La soledad del comando

Contralmirante (r)
Julio Uriarte Guerra

"Soy feliz al pagar con mi vida cualquier reproche que pudiera formularse contra el honor de nuestra armada. Sólo con mi muerte puedo probar que los marinos del Tercer Reich están dispuestos a sacrificar sus vidas por el honor de la bandera." [1]

Con estas dramáticas palabras, dirigidas al embajador alemán en la Argentina y escritas en algún lugar de Buenos Aires momentos antes de suicidarse de un tiro en la cabeza, el capitán de navío Hans Langsdorff, comandante del *Graf Spee*, puso punto final a uno de los episodios más connotados y controversiales de la historia de la Kriegsmarine (marina de Guerra Alemana) durante la Segunda Guerra Mundial; el hundimiento de su buque por propia mano.

Prestigiado oficial a quien en el pasado anterior a tal episodio la mayoría de historiadores calificaran de excepcional por el poco común conjunto de virtudes profesionales que demostrara a lo largo de su carrera, Langsdorff se llevaba así a la tumba su verdad y volvía a poner sobre el tapete la discusión nunca zanjada entre una considerable cantidad de entendidos alemanes y extranjeros sobre si *"su cerebro no fue capaz de soportar la terrible y despiadada prueba de la guerra"* [2].

No es intención de este reducido recuento histórico el apoyar tal afirmación ni negarla. Sin embargo, confío que quienes tengan a bien dar lectura a lo que aquí se narra, encontrarán elementos de juicio suficientes para formar su propia opinión y ensayar una respuesta sobre lo acertado o no de la decisión del otrora orgulloso comandante del famoso "acorazado de bolsillo"; de sacrificar su nave.

Un gran buque: el Admiral Graf Spee

Gracias a las condiciones establecidas en el Tratado de Versalles al final de la Primera Guerra Mundial, Alemania estaba autorizada a sustituir aquellos buques que cumplieran veinte años o más al servicio de su marina, por unidades nuevas de no más de 10.000 toneladas[3] y con arma-

1 Ver texto completo que se reproduce en la p. 61.
2 Luis de la Sierra, *La guerra naval en el Atlántico*, Editorial Juventud, 2005 p. 111
3 Condición al final incumplida, pero que no trascendió.

mento no mayor a cañones de 280 mm. Valiéndose de tal posibilidad, el Almirante Zenker, capaz e imaginativo marino al mando de la armada alemana en 1928, impuso su propia concepción a la de otros proyectos que le fueran presentados y ordenó la construcción de un singular tipo de buque. La nueva unidad, un crucero acorazado, que sería luego conocido por todos como *acorazado de bolsillo*, debía ser *"más rápido que todos los buques de línea franceses existentes y mejor artillado que los cruceros pesados que pudieran darle alcance"* [4]

El producto de tal decisión fue una ágil pero poderosa arma de guerra en el mar cuyas características resultaron más que satisfactorias para el Alto Mando Alemán. (Ver anexo)[5]



Acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*

La guerra de corso

Al momento de iniciarse la segunda gran contienda mundial, aquel recordado 3 de septiembre de 1939, cuando Francia e Inglaterra declararon la guerra a Alemania, el *Graf Spee*, el *Deutschland* –buque de iguales características– y otras unidades de la Marina alemana se encontraban hacía ya algún tiempo en el mar, a la expectativa ante la seguridad de futuras hostilidades. Pero enfoquémonos en el buque que nos ocupa; ese mismo día, el *Graf Spee* navegaba con rumbo hacia el área de vigilancia que le había sido asignada por el Alto Mando de la Marina, entre la isla Santa Elena y el Brasil, casi sobre el paralelo 20 grados de latitud sur, con la orden de no participar aún activamente de acciones de combate y de mantenerse alejado de las unidades enemigas, situación que mantuvo gracias a la táctica diaria del oscurecimiento nocturno y la alarma temprana diurna proporcionada por su avión explorador. Fue recién el 26 de septiembre que el Comandante Langsdorff recibió la orden de iniciar *la guerra del comercio* o lo que era lo mismo, la guerra de corso:

> *...proceder inmediatamente a la destrucción del tráfico mercante enemigo. Realizar frecuentes cambios de posición para engañar al adversario. Deberá comportarse como un corsario, por lo que podrá camuflarse, cambiar de nombre y de bandera... Entrará en combate con los barcos de guerra enemigos sólo si es indispensable...*[6].

Vale la pena detenernos aquí para recordar lo que representaba el cumplimiento de la orden recibida; el tipo de guerra a la que la Marina alemana enviaba a sus acorazados de bolsillo era, con

4 Ibídem, página 13
5 Website www.deutschland-class.dk
6 Website www.evidenceincamera.co.uk

justeza, aquella acción naval que el débil libra contra el fuerte en el mar; atacando sin pausa su tráfico marítimo a lo largo de una extensa área geográfica y, a la vez, lejana de sus bases de apoyo. Pero no con el principal propósito de sólo hundir buques o hacerse con sus cargas, sino con el objetivo de sembrar en el enemigo la necesidad de destinar mayores elementos para la protección de sus unidades capitales, y de optar por otros derroteros necesariamente más largos, con el lógico incremento del gasto de sus recursos y eventuales alteraciones en sus planes.

Son aquellas condiciones las que imponen las características extremas que presenta este tipo de guerra a los hombres que la llevan a cabo, como son: total independencia, en la cual subyacen una soledad absoluta y una responsabilidad insoslayable; marcado espíritu aventurero, que aleja muchas veces la realidad de la guerra; eventuales conflictos éticos, producto del imperativo cumplimiento de la misión frente al sentido humanitario; agobiante conciencia de constante peligro, por la búsqueda de la cual se es objeto por parte del enemigo; y campañas necesariamente prolongadas, con el consecuente desgaste físico y mental que estas arrastran.

Esas características, en consecuencia, obligan a una selección rigurosa de los hombres a quienes se les otorga la tarea de desarrollar tan especial forma de lucha. La guerra de corso es, definitivamente, una empresa reservada para marinos de peculiares condiciones de liderazgo y entereza.

Dicho esto, retomemos el accionar del Graf Spee; el 27 de septiembre, recién aprovisionado por el carguero artillado *Altmark*, Langsdorff puso su buque rumbo a Pernambuco, en Brasil. Esta derrota inicial fue el comienzo de una larga travesía en la que, usando todo tipo de artimañas, como cambio de nombre, izado de otras banderas, engañosas comunicaciones y rumbos evasivos, el acorazado de bolsillo se dio a la implacable caza del enemigo[7] (ver cronología en el siguiente cuadro) hasta la primera semana de diciembre, cuando volvía a reunirse

Nombre	Tipo	Tonelaje (TRB)	Carga
Clament	Carguero	5.050	Querosene
Newton Beech	Carguero	4.650	Té y maíz
Ashlea	Vapor	8.200	Azúcar
Huntsman	Vapor	8.200	Variada
Trevanion	Carguero	8.000	Mineral
Africa Shell	Petróleo	706	Combustible
Doric Star	Vapor	10.086	Víveres
Tairoa	Vapor	7.983	Variada
Streonshalh	Carguero	3.900	Trigo

7 Nueve buques ingleses hundidos, con 52.795 toneladas de carga diversa.

con el *Altmark* en medio del Atlántico Sur para un nuevo reaprovisionamiento.

El 3 de diciembre Langsdorff consideraba que había cumplido prácticamente con su tarea sin interrupción casi por cuatro meses y había decidido ya iniciar su retorno a Alemania, no sin antes llevar a cabo algunas acciones más sobre una conocida ruta de apreciable tráfico marítimo: entre Río de Janeiro y el estuario del Río de la Plata. Sin embargo, el encuentro con el Streonshal, cuatro días más tarde, representó un factor determinante en los acontecimientos que marcarían el destino del *Graf Spee*, pues fue la errónea evaluación que hiciera Langsdorff de las razones de la posición y rumbo del carguero inglés al momento de ser interceptado, la que lo motivaría a modificar su derrota inicial por otra hacia la boca del Río de la Plata.

Las decisiones en el estuario del Plata

Al amanecer del 13 de diciembre, ya en el estuario del Río de la Plata, desde el *Graf Spee* se observaron hasta 6 mástiles en el horizonte a una distancia menor a las 20 millas. Gracias a la mayor elevación de la plataforma de su director de tiro contaba con aproximadamente 15 minutos de ventaja antes de ser avistado a su vez por el enemigo. Langsdorff no podía saberlo, pero se trataba de la mayor parte de la División Sudamericana de la Armada Real, al mando del Comodoro Henry Harwood.

El *Exeter* crucero pesado de 8.400 toneladas y seis piezas de 203 mm- fue debidamente identificado, pero no así los otros dos buques; el *Ajax* y el *Achilles* -cruceros ligeros de 7,000 toneladas y ocho cañones de 152 mm-, que fueron confundidos con destructores. Sin la posibilidad de confirmación por estar su avión inoperativo, pero con la idea de encontrarse ante buques escolta de algún convoy enemigo, y pese a sus órdenes de no entablar combate a menos que fuera inevitable, Langsdorff decide atacar y se dirigió a máxima velocidad hacia el grupo de buques avistado.

Aun durante la maniobra de aproximación, se reconocieron los supuestos destructores como los cruceros ligeros que eran, situación que a criterio de muchos debió motivar un inmediato cambio de actitud por parte del Comandante del *Graf Spee*, pues se conocía que los tres cruceros enemigos eran más veloces que su buque, y juntos podían causarle daños que podría no estar en posibilidad de reparar.

Minutos más tarde el *Exeter* logró clasificar al *Graf Spee* como acorazado de bolsillo, y un minuto después el buque alemán descargó su primera andanada sobre el inglés. A partir de ese momento el *Graf Spee* inició un combate simultáneo contra las tres unidades británicas, logrando mantener a raya a los cruceros ligeros, que no conseguían aún hacer blanco, y concentrándose principalmente sobre el crucero pesado -que representaba el mayor peligro para su nave- al cual logró producir daños considerables, pero no sin recibir averías por los disparos de este.

Ante la evidencia del mayor poderío alemán y la, hasta ese momento, ineficacia de los cruceros ligeros para brindarle ayuda efectiva, el *Exeter* intentaba abrir dis-

tancia, pero sin lograrlo, recibiendo aún más daño y sufriendo la pérdida de 50 de sus tripulantes. Su situación era tan difícil que a 30 minutos de iniciado el combate "*sólo le quedaban disponibles una torre doble de 203 mm y un cañón de 102 mm, había embarcado 650 toneladas de agua, presentaba varios voraces incendios (...). Sus dos aviones habían tenido que ser arrojados por la borda, presentaba una escora de más de 10 grados y se encabuzaba un metro*"[8]. Pero como propulsaba sin problemas, su Comandante decidió continuar valientemente en la brega con lo poco que le quedaba a fin de tratar de evitar que el acorazado de bolsillo literalmente destruyera a los dos cruceros ligeros, que hasta ese momento continuaban efectuando un fuego ineficaz del todo por la distancia a la que se encontraban.

Por su parte, el comodoro Harwood -embarcado en el *Ajax*-, valiéndose de la casi exclusiva atención que brindaba el *Graf Spee* al *Exeter*, intentaba tenazmente acercar sus otros dos buques para tratar de ayudar a su buque principal. Así, transcurridos algunos minutos, los cruceros ligeros británicos se encontraron a una distancia desde la cual sus baterías, que no dejaban de disparar, empezaron a hacer blanco sobre el acorazado alemán, causándole daños y algunas bajas, entre las que se encontraba el mismo Comandante Langsdorff, quien fuera herido por una esquirla de acero proveniente de un proyectil que atravesó el puente. Pero el comprometido marino en ningún momento dejó el comando de su unidad. Sin embargo, vale la pena preguntarse: ¿por qué persistir en el ataque al *Exeter*, que no se encontraba ya en condiciones de dar batalla, en vez de atacar a los cruceros ligeros antes que lograran acercarse lo suficiente como para poder hacer blanco sobre su buque?

Ante el ataque de los cruceros ligeros, el *Graf Spee* reaccionó de inmediato. Abandonó su presa y puso proa hacia sus atacantes, al mismo tiempo que respondió eficientemente el fuego con toda su artillería. El primero en sufrir las mayores consecuencias fue el *Ajax*, que soportó múltiples y serios daños, prefiriendo abrir distancia para evitar su inminente hundimiento.

Al mismo tiempo, y aprovechando la nueva preocupación del buque alemán, el Comandante del *Exeter* dejó el combate y optó también por tratar de salvar su buque poniendo rumbo a puerto.

Abrumado por la eficiencia en el tiro de los alemanes y convencido del poco daño que en realidad podían causar sus cruceros ligeros al *Graf Spee*, Harwood ordenó la retirada tras una columna de humo como única defensa para tratar de evitar la certeza del fuego enemigo.

Con los buques ingleses bastante dañados y en franca retirada, Langsdorff contaba con una gran oportunidad para rematar uno a uno a los tres buques de Harwood, pero contrariamente a lo que se pudiera pensar prefirió suspender sus ataques y dirigirse al puerto de Montevideo

8 Ibídem, p. 100

a fin de efectuar reparaciones por el daño recibido, del cual se sabe con certeza no era realmente serio ni le hubiera impedido cumplir con su cometido. "*Esta fue una decisión errónea, imputable sin duda alguna al hecho de que su largo crucero y el difícil combate habían afectado profundamente a este oficial, por otra parte de muy gran valor*"[9].

La "trampa de Montevideo"

Ya hemos mencionado que la capacidad del *Graf Spee* no se vio afectada en momento alguno del combate ya que los daños que había recibido en el estuario del Río de la Plata no eran de verdadera consideración. Las vías de agua y las averías producidas por la metralla fueron en su mayoría solucionadas por la propia tripulación del buque o podían ser subsanadas con el personal, equipo y material del *Altmark*. "*El único destrozo que podía seriamente afectar la capacidad marinera del acorazado era el agujero abierto en el costado de babor, bajo el castillo de proa, de uno por dos metros, pero que tampoco era imposible de reparar con el auxilio del Altmark, y sólo hubiera constituido un relativo peligro en caso de mal tiempo.*"[10].

Al no mediar combate por decisión de Langsdorff, esta situación le permitía alejarse rápidamente de los cruceros ligeros ingleses para tratar de ocultar sus verdaderas intenciones, pero, pese a esta importante ventaja operacional, su navegación prácticamente a velocidad de crucero fue una valiosa oportunidad para Harwood, que se atrevió a perseguir al acorazado de bolsillo hasta el fin de su derrota, pero siempre a una distancia prudencial.

Al anochecer del 13 de diciembre de 1939, el acorazado de bolsillo *Graf Spee* fondeó en puerto uruguayo, en Montevideo. Era el inicio del fin; su cita con la historia.

Pese que el Derecho Internacional sólo concedía 72 horas de permanencia en puerto neutral, Langsdorff se esforzó en obtener una ampliación de ese plazo, pues el tiempo estimado para las reparaciones era de unos quince días de trabajo, empresa en la que contó con el apoyo no sólo del embajador alemán sino del mismo gobierno de su país. Pero Uruguay no aceptó.

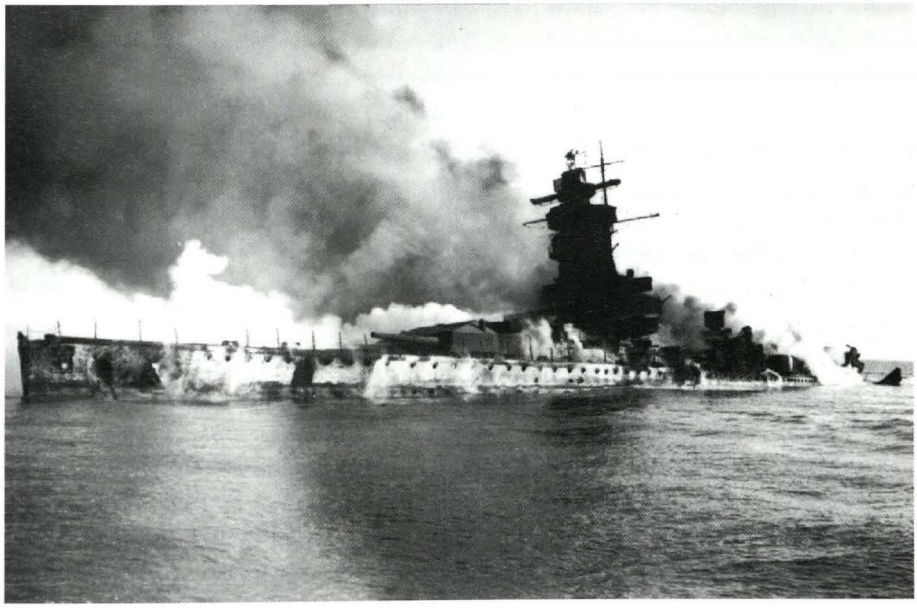
Mientras tanto, Harwood y sus cruceros ligeros esperaban pacientemente fuera de aguas uruguayas, como sabemos, no en las mejores condiciones; sin radares y con poco combustible, pero con la esperanza de la pronta llegada de apoyo por parte de su flota. Sin embargo, los únicos buques ingleses próximos en el Atlántico Sur, eran el crucero pesado *Cumberland*, que llegó a Montevideo la noche del 14 de diciembre; el crucero de batalla *Renown* y el portaviones *Ark Royal*, que se encontraban a más de tres mil millas de distancia y que se estima hubieran podido llegar sólo después de aproximadamente cinco días de navegación a toda máquina.

Sin saber que el destino le tendía la mano al no haber obtenido el permiso

9 Palabras del almirante e historiador Friedrich Ruge.
10 Ibídem, p. 106

El día 17 de diciembre de 1939, a nueve millas de Montevideo, dejando atrás una silenciosa multitud, y con el *Renown* y el *Ark Royal* todavía a mil millas de distancia, el poderoso y valioso acorazado de bolsillo *Graf Spee*, orgullo de la marina alemana, era enviado al fondo del océano Atlántico por decisión de su comandante y acción de sus propios tripulantes; más de uno de los cuales se preguntarían ¿por qué?

Una vez el *Graf Spee* fue destruido, Langsdorff y sus tripulantes, sobrevivientes y fallecidos, fueron internados en Buenos Aires.



Escenas del hundimiento del *Graf Spee* frente a Montevideo, 17 de diciembre de 1939.



para una mayor permanencia en Uruguay, situación que a todas luces le hubiera sido desfavorable por la segura llegada de otros buques ingleses en ese lapso, contra los que inevitablemente hubiera tenido que enfrentarse a su eventual salida de Montevideo, Langsdorff desperdició la oportunidad de dejar puerto a tiempo, aun pese a la certeza de un enfrentamiento contra los disminuidos cruceros ligeros de Harwood y, en el peor de los casos, también contra el *Cumberland*, a los cuales con seguridad podía hacerles frente con altas probabilidades de triunfo o evasión.

Es en esta situación que los ingleses, interesados en que el *Graf Spee* permaneciera en puerto el tiempo suficiente para permitir la llegada de su buques, jugaron una de sus mejores cartas: el engaño. Primero, presionaron a Uruguay para obligar a Langsdorff a zarpar cuanto antes; segundo, por diferentes medios hicieron creer a los alemanes que el *Renown*, el *Ark Royal* y otros buques ingleses habían llegado ya frente a Montevideo. La jugada, por supuesto, dio resultado.

Conciente de la imposibilidad de recibir apoyo por parte de cualquier buque alemán, el 16 de diciembre el comandante Langsdorff informa al alto mando de la armada germana que dada la situación le era imposible romper el bloqueo, que estaba seguro le habían impuesto los ingleses, y retornar a Alemania, planteando tres cursos probables de acción: tratar de llegar a Buenos Aires, inclusive "*combatiendo con la poca munición que le quedaba*",[11] internar el buque en Montevideo o hundirlo en aguas uruguayas.

> *Situación estratégica frente a Montevideo. Además de los cruceros y los destructores, el Ark Royal y el Renown. Bloqueo nocturno muy estrecho. Ninguna esperanza de poder huir hacia mar abierto y abrirme camino hacia la patria... Solicito decisión de si el buque debe ser hundido, no obstante la insuficiente profundidad del río de la Plata o si es preferible internarnos. (telegrama de Langsdorff al mando naval alemán).*
>
> *Intentad prolongar de todas formas la estancia en aguas neutrales...combatiendo abriros camino hacia Buenos Aires, si es posible. No internarse en Uruguay. Si el buque debe ser hundido, destruidlo completamente. (respuesta del alto mando alemán).*

De acuerdo a la información que se manejaba en Berlín, el gobierno alemán no estaba suficientemente convencido de la gravedad de la situación, pero el dramático informe de Langsdorff sumado a la inexplicable recomendación de su embajador en Montevideo, de hundir el buque -impulsada posiblemente por su creencia en la poca munición existente a bordo-, llevó al almirante Raeder a dejar en libertad de acción al comandante, para elegir entre solo dos de las recomendaciones que les había hecho llegar; un supuesto combate marcadamente desigual o la autodestrucción. Langsdorff eligió lo segundo. Su suerte estaba echada.

---

11 Información que luego se confirmaría como inexacta.

El comandante, el marino, el hombre

Los historiadores coinciden en calificar al capitán zur See Hans Langsdorff no sólo como inteligente, ingenioso, recto y hábil hombre de mar, sino como todo un patriota comprometido con el destino de Alemania en la guerra. En lo que nunca se han podido poner de acuerdo es en las eventuales razones que pudieron haber impulsado al digno marino, en primer lugar, a las sucesivas equivocaciones que condicionaron sus últimas acciones y; como lógica consecuencia de aquellas, al hundimiento de su buque. Los supuestos esgrimidos son muchos y variados:

- Que el tiempo en el mar y las operaciones de guerra habían afectado su raciocinio.
- Que deseaba más que nada dejar de pelear y regresar a su país, porque; a) consideraba haber cumplido con su tarea y deseaba ascender, b) repudiaba ser responsable de la pérdida de vidas humanas, c) no compartía las ideas del nazismo.
- Que hundió el acorazado principalmente para evitar que el telémetro, instrumento óptico que mejoraba la puntería, cayera en manos de las fuerzas aliadas.

Lo único cierto es que los errores existieron y que la verdad sobre estos se perdió el 20 de diciembre, cuando después de haber pasado un tiempo conversando con su tripulación -nadie supo nunca sobre qué-, el capitán Hans Langsdorff se sirvió un trago en su habitación, escribió unas misivas, se uniformó y se cubrió con la bandera de la marina alemana, para enfrentarse a su peor combate; la lucha consigo mismo. Un certero disparo, proveniente de su pistola, activada por su propia mano, daba fin a su vida.

Este gesto, para algunos de fortaleza y para otros de debilidad, también sirvió para muchas especulaciones, pues se llegó a decir que obedeció: a) a una sensible depresión por la pérdida de su buque; b) a voluntad propia, por la certeza de que su discutible actuación en combate iba a enfrentarlo a un Consejo de Guerra y; c) al cumplimiento de la orden del mismo Hitler, por haberlo decepcionado y haber ofendido a Alemania.

Pero, "*la marina de guerra alemana consideró la muerte de Langsdorff como una "iniciativa personal." y no como un acto de servicio.*[13] ¿Ud, qué cree?

Según versiones de la época, la decisión de hundir el acorazado se debió a la necesidad de evitar que el telémetro, instrumento óptico que estaba adosado a un radar y mejoraba la puntería, cayera en manos de las fuerzas aliadas.

...Carta del capitán de navío Langsdorff

Excelencia:

Después de haber luchado largo tiempo, he tomado la grave decisión de hundir al acorazado Admiral Graf Spee, a fin de

13 Website www.evidenceincamera.co.uk

que no caiga en manos del enemigo. Estoy convencido de que, en estas circunstancias, no me quedaba otra resolución que tomar después de haber conducido mi buque a la "trampa" de Montevideo. En efecto, toda tentativa para abrir un camino hacia alta mar estaba condenada al fracaso a causa de las pocas municiones que quedaban. Una vez agotadas esas municiones, sólo en aguas profundas podría hundir el buque a fin de impedir que el enemigo se apoderara de él. Antes que exponer mi navío a caer parcial o totalmente en manos del enemigo, después de haberse batido bravamente, he decidido no combatir, sino destruir su material y hundirlo...Desde un principio he aceptado sufrir las consecuencias que implicaba mi resolución.

Para un comandante que tiene sentido del honor, se sobreentiende que su suerte personal no puede separarse de la de su navío...Ya no podré participar activamente en la lucha que libra actualmente mi país. Sólo puedo probar con mi muerte que los marinos del Tercer Reich están dispuestos a sacrificar su vida por el honor de su bandera.

A mí sólo corresponde la responsabilidad del hundimiento del acorazado Admiral Graf Spee. Soy feliz al pagar con mi vida cualquier reproche que pudiera formularse contra el honor de nuestra Marina. Me enfrento con mi destino conservando mi fe intacta en la causa y el porvenir de mi Patria y de mi Fuhrer.

Dirijo esta carta a Vuestra Excelencia en la calma de la tarde, después de haber reflexionado tranquilamente, para que usted pueda informar a mis superiores y, si es necesario, desmentir los rumores públicos.

Capitán de Navío (K.M.)
Hans Langsdorff.
Último Comandante del Acorazado Admiral Graf Spee.

Buenos Aires, 19 de diciembre de 1939.



Capitán Langsdorff, después de haber hundido su buque