la práctica.

No se le prometió nada; la cosa sería estudiada detenidamente; pero, mientras tanto, él tendría vara alta para organizar y adiestrar su grupo de ataque. Si llegado el momento no había cosa mejor, sería nuevamente considerado aquel asunto y... ¡ya se vería!

Para Hasler era suficiente. Puso manos a la obra sin pérdida de tiempo y con todo entusiasmo. Por el expeditivo procedimiento que ya conocemos, seleccionó un grupo de once hombres, y seguidamente los sometió a un duro entrenamiento, tan tenaz como efectivo.

Aquellos soldados de Marina aprendieron a manejar aquellas minas dentro del agua, a adaptarlas sobre la obra viva de cualquier embarcación y a atravesar sobre una minúscula piragua de lona docenas de millas. También aprendieron otras muchas cosas: a llevar una perfecta formación naval, ni más ni menos que si se tratase de buques de guerra de verdad (y en realidad lo eran); a interpretar y poder transmitir una serie de señales de brazos; a bogar sin ruido y contra la corriente; a permanecer inmóviles so-

bre sus esquifes durante largos períodos de tiempo, dejándose arrastrar por la marea; a imitar el grito de ciertas aves marinas utilizando pitos especiales; a desembarazarse de un centinela armado sin hacer ruido, y a chapurrear un poco el francés.

Hasler había encontrado un material humano excelente, y lo sabía perfectamente. Él conduciría a aquellos hombres por un camino que llevaba directamente a la gloria... y quizá también a la tumba. No lo disimuló a su gente; pero ¿qué soldado que merezca tal nombre no se dejará llevar por un camino semejante si la patria lo necesita?

* * *

En la noche oscura y sin luna de uno de los primeros días del mes de diciembre de 1942, desde un muelle del puerto de Portsmouth se largaban las amarras de un submarino británico. El buque abrió del muelle y navegó entre boyas con las luces de situación encendidas, y, una vez fuera de aquéllas, cambió un breve mensaje luminoso con la sombra oscura de un destructor que aguardaba fuera del puerto para darle escolta durante algún tiempo. Seguidamente, ambos buques, completamente oscurecidos, arrumbaron hacia el Sur y se perdieron en la noche.

En la torreta de aquel submarino británico, junto al oficial de guardia y al timonel, se hallaba un hombre alto embutido en un chaquetón de cuero. Tenía la cabeza descubierta, y, si la noche hubiese sido un poco más clara, se le habría podido apreciar un gran bigote bajo el que se ocultaba parcialmente una boca firme y bien dibujada. Miraba con insistencia hacia popa, hacia una línea todavía más negra, salpicada con cierta frecuencia por puntos luminosos.

Pese al viento cortante y al intenso frío, aquel hombre permaneció silencioso y pensativo hasta que las luces de la costa desaparecieron en la lejanía. Después se despidió del oficial de guardia y se sumergió por la escotilla del

puede. En contraste con el silencioso y oscuro exterior del submarino, todo permanecía brillantemente iluminado dentro, y sólo parcialmente amortiguado por los mamparas estancos se escuchaba el rugido de los motores diésel de propulsión.

Nuestro hombre se dirigió a la pequeña cámara del comandante del buque, se despojó de su chaquetón y tomó asiento.

—¿Cuántos días tardaremos en llegar al punto de lanzamiento? —preguntó.

—Algo más de tres —fue la respuesta—. Hemos de navegar a través de un pasillo por el que no correremos el riesgo de ser atacados por nuestros propios buques o aviones, pero tendremos que hacerlo sumergidos la mayor parte del tiempo, pues ello no nos libraré de los enemigos. Además, navegaremos despacio, a fin de descargar lo menos posible las baterías, para tener un buen margen en caso de ser atacados. Usted ya sabe que las baterías de un submarino que navega sumergido a la máxima velocidad se descargan completamente en una hora.

El comandante del buque y el mayor Hasler, pues no de otro se trataba, como ya habrá adivinado el lector, quedaron silenciosos. Luego el primero extendió una carta de navegación sobre la mesa.

—Aquí tenemos la desembocadura del Gironda —aclaró—. Esta zona rayada es un campo de minas de contacto, de modo que yo los dejaré a ustedes fuera de él, en este punto marcado con lápiz rojo, a unas trece millas de la costa. Aquí existen minas de fondo, pero son magnéticas y ningún efecto les causarán. Han escogido bien la fecha, pues se verán favorecidas por la entrada de la marea la mayor parte de las noches que tarden en llegar a Burdeos. ¿Cuánto calcula que tardarán?

—Unos cuatro días, si las cosas van bien —contestó Hasler—. Hay luna nueva pasado mañana, de modo que estará oscuro. Cuento, desde luego, con una vigilancia poco ri-

gurosa; pero, en cualquier caso, ni el radar ni los equipos de asdic o de hidrófonos podrán detectar a nuestras piraguas.

Después de este diálogo, los dos hombres quedaron nuevamente silenciosos.

–Voy a ver a los muchachos –dijo luego Hasler.

En la cámara de torpedos de popa se hallaban sus hombres, de los cuales ocho ya estaban sentenciados a muerte. Sobre las literas se encontraban seis *kayaks*, que habían sido introducidos en el submarino por las escotillas de embarcar torpedos. Al divisar al mayor, uno de los soldados dio la voz de atención, y todos le rodearon.

–¿Qué tal os han instalado?

–Estamos bien, mi comandante –respondieron.

A continuación, Hasler les comunica por fin cuál es su punto de destino y su misión. Ante los ojos bien abiertos de los soldados extiende un gran mapa donde figuran los objetivos a atacar, y asigna el suyo a cada pareja. Después los alecciona convenientemente acerca de la problemática retirada a través del territorio francés, y se hace repetir por cada uno sus instrucciones.

Durante los tres días y medio que dura la navegación, el mayor conferencia incansablemente con su gente, mañana y tarde, hasta que comprende que cada cual conoce perfectamente su cometido.

* * *

El 7 de diciembre, después de una lenta travesía sin incidencias hasta la desembocadura del Gironda, el submarino británico *Tuna* ascendía a cota periscópica.

–¡Timones a subir! ¡Cota periscópica! –ordena el oficial de guardia.

–¡Iza periscopio!

A través del largo tubo de acero, el comandante explora atentamente los alrededores y seguidamente ordena: