

ANTE EL DESTINO IMPOSIBLE: VICEALMIRANTE ZINOVY PETROVICH RODJESTVENSKI Y ALMIRANTE ISOROKU YAMAMOTO

Salvador BERMÚDEZ DE CASTRO
Embajador

Colabora hoy en las páginas de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, el embajador de España, excelentísimo señor don Salvador Bermúdez de Castro y Bernales, y lo hace con un tema apasionante, el reto y sacrificio de dos insignes almirantes ante el destino casi imposible de la misión que les encomendaron los dirigentes políticos de sus respectivas naciones, la Rusia de los zares y el Imperio del Sol Naciente.

Conscientes ambos de las posibilidades reales de sus fuerzas, en un conflicto a largo plazo, intentaron disuadir de la decisión adoptada y, al no conseguirlo, no ahorraron sacrificios y derrocharon disciplina para intentar el milagro de su éxito, con profesionalidad y coraje.

También en España tenemos, en la Historia de la Armada, ejemplos muy similares de hombres y buques enviados al sacrificio por el profundo desconocimiento de quienes ejercían el poder y que en tiempo de paz regatearon el dinero para dotar a la Armada de los medios que, previsiblemente, requería la protección de los intereses nacionales en ultramar. Salvador Bermúdez de Castro, brillante diplomático, que ha desempeñado a lo largo de su carrera, entre otros, los importantes puestos de embajador de España en Chile, donde, por cierto, nos atendió con celo y cariño a los profesores y alumnos de la E.G.N., así como posteriormente en Colombia y, en la actualidad, en Uruguay. Pertenece, además, a la Escala de Complemento del Cuerpo Jurídico de la Armada y es un enamorado de la misma. Por ello, su presencia en las páginas de esta REVISTA nos honra y merece nuestro aplauso y agradecimiento.

(Saturnino SUANZES DE LA HIDALGA)

La Historia de la Humanidad está llena de extraños destinos paralelos. Lúcido, Plutarco percibió el fenómeno y, desde esa perspectiva, trazó su imperecedero fresco de retratos de la antigüedad clásica. El paso del tiempo ha ido aportando otros notorios ejemplos más recientes, refrendando de hecho, sin interrupción, esa visión plutarquiana. Pocas veces, sin embargo, la historiografía posterior ha puesto de relieve esas curiosas coincidencias, pese a la luz que su puesta en relación arroja sobre las personalidades y los acontecimientos mismos en que éstas intervinieron. Ciertos destinos insignes han pasado así a un injusto y pronto olvido, o se han desdibujado en su dimensión

más atractiva y ejemplar, con el empobrecimiento consiguiente del abanico de posibilidades que el pasado nos ofrece como inspiración aleccionadora.

La recuperación de esa perspectiva —es decir, la correlación de «destinos» afines— no ha de pretender la mera puesta en evidencia de una curiosidad histórica, como es la simple coincidencia de dos vidas vinculadas por la semejanza de sus mutuas experiencias. Ha de proponerse, como su modelo original, algo mucho más esencial y enriquecedor: el ahondar en el conocimiento del «corazón humano» —según expresión clásica—, al verse los protagonistas comprometidos en situaciones límite sustancialmente similares. Un conocimiento por demás desatendido, obligado es señalarlo, en el frenesí y la crispación de la vida ciudadana contemporánea.

En el presente ensayo han sido elegidos dos sinos enlazados por una misma imposición trágica. Dos hombres de mar, que el acontecer histórico colocó fuzadamente, frente a frente, en la acción de una jornada decisiva, pero que, sin saberlo, en el momento culminante de sus existencias, compartieron con idéntica fatalidad la experiencia, conscientes y lúcidos, del «destino imposible».

Sabido es que, en la mar, la soledad del mando adquiere una dimensión especial. La siempre variante enormidad de las aguas y los cielos, el peso de la responsabilidad por las vidas y el material, la precaria fiabilidad de la información disponible al iniciarse las acciones y la percepción de aislamiento e irreversibilidad inherentes a la sucesión de hechos, agigantan indeciblemente el dramatismo del momento de la toma de decisión. El ánimo, habituado a la reflexión en las condiciones que impone la mar; el lento transcurrir de las horas de guardia y la tensa consciencia del peligro, siempre latente; las características, a menudo repentinas e imprevisibles, con que suelen presentarse las situaciones que requieren decisión, han ido previamente conformando en el profesional, por regla general, una disposición a la serena aceptación del acontecimiento fortuito, así como el necesario autodomínio que reclama el azar de quien ejerce en la circunstancia el mando. Una especie de segunda naturaleza, extraída de la experiencia, acaba con el tiempo por condicionar en el hombre de mar, tanto su concepción del mundo como su actitud ante lo que la existencia le va deparando.

Los protagonistas de la reflexión que emprendemos, dos almirantes, ya en nuestro siglo apuraron el trágico destino de la derrota inevitable y por ellos prevista, sin rehuir las exigencias del sacrificio. Ambos se supieron de antemano víctimas de unos acontecimientos políticos que les fueron ajenos y cuya significación última anticiparon sin error. Es de sospechar que el más contemporáneo de los dos en modo alguno cayera en la cuenta del curioso paralelismo que el acontecer les adjudicó.

II

El 6 de febrero de 1904, Japón rompía sus relaciones diplomáticas con Rusia. Diez torpederos de la Marina nipona llevaron a cabo un ataque sor-

presa contra las unidades de la Primera Escuadra rusa del Pacífico, fondeadas en la bahía exterior de Puerto Arturo, en la noche del 8 al 9. No había mediado declaración de guerra. En la acción fueron alcanzados dos acorazados y un crucero. Las hostilidades quedaban así iniciadas.

En la posterior acción naval del mar Amarillo, el 10 de agosto —en la que buque alguno fuera hundido—, la escuadra rusa se dispersó al final: un acorazado y tres destructores se refugiaron en Tsingtao; un crucero lo hizo en Shanghai y otro en Saigón. Todos fueron internados. Un crucero ligero, que circunnavegó Japón, fue forzado a embarrancar en la costa de Sajalín por cruceros japoneses. El resto de la Primera Escuadra, tan significativamente mermada, retornó a Puerto Arturo y se inmovilizó.

En San Petersburgo cundió entonces la singular idea de enviar refuerzos desde el Báltico. Curiosamente, su lanzamiento se debió a un marino retirado, de «ánimo enredador y fantasioso» —al decir de Brian-Chaninov— y la prensa se hizo clamoroso eco de ella, sin aquilatar las dificultades que el empeño planteaba. Se daba la circunstancia de encontrarse en fase de pruebas, y a punto de entrar en servicio, tres de los cuatro acorazados de la nueva clase *Suvarov*. La opinión se entusiasmó y el zar Nicolás II asintió. La Armada recibió la orden de alistar la Segunda Escuadra del Pacífico.

Las unidades habían de provenir de la Flota del Báltico. La selección debía recaer en las que ofrecían mejor estado, a más de los mencionados acorazados, cuya entrega se precipitó. Los observadores coinciden en que, en su conjunto, el resto de la escuadra en formación presentaba un nivel poco estimable de mantenimiento y eficiencia. Era conocida la deplorable preparación de sus dotaciones. Por doquier se ponía de manifiesto la dejadez vegetativa de una flota muy inactiva en tiempo de paz y deficientemente pertrechada de manera habitual. La corrupción y el favoritismo afectaban notoriamente a los diversos aspectos de su organización. La moral era consecuentemente muy poco auspiciosa, y la aventura que se planeaba encogía los ánimos de los más optimistas.

La ingeniería naval rusa había optado por la técnica y la doctrina francesa, que favorecían la construcción de superestructuras importantes, que, en la práctica, afectaban la estabilidad de los buques. En consecuencia, las baterías inferiores de su armamento secundario, en el caso de las unidades de línea, tan sólo eran utilizables con muy poca mar; el blindaje principal quedaba por debajo de la línea de flotación a plena carga, y la velocidad y precisión de tiro se veían afectadas por el pronunciado balanceo del buque; sin mencionar las secuelas en el ánimo y la resistencia de las dotaciones en una navegación tan prolongada como la que se había decidido emprender.

¡Nada menos que 18.000 millas!: de Libau a Puerto Arturo, doblando el cabo de Buena Esperanza. ¡Ni una sola base rusa en todo el recorrido! La Segunda Escuadra contaría únicamente con las facilidades concertadas de antemano. La incidencia de la alianza británica con el Imperio del Sol Naciente complicaba significativamente las previsiones que habían de ser adoptadas antes de zarpar. Se contrató con la compañía alemana «Hamburg-

Amerika Linie» el suministro de carbón en la ruta: 60 barcos carboneros se encontrarían con la escuadra en puntos predeterminados. Se requerían 17.000 toneladas de carbón cada mil millas. Donde fuera posible, se carbonearía en puerto —Vigo, Dakar, Libreville, Moçâmedes, Lüderitz, Santa María, Nossy-Bé y Camranh—; de lo contrario, en alta mar. En todo caso, la operación en sí sería todo un suplicio para la marinería. El objetivo: desbloquear Puerto Arturo, batir a la flota japonesa y arrebatárle el dominio de las aguas del mar Amarillo... Y, todo eso, ¡al cabo de 18.000 millas!

El más que dudoso honor del mando recayó en el vicealmirante Zinovy Petrovich Rodjestvenski (1), un profesional que, como capitán de corbeta, se había distinguido en varias acciones de la guerra ruso-turca. Concedor profundo del estado de carencias de la Marina rusa, tuvo, sin embargo, el pundonor de asumir, con lucidez y disciplina, la quimérica misión que se le encomendaba. Tomó el mando sin ilusiones, con plena consciencia de las enemistades que habría de dejar atrás en la estructura de mandos de la Armada, así como de la indolencia e incompetencia de buena parte de sus colaboradores próximos en la propia Segunda Escuadra.

El vicealmirante izó su insignia en el acorazado *Suvarov*. La corta fase de municionamiento y abastecimiento de pertrechos constituyó un refrendo palmario de las graves deficiencias y corruptelas. En los ejercicios de tiro no hubo unidad que se aproximara siquiera al blanco remolcado. Su propio buque insignia acertó un impacto en el remolcador. Un grupo de destructores, a los que se ordenó navegar en línea, se dispersaron en todas direcciones; no habían recibido el nuevo código de señales. En el lanzamiento de torpedos, de siete efectivamente lanzados, a uno se le atascó el motor; dos viraron 90 grados a babor; otro, otro tanto a estribor; dos mantuvieron el rumbo, pero erraron generosamente el blanco, y el último empezó a girar en redondo, con la consiguiente alarma premonitoria.

En este estado y con esos auspicios, la Segunda Escuadra zarpó de Libau el 15 de octubre de 1904.

III

A poco andar, las incidencias vinieron a confirmar todos los temores anidados en el ánimo de Rodjestvenski. Cundió en la Escuadra la especie de un posible ataque japonés en el Mar del Norte, hecho, se decía, desde bases británicas. El *Kamchatka*, un buque-taller que se había quedado algo rezagado, disparó 300 salvas, sucesivamente, contra un mercante sueco, un arrastrero alemán y una goleta francesa. Poco después, equivocado el código, lanzó un

(1) La suerte se cebó hasta en la ortografía latina de su apellido, que figura indistintamente como Rozhdestvensky (H. Pemsel); Rozhestvensky (S. G. Gorshkov, R. Hough, G. Reagan); Rozhdestvenski (C. P. Campbell); Rojdestvensky (N. Brian-Chaninov); Rodjestvensky (P. Renouvin)... Aquí hemos adoptado la transcripción que, a nuestro entender, más se ajusta a la fonética española.

mensaje a la escuadra; descifrado decía: «¿Avistaron ustedes torpederos?», en vez de «Ahora, ya, proseguimos sin novedad».

Recibido el mensaje, la tensión se extendió a los hombres de guardia en toda la escuadra, que esa noche, la del 21 al 22 de octubre, surcaba las aguas del Doggerbank. Y, efectivamente, los vigías avistaron torpederos, dieron la alarma y se generalizó el fuego. Pero resultaron ser pesqueros del puerto de Hull. Esta vez sí, el fuego fue certero: uno fue hundido y varios más alcanzados. El escándalo diplomático, mayúsculo, colocó a la Gran Bretaña al borde de la guerra. Pero la mofa en la prensa mundial fue la nota sobresaliente, relajándose de esa manera la tensión política. No obstante, la Segunda Escuadra pasó por la nueva humillación de verse escoltada, hasta el estrecho de Gibraltar, por los cruceros de lord Beresford.

No pararon ahí, ni mucho menos, las desgracias. Llegados a la altura del Estrecho, las unidades más lentas, al mando de Velkerzam, pusieron proa a Suez. Uno de los buques se enredó en un cable submarino, dejando a la ciudad de Tánger incomunicada con Europa. El resto de la escuadra enrumbó al Sur. El punto de reunión fue fijado en Nossy-Bé, en Madagascar. Para colmar las preocupaciones de Rodjestvenski, le fueron anunciados refuerzos. En San Petersburgo se había tomado la decisión de enviarle aquellos buques que fueran inicialmente descartados por inservibles. Llegarían al mando del almirante Nabogatov. A Rodjestvenski no se le ocultaba que la maniobra era inspiración de sus enemigos. La larga odisea del viaje se vería así incrementada por la obligada espera de su arribo; las maniobras se dificultarían y el andar de la Segunda Escuadra se tendría necesariamente que acoplar al de los refuerzos indeseados.

El itinerario por el litoral africano se cumplió con la previsible cosecha de anécdotas e incidencias y con el progresivo agotamiento de los hombres y natural desgaste del material. Se evitaron cuidadosamente los puertos coloniales británicos. Pero, en el golfo de Guinea, el mosquito de la malaria hizo estragos entre las dotaciones. Rodjestvenski y sus mandos intentaron aprovechar las largas jornadas para capacitar a la escuadra para «una batalla naval moderna». Los resultados no fueron alentadores. El almirante se vio aquejado de serias neuralgias.

El reencuentro con las unidades de Velkerzam, en Madagascar, se llevó a cabo según lo planeado. El 2 de febrero de 1905, Rodjestvenski recibía allí la noticia de la caída en manos japonesas de Puerto Arturo. Se le ordenaba proseguir, destruir la flota nipona y dirigirse a Vladivostok, donde habría de entregar el mando al almirante Birilov, apodado «el almirante pugnaz», pese a no haber entrado jamás en acción.

La Segunda Escuadra se dirigió a la bahía de Camranh, en Indochina, su programada última escala. Hasta abandonar Madagascar la prensa internacional fue dando puntual cuenta del progreso de las unidades rusas. En adelante, la observación corrió por cuenta de los buques auxiliares de la Armada japonesa.

En consecuencia, el almirante Togo contó con todo el tiempo y las precisiones que pudo desear para la meticulosa articulación de su plan. La caída de Puerto Arturo facilitó notoriamente su despliegue. Ya no se trataba de cerrar la entrada del mar Amarillo a la Segunda Escuadra rusa —una extensión de más de 300 millas— o la del acceso interior a las bahías de Corea y Bohai, entre Chengshan Jiao y Paenguyong Do —unas 100 millas—, sino de impedir su ingreso al mar de Japón y su arribo a Vladivostok. Cuestión, esta última, que exigía el paso por alguno de los estrechos dominados por territorio japonés. Con barcos vigías apostados escalonadamente en los mares de la China meridional y oriental, la aproximación rusa no podía pasarle desapercibida.

La Segunda Escuadra cruzó los estrechos de Malaca y Formosa y carboneó, por última vez, en alta mar, frente a la costa oriental de China. Fue avistada por el mercante armado *Shinano Maru*, a las 0330 del 27 de mayo. Su aviso señalaba el rumbo: el canal oriental del estrecho de Corea. Rodjestvenski había optado por la ruta más corta, arriesgando una batalla ya inevitable.

En esa fecha, del 27 de mayo de 1905, culmina la hazaña del almirante ruso. Tras ocho meses de navegación, sin contar con puerto propio y al mando de una escuadra desalentadoramente heterogénea, Rodjestvenski se presenta en la puerta del mar de Japón con la totalidad de las unidades que le fueron confiadas; incluidas las que como «refuerzos indeseados» se le incorporaron en aguas indochinas. Las dificultades y penalidades habían sido incontables. La gesta concluía con el aplauso general: lo que se inició con irrisión generalizada, terminaba con la justa admiración mundial de los entendidos. El almirante que así inscribía la insólita proeza de habilidad y perseverancia en los anales de las glorias marineras, lo hacía convencido de haber navegado, todo ese tiempo, a la busca del destino imposible. Ese 27 de mayo marcaba también la hora de su derrota. En los principios que rigen las coordenadas del valor moral, la lucidez no exime del cumplimiento del deber.

IV

Las incidencias de la jornada naval de Tsushima son por demás conocidas. En todas las antologías de las batallas decisivas del siglo xx aparece, con justicia, su descripción. Al conocerse sus resultados por el gobierno del zar Nicolás II, la necesidad de concluir la paz fue estimada consecuencia inevitable. Japón emergía como una potencia de primer orden en la región y la historia de Extremo Oriente iniciaba la historia de su modernidad.

De la Segunda Escuadra rusa, tan sólo un crucero y dos destructores llegan a Vladivostok. Tres cruceros más y un destructor alcanzan puertos neutrales. Todas las demás unidades fueron hundidas o capturadas. Las pérdidas japonesas fueron comparativamente ínfimas: tres torpederos hundidos, dos cruceros gravemente averiados y tres acorazados con daños de alguna consideración. La correlación de bajas entre las dotaciones es similar: 4.830 muertos y 7.000 prisioneros, por parte rusa: 117 muertos y 585 heridos, por el lado

japonés (2). Pierre Renouvin habla de una «victoria a la Trafalgar», a la vista de su trascendencia, olvidando quizá la distinta envergadura de las pérdidas del vencedor.

Los oficiales de la Marina Real británica, que embarcaron en buques japoneses y fueron observadores de las jornadas del 27 y 28 de mayo, han dejado informes de especial interés sobre los diversos aspectos de la batalla. Apreciaron mayor andar en las unidades niponas. Sus buques de línea mantuvieron una velocidad de combate de 18 nudos y conservaron perfectamente la formación, en tanto que en la escuadra rusa tan sólo se llegaron a hacer de 9 a 10 nudos y su formación se deshizo en cuanto fueron alcanzados gravemente el *Oslibia* y el *Suvarov*, al principio de los combates.

Según esos informes, el tiro a distancia de los rusos fue sorprendentemente preciso, pero muchos de sus proyectiles no hicieron explosión. Sus baterías secundarias, en cambio, no estuvieron a idéntica altura. Los ingleses se hicieron lenguas del valor derrochado por ambos bandos. En las unidades rusas, el exceso de carbón embarcado, almacenado en sacos incluso en cubierta, fue, además de un impedimento serio a la hora del combate, un factor que contribuyó notoriamente a entorpecer la lucha contra los incendios tras los impactos.

Gravemente herido, Rodjestvenski fue trasladado del buque insignia al destructor *Buiny* y, antes de hundirse éste, al destructor *Biedovy*, que hubo de izar bandera blanca poco después. El calvario del comandante en jefe de la Segunda Escuadra del Pacífico terminaba así, bien a pesar suyo, en captura. Ante la radical adversidad, los anales de su cautiverio dejan constancia de su grande y ejemplar dignidad. Ulteriormente, un consejo de guerra le eximió de responsabilidad en la rendición.

V

En esa memorable batalla de Tsushima, tomó parte un jovencísimo oficial de marina, recién salido de la Academia Naval de Eta Jima. Un oficial que, andando el tiempo y en circunstancia crítica, habría de ser comandante en jefe de la Flota Combinada del Imperio del Sol Naciente. A bordo del flamante crucero *Nishin*, el futuro Isoroku Yamamoto —entonces aún Isoroku Takano— fue testigo y protagonista de la gran victoria del almirante Togo, quien hubo de felicitarle por su comportamiento en la jornada, al haber permanecido en su puesto de combate pese a una profunda herida en un muslo y la pérdida de dos dedos de la mano izquierda.

El valor puesto de manifiesto en su bautismo de fuego le incorporaba con distinción a los destinos de la Marina Imperial, que había de hacer de esa jornada triunfal el timbre de gloria de su tradición. En adelante, la gesta de

(2) Las cifras de las pérdidas humanas varían de uno a otro autor; no así, las referidas a buques. Aquí hemos consignado las que da C. P. Campbell en «Great Battles of the 20th Century» (Hamelyn, Londres 1977, p. 16).

Tsushima sería invocada, como arenga, en las velas de armas de la Armada, en la víspera de sus combates ulteriores. Yamamoto nacía, por consiguiente, a la vida profesional en el momento fundacional de esa tradición y formará parte activa de la misma, en lo sucesivo, en todas las vicisitudes posteriores. Su personalidad irá creciendo, desde esa Scila hasta la misma Caribdis de su institución que, a la postre y de su mano, dará la batalla, contra toda esperanza, a la flota más poderosa que la Historia ha conocido y la traerá en jaque durante más de un año.

En ese lapso de tiempo, de 1905 a 1943, Yamamoto profundizará sus conocimientos profesionales y responderá con sagacidad a los desafíos de la modernidad técnica, sin por ello perder en momento alguno, ante las ambiciones imperialistas del militarismo ultranacionalista nipón, un lúcido realismo respecto a las limitaciones de su país. Nunca dejó tampoco de percibir que, más allá de un límite, el expansionismo en Asia tenía por fuerza que tropezar con intereses ajenos y conducir al enfrentamiento con las potencias navales anglosajonas. Como marino profesional, conocía bien la dependencia industrial y energética de Japón respecto de las materias primas más básicas. La capacidad de mantener abiertas las líneas marítimas de abastecimiento, en caso de conflicto, resultaba condición previa ineludible del análisis y se presentaba prácticamente insoluble de partida.

Analista frío, no se dejó nunca obcecar por el deseo. Supo sopesar, en su verdadera significación, la realidad primordial de la guerra total en la era industrial. Entendió que el quid no estaba en la igualdad o desigualdad de las fuerzas en presencia en el momento de iniciarse las hostilidades; ni siquiera en los triunfos iniciales, por significativos que fueran, en tanto no comprometieran la capacidad productiva del adversario, sino, precisamente, en la potencialidad de esa capacidad, que, a lo largo de un conflicto, necesariamente había de acabar pesando sin contención posible.

A una mente inquisitiva como la suya, no le fue difícil llegar a tal conclusión, tras sus repetidas visitas y permanencias en los Estados Unidos. Sabido es que Yamamoto estuvo primero en Harvard, los años 1919 a 1921, estudiando inglés y los problemas de producción y comercialización del petróleo. En su viaje de regreso, recorrió el país de punta a punta. En 1926, vuelve por cerca de dos años a Washington como agregado naval. Nuevamente se interesa por el petróleo al regresar, visitando los yacimientos mexicanos. Su dominio del inglés le convierte, ya contralmirante, en asesor, por parte de la Armada, de la delegación japonesa a la Conferencia Naval de Londres, a finales de 1930, así como en el principal delegado de la Marina en el fracasado intento de revisión del Tratado de Londres, en septiembre de 1934.

Su conocimiento de los resortes profundos del alma norteamericana —más allá de las apariencias—, así como su valoración de la capacidad industrial y la versatilidad de la clase empresarial de los Estados Unidos en esa primera mitad del siglo, fijaron en su ánimo unas realidades comparativas que operaron como piedra angular de sus tomas de posición ulteriores. La solidez de sus convicciones y consecuente firmeza de sus juicios, se vieron potencia-

dos por una personalidad, de por sí fuerte e independiente, de muy peculiares perfiles.

VI

En una sociedad en extremo tradicionalista y conservadora, como lo era la japonesa anterior a la II Guerra Mundial, sentar plaza de relativamente original y excéntrico no auguraba un tránsito fácil en el decurso de una vida profesional cualquiera. Menos aún si el medio elegido era la Marina Imperial, que a las tradiciones nacionales sumaba en efecto las propias. Grandes habrían de ser los perfiles compensatorios de una personalidad que, no obstante tales condicionamientos, se atrevía a no refrenar sus proclividades atípicas ante los usos y las formas establecidas. En buena cuenta, Yamamoto hubo de afrontar el mismo problema que por definición se yergue ante toda personalidad de excepción, acrecentado en su caso por tratarse de una sociedad radicalmente refractaria a la admisión de tales singularidades.

Todo indica que, en su caso, pese a una educación inicial típica, a una formación castrense en nada fuera de lo ordinario y a una adecuación vocacional plena, la personalidad que gran se sale abiertamente de los moldes habituales. Al promediar su vida profesional, Yamamoto es, sin duda, un oficial competente, dedicado, responsable. Dueño de una mente práctica, incisiva, osada y permeable a las innovaciones, tiene ya una reputación de clara y lúcida inteligencia. Brusco, directo y sincero, odia la locuacidad y la ampulosidad, y se permite una independencia de criterio que llama la atención.

Al mismo tiempo, se distingue en su trato con sus superiores jerárquicos: no alaba, ni procura agradar; defiende con denuedo su visión de los problemas, haciendo gala de una gran precisión de lenguaje. Rehuye entrar en la política institucional, si bien los acontecimientos le arrastrarán al centro mismo de la polémica.

Paralelamente, sus aficiones personales desdibujan esa imagen del oficial modelo. Yamamoto fue, a lo largo de su vida, un jugador rayano en lo obsesivo, un mujeriego festivo y un aficionado a las juergas y a la diversión nocturna, pese a no probar gota de alcohol. Su habitual inclinación taciturna y poco comunicativa —al decir de Kuwabara—, se transformaba en tales ocasiones y pasaba a ser el centro de animación de la fiesta.

Es de señalar que, esa propensión al retraimiento y al laconismo, se agudizó al llegar a las responsabilidades del mando. Pese a ello, su biógrafo máximo, Hiroyuki Agawa (3), ha podido comprobar, en las múltiples entrevistas con quienes le conocieron y colaboraron con él, la huella de su gran atractivo personal, que alcanzaba a veces el punto de una extraña fascinación. Era notoria la preocupación por sus hombres y por la de sus familias, a las que visi-

(3) «The Reluctant Admiral», Kodausha International Ltd., N. Y. 1979. Ver también Edwin P. Hoyt, «Yamamoto», Warner Books, N. Y. 1991.

taba para expresarles su condolencia cuando conocía al caído en combate, ocasiones en que daba libre curso a sus lágrimas.

Sus colaboradores inmediatos han dejado testimonio de su popularidad, de su capacidad de resistencia —él mismo aseguraba que, en caso necesario, podía pasar sin comida ni descanso; de hecho, se comprobó que podía resistir temporadas enteras durmiendo sólo cuatro horas diarias—, de su sensibilidad especial para captar los procesos mentales de quienes tenía alrededor: se tenía la impresión de que leía las mentes (según Matsunaga), de su afición a los fenómenos extrasensoriales y de sus asomos de presciencia, de su impasibilidad ante las dificultades y de sus gustos populares.

De tan apretado cuadro, trasluce una personalidad llena de calor humano, generosa, sensual y poco apegada a las cosas materiales. Agawa insiste en que su carácter presentaba inclinación emocional y, en ocasiones, arbitraria con claras filias y fobias y constante predisposición a hacer favores y a sorprender con detalles de gran sensibilidad a las personas por las que sentía particular afecto. Conservó siempre un toque de excentricidad —según Matsumoto— como emanación de la independencia de su espíritu, una entrañable dosis de infantilismo y una total ausencia del sentimiento del miedo.

Una personalidad compleja, a fin de cuentas, con claros y oscuros y contradicciones, que, en la borrascosa singladura nacional japonesa de los años treinta, mantuvo, con firmeza y no poco riesgo personal, unas convicciones que le situaron en clara minoría en el seno de la Armada y en abierta contradicción con la opinión que, a la postre, decidió el derrotero de los destinos del Imperio.

VII

¡Años turbulentos!... Las consecuencias de la «crisis del 29» se hicieron notar progresivamente en todas partes. La interdependencia económica se hizo patente. Defensivamente, los mercados se fueron cerrando a los productos foráneos, el Estado intervino decisivamente el intercambio comercial y pasó a ejercer un creciente control sobre la cotización de la moneda. Aceleradamente se fue potenciando la artificialidad de las economías: se incrementaron notablemente los aranceles, se contingentó el comercio, se subsidiaron productos, se prohibió la entrada de otros... Uno tras otro, los gobiernos se fueron plegando al dogma de la autarquía económica: paradigma inalcanzable, que se esgrimía como panacea ideal. Todo esfuerzo de aproximación a esa meta salutífera justificaba cualquier empeño y todo tipo de sacrificios.

Los Estados Mayores plantearon su doctrina de la seguridad nacional sobre ese principio. El grado de seguridad que el país disfrutaba se consideraba proporcional al de su autarquía económica. La mayor o menor carencia de materias primas básicas establecía las pautas de las necesidades estratégicas. Los analistas y planificadores militares se angustiaron obsesivamente ante la eventualidad de una coacción sin posibilidad de respuesta por carencia

de materiales esenciales —petróleo, bausita, acero...—; o por derrota, evitable, debida al agotamiento de las denominadas «reservas estratégicas».

En un clima de creciente desconfianza y animadversión internacionales de crisis económica generalizada, de malestar interno y agudos disturbios sociales, la receta política que se fue extendiendo como remedio extremo fue el recurso al ultranacionalismo. Un fenómeno que, de una manera por demás simplista, fue englobado desde entonces bajo el rubro de fascismo y que, no obstante, revistió formas muy diversas y peculiaridades que exigen análisis por separado y pormenorizado para su adecuado tratamiento y comprensión.

El ultranacionalismo japonés, por su lado, se impuso a través de un militarismo desaforado, dogmático e intolerante, que se autoproclamó guardián exclusivo de las esencias tradicionales del país e impulsor de una versión oriental del monroísmo: Asia para los asiáticos. En esos años, la expansión imperialista nipona en China y sus éxitos iniciales se conjugaron con una obsesiva preocupación por el abastecimiento de materias primas, que el país requería de manera perentoria desde que iniciara su proceso de industrialización. Ninguna otra potencia de primer orden tenía entonces una dependencia exterior más crítica y radical que la que condicionaba potencialmente la subsistencia misma del Japón como nación moderna.

De hecho, esa realidad no ha cambiado; más bien, se ha agudizado. Pero la seguridad de los flujos comerciales que hoy se disfruta era impensable en aquellos años treinta. Los excesos militaristas lograron imponerse, en buena parte, gracias al impulso que nacía de esa acuciante realidad, configurada por las carencias del país, y a la extrema aleatoriedad que las circunstancias de la coyuntura mundial imprimían, de manera desazonadora, a sus imprescindibles suministros.

La Marina era particularmente sensible a esas carencias. Sus necesidades básicas de combustible eran enormes. La dependencia del exterior era total. Ninguna fuerza militar puede contemplar su operatividad y eficacia, sin radicales interrogantes, con un talón de Aquiles de esa naturaleza. Al margen de otras necesidades importantes —acero, aluminio, carbón, plomo...— era de todo punto evidente que la suspensión de las importaciones de petróleo inmovilizaría totalmente a la Armada en un plazo de semanas.

Una realidad nacional e institucional de características tan críticas tuvo forzoso reflejo en el ánimo y la toma de actitud de los altos mandos y la oficialidad de la Marina. Las opiniones se dividieron y se fueron paulatinamente radicalizando en el transcurso de la década. En un proceso paralelo a la creciente desmesura del sentimiento nacionalista en el Ejército, una parte mayoritaria de los mandos de la Armada se fue adscribiendo a las tesis favorables a la denuncia del Tratado de Londres de 1930 y a sus rígidas cláusulas de proporcionalidad entre Japón y las potencias navales anglosajonas. Frente a esa denominada «facción pro flota», se perfiló otra, minoritaria, «facción pro tratado» con los almirantes Yonai y Yamamoto como figuras más relevantes.

Fracasada la Conferencia de Londres de 1934, que se proponía renegociar el Tratado de 1930, la pugna entre las facciones se prolongó en el seno de la

Armada con virulencia creciente. Progresivamente, la vertiente pro flota se fue identificando con la «facción kodo ha» del Ejército —partidaria de la llamada «guerra imperial»—, mientras que la que había sido rotulada pro tratado no hacía otro tanto con la supuestamente más moderada «facción tosei ha» o de control, facción que, poco después, se integraría en la «kodo ha». Frente a los partidarios de una expansión relámpago hasta los yacimientos petrolíferos indonésicos, Yamamoto y sus simpatizantes se oponían cerradamente a todo paso que pudiera arriesgar una guerra con los Estados Unidos, guerra que el Japón no podía en manera alguna ganar.

Los últimos años de la década, 1936 a 1939, con Yamamoto de viceministro de Marina, los elementos contrarios a la guerra lograron frenar los ímpetus belicistas en el seno de la Armada y, así, contener las exigencias de los representantes del Ejército en el Gobierno. En ese empeño, arriesgaron seriamente sus vidas. Yamamoto se mantiene de viceministro en cuatro gabinetes sucesivos, oponiéndose tenazmente a la firma del Pacto Tripartito con Alemania e Italia. Al final, en agosto de 1939, es nombrado comandante en jefe de la Flota Combinada, con el acorazado *Nagato* como buque insignia. El nuevo destino es tanto un reconocimiento a sus condiciones profesionales como un modo de garantizar su vida frente a los más que previsibles atentados. Embarcado, ya no estaría a merced de la escolta puesta por el Ejército.

VIII

Como comandante en jefe, se sustraía a la política. Ya no era responsabilidad suya, ni siquiera lejanamente, la toma de posición de la Marina respecto a la guerra. En teoría, su función era eminentemente ejecutiva. Era incumbencia suya llevar a la práctica las operaciones concebidas y programadas en y por el Estado Mayor de la Armada. El grado de preparación de la Flota y su moral de combate eran, sí, competencias centrales entre sus atribuciones. Yamamoto tenía fama de ser meticulosamente cuidadoso de los detalles.

Pero, temperamentalmente, su fuerte personalidad no podía restringirse a la mera ejecución. Desde el primer momento, asume la iniciativa operativa. Las ideas que en él germinan son elaboradas por su propio Estado Mayor, relegando al de la Armada a funciones de consulta, coordinación con terceros y aprobación última. En cierto modo, con Yamamoto al frente, la Flota Combinada se apoderó del diseño de su propio destino. Salvo, claro está, el de entrar o no en la guerra.

Ése es, precisamente, el punto crucial que signa la experiencia como tragedia. El comandante en jefe y sus colaboradores de confianza saben, sin asomo alguno de duda, que han de ser protagonistas centrales de una guerra que, ocurra lo que ocurra, acabará en derrota. Tienen consciencia lúcida de la fatalidad del destino. Ante esa evidencia, importa aquí su reacción. ¿Qué actitud es la pertinente en un profesional ante el trance?...

Al igual que Rodjestvenski, Yamamoto se nos brinda como paradigma. Consultado por el gobierno, asegura que, durante año y medio aproximada-

mente, a más de la considerable asistencia que requiera el Ejército, la Flota Combinada traerá en jaque al enemigo. El compromiso se hace depender de una condición: la drástica revisión de la doctrina estratégica de la Marina Imperial en la eventualidad de una guerra con los Estados Unidos. En lugar de esperar pacientemente el ataque de la flota enemiga en aguas propias, para reeditar una batalla decisiva a lo Tsushima, asumir la iniciativa por sorpresa, masivamente, conquistando de entrada una superioridad manifiesta y la consecuente franquía de acción, hasta tanto el contrario logre rehacerse. Para entonces, los espacios dominados garantizarían una guerra de desgaste duradera.

¡Ni una sola duda, ni un momento de indecisión, ni un asomo de reserva crítica en público!: definida la misión estratégica, no quedaba más preocupación que su puesta en práctica. Como en el caso de Tsushima, el ataque a Pearl Harbor ha sido analizado y narrado hasta la saciedad (4). No vamos a entrar aquí en el detalle de su gestación, ni el éxito de su realización. Delatan la osadía y la intuición para la sorpresa del jugador que había en Yamamoto, así como su visión del papel que correspondía al potencial aeronaval en la guerra moderna y la prudente valoración que hizo de sus resultados.

Tampoco nos incumbe aquí discutir su ejecutoria como comandante en jefe de la Flota Combinada en las acciones ulteriores: Midway, islas Aleutianas, mar de Salomón y campaña de Guadalcanal. No han faltado críticos —Paul S. Dull, Donald Macintyre, el mismo Sprange y varios de sus compañeros marinos japoneses—, y su argumentación, en efecto, puede acaso empañar la genialidad mostrada en la concepción del ataque a Pearl Harbor. Pero nada puede deslucir su más auténtico timbre de gloria: la lección que su ejemplo depara ante el destino imposible, el sacrificio de su presciente y mejor razón, desechándola en aras del cumplimiento del deber como profesional y de su código moral como japonés.

En el cincuentenario de su muerte en acción, valga esta larga reflexión como homenaje a dos personalidades históricas que practicaron la abnegación en grado heroico. De haberles correspondido a ellos la decisión última de los acontecimientos, no habrían incurrido en la cadena de errores que hizo necesario su sacrificio. En la circunstancia, no dudaron en comprometer su prestigio como marinos y sus propias vidas. Su ejemplo hizo patente, una vez más en la Historia, la dignificación de la condición humana a través del culto a ciertos valores.

(4) Ver en especial la obra de Gordon W. Sprange, «At Dawn We Slept», McGraw Hill, N. Y. 1981.