

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL GRAF SPEE

Roberto L. Pertusio

Quizá caería en la exageración si comenzara estas líneas expresando que han corrido ríos de tinta sobre lo que pasó a la historia como “La batalla del Río de la Plata”.

Pero no se puede negar que mucho se ha escrito al respecto, así como también que el poderío militar de lo que se dio en llamar el “acorazado de bolsillo *Graf Spee*” mereció particular encomio por parte de quienes trataron el tema. Tampoco se puede negar que se trató de un buque moderno. Sin duda revolucionario para su época, dotado de notables adelantos y de un gran poder de fuego para su tonelaje, habida cuenta de las limitaciones que debió aceptar la Armada Alemana como consecuencia de las restricciones que le fueron impuestas por las potencias vencedoras, las que se corporizaron en el *Tratado de Versalles*.

¿Pero era realmente el *Graf Spee* un formidable navío de combate, o fue más bien el magro resultado de un buque capital que, si bien entraba en esa categoría tanto por su porte como por el calibre de sus cañones, en rigor, tenía serias falencias? ¿Fue el *Graf Spee* un mito o una nave temible al momento de un eventual duelo de artillería con cualquier rival de fuste que se le llegara a oponer?

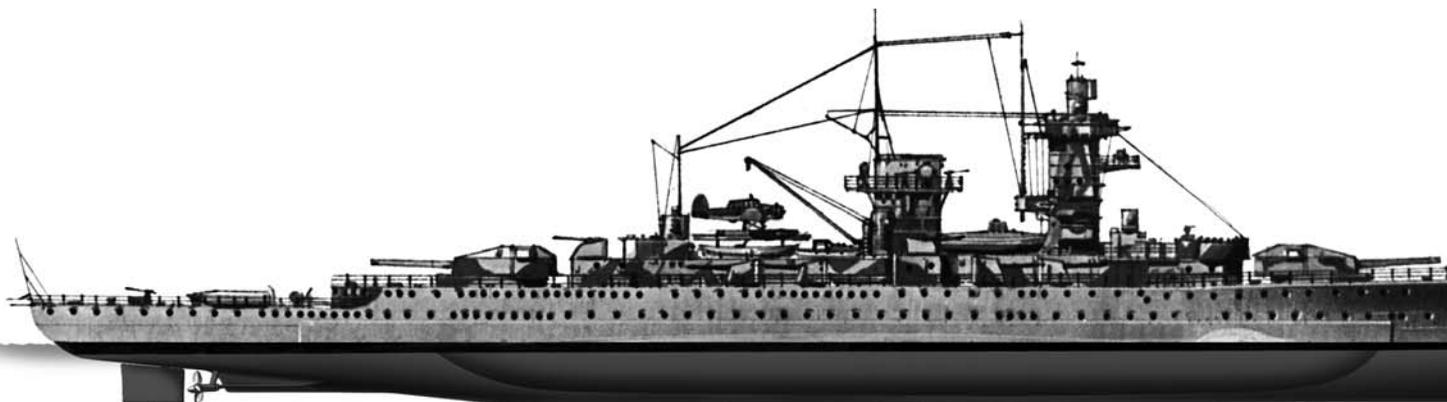
Empecemos por definir qué eran para la época buques capitales. Se trataba de las máximas expresiones navales: acorazados y cruceros de batalla. Todavía había cierta resistencia en lo concerniente a los portaaviones. El *Graf Spee* respondía a un diseño de fines de la década del veinte. El Tratado Naval de Washington de los años 1921-1922, establecía que serían considerados buques capitales aquellos cuyo desplazamiento excediera las 10.000 toneladas (excepto los portaaviones) o su artillería fuera superior a las ocho pulgadas.

Pues bien, el *Graf Spee* rondaba las 12.000 toneladas y montaba cañones de once pulgadas, entraba claramente en la categoría de buque capital, en lenguaje coloquial se podría decir que estaba destinado a jugar en primera con los grandes de entonces.

Una vez más se nos plantea el interrogante, ¿era un buque capital concebido como tal o se trataba de un engendro naval? El concepto puede parecer duro, pero se trató de una nave

El Contraalmirante Roberto Luis Pertusio es integrante de la promoción 81 de la E.N.M., egresó como guardiamarina en diciembre de 1954, pasando a retiro a comienzos de 1987. Sus últimos destinos en la Armada fueron: Director de la Escuela de Guerra Naval y Director General de Instrucción Naval. Ya retirado, durante diez años se desempeñó como titular de las cátedras de Geopolítica en la Universidad de Belgrano, en la carrera de Ciencias Políticas y en la Facultad de Posgrado; asimismo, fue titular durante dos años de la cátedra de Política internacional Contemporánea en dicha Universidad. Se desempeñó como titular de la cátedra de Estrategia Operacional en la Escuela de Guerra Naval y miembro del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, al que representó en diversos congresos y simposios con trabajos de su autoría. Es autor de varios libros publicados por el Instituto de Publicaciones Navales y de artículos aparecidos en diversas revistas.





que no se ajustaba a lo que podríamos denominar diseño convencional, era el resultado de lo posible en el marco de lo que le estaba permitido a la Marina Alemana.

Los buques capitales debían armonizar tres aspectos de naturaleza diferente que fundamentaban su capacidad de combate: artillería principal, coraza y velocidad.

Al igual que su hermano mayor, el acorazado, el crucero acorazado procuraba en su diseño ajustar tres requisitos: artillería principal, coraza y velocidad.

Privilegiar alguno de ellos conducía a sacrificar al menos uno o los dos restantes. El peso de la coraza equivalía al 35 o 40% del desplazamiento total de la nave.

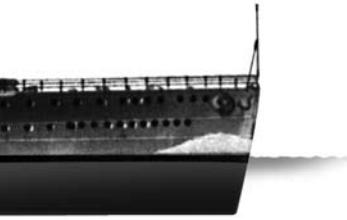
Con anterioridad, en las últimas décadas del siglo XIX y primera del XX, recibieron la designación de buques capitales los acorazados y cruceros acorazados, estos últimos eran a veces denominados acorazados de las armadas de bolsillos flacos. Pero como quiera que sea, ambos tipos de naves constituían la línea de combate de una flota. En oportunidad de la batalla de Tsushima (1905), la fuerza naval japonesa, comandada por el vicealmirante Togo, presentó su línea de combate integrada por dos divisiones de buques capitales. La primera, al mando del propio Togo, alineaba cuatro acorazados y dos cruceros acorazados; la segunda, comandada por el contraalmirante Kamimura constaba de seis cruceros acorazados. Vale la pena señalar que los dos cruceros acorazados de la división de Togo eran los más modernos de los ocho disponibles, se trataba del *Nishin* y *Kasuga*, originalmente conocidos como *Rivadavia* y *Moreno* y que fueron vendidos a Japón a raíz de los “Pactos de Mayo”, tratado de desarme o limitación de armamento naval que fuera acordado entre Argentina y Chile en el año 1902 y ratificado dos años más tarde.

El crucero acorazado tuvo corta vida, al menos como nave de combate o navío de línea, fue dejado de lado cuando hizo su aparición en el escenario naval el crucero de batalla, buque al que trataremos más adelante y que guarda íntima relación con el tema aquí planteado. Al igual que su hermano mayor, el acorazado, el crucero acorazado procuraba en su diseño ajustar los tres requisitos ya mencionados: artillería principal, coraza y velocidad. En tal sentido, disponía de cañones de menor calibre que los que montaban los acorazados y de una protección compatible con su propia artillería. La velocidad, por cierto, era similar a la de los acorazados, de otro modo no le hubiera sido posible armonizar en la formación de la línea de combate.

Nuestro país, cuando decidió contar con una verdadera marina oceánica, privilegió el crucero acorazado; de allí las adquisiciones que se sucedieron en Italia: *San Martín*, *Garibaldi*, *Pueyrredón*, *Belgrano* y los mencionados *Rivadavia* y *Moreno*.

Los buques capitales de esos años, que fueron la expresión del poder naval de lo que se conoció como la *belle époque*, fueron concebidos, diseñados y construidos respetando una solución de compromiso entre las tres variables determinantes: poder de fuego, protección y velocidad. El espesor de la coraza en las partes más sensibles de la nave debía ser capaz de resistir granadas perforantes equivalentes a las que él mismo disparaba.

En 1906 Gran Bretaña comenzó, dentro del mayor secreto, con la construcción de tres buques de un tipo hasta entonces desconocido, se los denominó cruceros de batalla. Se trató de buques surgidos de la mente del afamado Almirante lord John Fisher, a la sazón primer Lord del mar. Aunque en realidad, la idea original correspondió al marino e ingeniero naval italiano Vittorio Cuniberti, Fisher se habría apropiado de ella concretándola. Además de Gran Bretaña, otras armadas como Alemania, Japón y Francia adhirieron a este nuevo tipo de navío de línea o buque capital.



El crucero de batalla parecía destinado a las potencias coloniales. Se trataba de un buque de gran poder de fuego, a punto tal que disponía de una batería principal equivalente a la de los acorazados, pero se caracterizaba por superar a éstos en velocidad. Luego, la ecuación de equilibrio, indefectiblemente, resultaba sustancialmente alterada en detrimento de la protección.

El pensamiento de lord Fisher estaba guiado por disponer de buques poderosos que ejercieran una fuerte y amedrentadora presencia en los territorios coloniales. Su armamento principal, consistente en torres de doce pulgadas o más, superaba con creces al de cualquier crucero, nave por entonces destinada a la protección tanto de las colonias como del tráfico marítimo. Ningún crucero podía ni siquiera pensar en desafiarlo, y en caso de tener eventualmente que enfrentarse con un acorazado, su andar más rápido le permitiría romper contacto y evitar así el fuego de cañones de calibre equivalente, dado que su debilidad en términos de coraza le significaba una seria vulnerabilidad. Se trataba, en síntesis, de un buque fuertemente artillado, bastante veloz, pero débilmente protegido. Fue motivo de serios cuestionamientos y aceptado sólo por algunas armadas, las que lo hicieron, sin duda, fue bajo el influjo del prestigio y respeto que infundía la Armada Británica.

Volvamos ahora al *Graf Spee*, ¿era un acorazado, un crucero de batalla o un crucero pesado?

Los tratados navales internacionales catalogaban bajo la denominación de crucero pesado a las naves que montaban cañones de un calibre superior a las seis pulgadas y que no superaban las ocho. Los acorazados de la década del '30 habían dejado atrás las 12 pulgadas y contaban, en general, con torres de 14, 15 y hasta 16 pulgadas. De cualquier manera, unos y otros armonizaban el calibre de su artillería principal con el espesor de coraza en las zonas más sensibles. En una primera aproximación se podría inferir que el *Graf Spee*, con sus dos torres triples de once pulgadas, era una especie de crucero de batalla. No está de más señalar que los alemanes lo llamaban *Panzerschiff* (buque blindado), designación no convencional e inexistente en otras armadas, asimismo debemos consignar que el mote de "acorazado de bolsillo" fue puesto por los británicos.

El *Graf Spee* y sus gemelos: *Deutschland* y *Admiral Scheer*, eran lo mejor que los astilleros alemanes pudieron entregar a su marina sin vulnerar en demasía el Tratado de Versalles, ya que si bien superaba las 10.000 toneladas autorizadas, no lo hacía de manera escandalosa.

Se puede decir que este tipo de buque estaba dotado de una batería principal parecida, aunque algo menor, a la que montaban los cruceros de batalla. Al igual que éstos contaba con un débil blindaje que lo hacía vulnerable a la artillería de seis pulgadas de cualquier crucero ligero: la coraza vertical apenas superaba las tres pulgadas (80 mm), en tanto que la horizontal no alcanzaba las dos pulgadas (45 mm).

Pero carecía de la ventaja de todo crucero de batalla: la velocidad.

La velocidad máxima del *Graf Spee* estaba entre los 25/26 nudos, es decir, unos 5/7 nudos por debajo de cualquier crucero moderno de entonces. En síntesis, a las carencias

El Graf Spee y sus gemelos, Deutschland y Admiral Scheer, eran lo mejor que los astilleros alemanes pudieron entregar a su marina sin vulnerar en demasía el Tratado de Versalles.

de diseño propias del crucero de batalla le agregaba el no contar con sus ventajas. Es cierto que el disponer de una planta propulsora compuesta por motores diesel le permitía rápidamente pasar de velocidad de crucero a desarrollar su máxima potencia, pero eso no le aseguraba el poder romper contacto en caso de necesitar hacerlo.

El *Graf Spee* era el tercero y último de la serie y fue el primer buque alemán dotado de radar. Estos buques incorporaron una serie de técnicas y sistemas modernos que resultaron novedosos para entonces, entre ellos, la planta propulsora, que a lo ya señalado, adicionaba un menor peso y volumen que el que demandaba un sistema de turbinas y calderas, así como también el requerimiento de un menor número de maquinistas para su servicio y mantenimiento. Otro importante logro del astillero constructor fue el sistema empleado para la construcción del casco, la soldadura de arco sustituyó al tradicional remachado en el ensamble de las chapas. Esto permitió un gran ahorro en el desplazamiento; por un lado, se descartó el peso de los remaches y por otro, se evitaba la superposición de una chapa con otra con el consabido aumento de peso. Fue así que, con un desplazamiento original de diseño de apenas 10.000 toneladas, se llegó a las 12.000 o poco más a plena carga.

El Graf Spee era sin duda un buque capital, pero llamaba más la atención por sus adelantos técnicos y reducción en peso y volumen, a los efectos de poder satisfacer las limitaciones que le imponía el Tratado de Versalles, que por su real capacidad de combate.

El *Graf Spee* era sin duda un buque capital, su artillería y porte eran determinantes, pero llamaba más la atención por sus adelantos técnicos y reducción en peso y volumen, a los efectos de poder satisfacer las limitaciones que le imponía el Tratado de Versalles, que por su real capacidad de combate. No estaba en condiciones de enfrentar a ningún navío capital de otra armada, y corría serios riesgos en caso de tener que vérselas con una división de cruceros bien conducida, como ocurrió el 13 de diciembre de 1939 frente a las costas uruguayas.

Por cierto, el almirantazgo alemán no ignoraba las limitaciones de estos buques, lo que motivó que los destinara a hostigar las líneas de comunicaciones enemigas en calidad de corsarios de superficie y con expresas órdenes de evitar el aferramiento con naves de guerra enemigas. Sus torres triples de once pulgadas causarían estragos en el tráfico mercante, en particular, serían la pesadilla de cualquier *convoy* y su escolta de destructores.

Pero el *Graf Spee* y sus gemelos, el *Admiral Scheer* y el *Deutschland*, cumplirían simultáneamente otra importante tarea: la de flota en potencia o *fleet in being*.

El concepto de flota en potencia se lo suele vincular, casi siempre, con la existencia de una fuerza naval inferior a la oponente pero que, por su capacidad de combate, amerita particular cuidado. En tal sentido, la flota más poderosa deberá destinar toda o gran parte de sus unidades de combate a la vigilancia y neutralización de esa flota en potencia, que de no encontrarse controlada, estaría en condiciones de causar trastornos al enemigo.

De no existir tal flota en potencia, las fuerzas destinadas a su vigilancia, neutralización o destrucción podrían ser consignadas al cumplimiento de otras tareas. El concepto de flota en potencia o flota existente (*fleet in being*) consiste en el aferramiento de importantes fuerzas enemigas impidiendo su empleo en otras misiones. Pero no necesariamente deberá ser una flota, puede tratarse de algunas unidades o hasta de una sola, suficientemente poderosa como para merecer la atención enemiga. En el primer caso tenemos la división de cruceros rusos con base en Vladivostok en oportunidad de la guerra ruso-japonesa, así como la división de Cruceros de Oriente al mando del almirante Maximiliano Graf Spee en los comienzos de la Primera Guerra Mundial. En el segundo, el blindado peruano *Huascar* en la guerra del Pacífico (Chile contra Perú y Bolivia), el acorazado *Tirpitz* estacionado en los fiordos noruegos en la Segunda Guerra Mundial y los *Panzerschiff* en esta misma guerra.

Cuando la flota en potencia se corporiza en toda una fuerza naval suele permanecer inactiva, cumple su objetivo a través de su sola presencia, de allí la expresión inglesa (*fleet in being*): la *Flota de Alta Mar* (alemana) después de Jutlandia en la Primera Guerra Mundial y la Flota Italiana en el Mediterráneo en los comienzos de la Segunda Guerra Mundial. En



En pocos días se formaron ocho grupos aliados de caza, compuestos mayormente por cruceros, pero que incluían el crucero de batalla Renown, los portaaviones británicos Eagle, Ark Royal y Hermes, el acorazado francés Dunkerque y uno de sus portaaviones.

cambio, cuando se trata de unidades independientes, en general, no siempre, la actividad que despliegan es lo que le otorga el carácter de flota en potencia. Pues bien, ese fue el caso de las unidades pesadas de la marina alemana en la Segunda Guerra Mundial.

Al inicio de las hostilidades Alemania disponía de unas pocas unidades capitales: dos cruceros de batalla de reciente construcción ⁽¹⁾, los tres *Panzerschiff* y el crucero pesado Hipper. El alto mando naval dispuso emplear estas unidades con un doble propósito: hostigar las líneas de comunicaciones aliadas y que cada unidad, de manera independiente, actuara en calidad de flota en potencia. Fue así que Gran Bretaña, para impedir los estragos que los corsarios de superficie del Reich podían ocasionarle, con la participación de algunas unidades capitales francesas constituyó ocho grupos pesados de caza, algunos de los cuales incluían un portaaviones. Estas unidades fueron retiradas del bloqueo declarado a Alemania, anunciado por Chamberlain el 27 de setiembre.

“Debe recordarse que los acorazados de bolsillo Deutschland y Admiral Graf Spee, con el apoyo de buques de reaprovisionamiento, fueron destacados, antes de que estallara la guerra al Norte y al Atlántico Sur respectivamente, donde permanecieron indetectados hasta que se les ordenó iniciar operaciones. Estas órdenes fueron impartidas el 26 de setiembre, y cuatro días después el Graf Spee se cobró su primera víctima, el Clement, hecho que fue conocido por el Almirantazgo recién el 1.º de octubre. En pocos días se formaron ocho grupos aliados de caza, compuestos mayormente por cruceros, pero que incluían el crucero de batalla Renown, los portaaviones británicos Eagle, Ark Royal y Hermes, el acorazado francés Dunkerque y uno de sus portaaviones.” ⁽²⁾

En rigor, era lo único que Alemania podía hacer con el puñado de buques capitales de que disponía. Además, el almirante Raeder, comandante en jefe de la Armada Alemana, sentía cierto celo de los éxitos iniciales logrados por los submarinos, no quería que las unidades de superficie permanecieran inactivas, en tal caso, la moral de las dotaciones se vería afectada.

Entre los grupos destinados a dar caza a los corsarios alemanes de superficie se encontraba la División Sudamericana de Cruceros, al mando del Comodoro Harwood. Estaba integrada por dos cruceros pesados armados con una batería principal de ocho pulgadas (ocho cañones en cuatro torres dobles en el caso del *Cumberland* y seis montados en tres torres

⁽¹⁾ Scharnhorst y Gneisenau, ambos dotados también con cañones de 11", posiblemente la artillería de estos buques no fue de mayor calibre por razones logísticas; para entonces Hitler había denunciado el Tratado de Versalles y alcanzado un acuerdo naval con Gran Bretaña.

⁽²⁾ History of the Royal Navy, página 235, Editado por Peter Kemp, Londres, 1969.

Los tres cruceros británicos, por diseño, superaban a su oponente en unos seis o siete nudos, a eso habría que agregar uno o dos nudos más por las incrustaciones del casco, habida cuenta del largo período que el navío alemán llevaba operando.



IMAGEN: <http://www.iwm.org.uk>

en el *Exeter*) y dos cruceros ligeros o livianos, gemelos, armados con ocho cañones de seis pulgadas dispuestos en cuatro torres dobles. Estos últimos eran el *Ajax* y el *Achilles*, buques que presentaban la particularidad de contar con una sola chimenea, a diferencia del resto de los cruceros británicos que disponían de dos.

El encuentro artillero del 13 de diciembre de 1939, que pasó a la historia como *La batalla del Río de la Plata*, está precedido por algunos hechos fortuitos que favorecen o perjudican a cada uno de los contendientes. Por el lado británico, el comodoro Harwood se encontró privado de la nave con mayor poder de fuego, el crucero pesado *Cumberland*, que por razones de mantenimiento tuvo que ser destacado a Malvinas. Los informes irradiados por los barcos que resultaron víctimas del *Graf Spee*, le posibilitaron al Almirantazgo, así como a Harwood, hacer una apreciación de la derrota seguida por el navío alemán, aquel infiere, acertadamente, que éste se encaminaba al área focal del Río de la Plata.

Pocos días antes del encuentro, el *Graf Spee* se vio privado de contar con su avión de exploración por haber sufrido daños irreparables en su motor. Como ya dijimos, los tres cruceros británicos, por diseño, superaban a su oponente en unos seis o siete nudos, a eso habría que agregar uno o dos nudos más por las incrustaciones del casco, habida cuenta del largo período que el navío alemán llevaba operando.

Pero sin duda, dos hechos son los que jugaron un papel determinante en el resultado de la acción. En primer lugar, la simple y clara disposición táctica que había previsto Harwood: dividir sus fuerzas de modo de atacar al blindado alemán simultáneamente por ambas bandas, obligándolo así a dividir el fuego de su batería. El *Exeter* actuaría de manera independiente y los dos cruceros ligeros, constituyendo una división, lo harían con fuego concentrado por la otra banda del *Graf Spee*. El otro hecho determinante fue la incorrecta apreciación del comandante del buque alemán, Capitán de Navío Langsdorff, y de sus oficiales: si bien el *Exeter* fue rápidamente identificado, no ocurrió lo mismo con el *Ajax* y el *Achilles*, que fueron tomados por dos destructores, su única chimenea aportó a la confusión. La convergencia de estos dos acontecimientos tuvo un efecto decisivo en el resultado de la acción.

Langsdorff pensó en un primer momento que se encontraba ante la presencia de un *convoy* que tenía por escolta un crucero pesado de la clase *Exeter* y dos destructores, composición

esta que le resultaba ampliamente ventajosa, no fue así, y el resultado fue muy distinto al que imaginó. De cualquier manera, Langsdorff acepta entablar un duelo de artillería con al menos tres barcos de guerra británicos, uno de los cuales era, sin duda, un crucero pesado. Las reglas de empeñamiento que le habían sido impuestas establecían evitar entrar en contacto con buques de guerra enemigos. ¿Pudo evitarlo? El avistaje de los buques británicos tiene lugar a las seis de la mañana, 14 minutos antes de que éstos se percaten de la presencia del *Graf Spee*, eso se debe a la mayor altura de cofa del buque alemán. El alcance del radar era sensiblemente menor.

A las 06:14, cuando los británicos avistan un humo en el horizonte, el *Exeter* es destacado a investigar, pero el *Graf Spee* hacía 14 minutos que había establecido contacto. No resulta posible determinar en qué preciso instante, dentro de ese intervalo de preaviso de 14 minutos, sabe Langsdorff que se encuentra ante la presencia de un crucero pesado británico, independientemente de que otros buques de guerra lo acompañaban, aunque sí se conoce que el *Exeter* fue identificado rápidamente. De igual modo, dentro de ese lapso tiene que haber advertido, ante la ausencia de otros humos y palos, que no se trataba de la escolta de un *convoy*, único blanco que debía ser objeto de su atención. El conocimiento del preciso instante señalado, permitiría especular sobre la posibilidad que hubiera tenido de evitar el encuentro. De todas maneras, no se puede dejar de considerar que, si bien los cruceros británicos superaban al barco alemán en varios nudos, ninguno de los actores presentes se encontraba navegando a su máxima velocidad, la fuerza de cruceros británicos lo hacía a 14 nudos. Luego, habida cuenta de la diferencia en las plantas propulsoras, el *Graf Spee* podía alcanzarla en un plazo mucho más breve.

El excelente libro de Joseph Gilbey, *Langsdorff del Graf Spee príncipe de honor*, que fuera publicado por el Instituto de Publicaciones Navales, da cuenta de un diálogo entre Langsdorff y su jefe de navegación, Capitán de Corbeta Wattenberg, que revelaría que el comandante del barco alemán, antes de ser detectado por la división de Harwood, sabía que estaba ante la presencia de una fuerza naval británica, aún cuando no conociera con exactitud como estaba compuesta. ⁽³⁾

De igual modo, el libro de Millington Drake, *El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata*, publicado también por el Instituto de Publicaciones Navales, revela una clara intención de Langsdorff de entablar combate con las unidades navales británicas, surge del relato, que cuatro minutos antes de ser descubierto sabe que se encuentra ante una división de tres cruceros enemigos y que uno es de la clase *Exeter*. ⁽⁴⁾

Todo mueve a pensar que Langsdorff no resistió la tentación, antes de emprender el regreso a casa, de probar sus cañones de once pulgadas contra buques de guerra; hasta entonces las víctimas habían sido mercantes desarmados. Lo que resulta más difícil de determinar es que si al tomar tal decisión sabía que se trataba de tres cruceros o seguía pensando que enfrentaría a un crucero pesado y dos destructores. De cualquier manera, vulnera a sabiendas sus reglas de empeñamiento, el objetivo eran las líneas de comunicaciones enemigas, no las unidades navales. De habérselo propuesto, muy posiblemente hubiera evitado la detección y con ello, entrar en combate.

No es objeto de estas reflexiones tratar la acción en sí misma, la que por otra parte ha sido relatada con lujo de detalle en muchos libros y artículos, solamente haré mención de aquellos aspectos que interesan particularmente a la idoneidad del *Graf Spee* como buque de guerra.

Como quedó dicho, el Comodoro Harwood al dividir sus fuerzas y atacar al buque alemán por ambas bandas, lo obligó a dividir el fuego de su batería principal. Al mismo tiempo que, superándolo en velocidad en el orden de los siete nudos facilitó la aproximación de los dos cruceros ligeros, los que llegaron a colocarse a 9.000 yardas de su blanco, eso hizo posible que una lluvia de fuego cayera sobre el navío alemán.

Todo mueve a pensar que Langsdorff no resistió la tentación, antes de emprender el regreso a casa, de probar sus cañones de once pulgadas contra buques de guerra; hasta entonces las víctimas habían sido mercantes desarmados.

(3)
Gilbey Joseph, Langsdorff del Graf Spee príncipe de honor, página 106, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1999.

(4)
Drake sir Eugen Millington, El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata, página 114, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1966.

Los cruceros ligeros, al unísono, descargaron toda su capacidad de seis y cuatro pulgadas de su artillería principal y secundaria.

No obstante, los daños más serios fueron los causados por las granadas perforantes de ocho pulgadas del *Exeter*; el casco del *Graf Spee*, al entrar al puerto de Montevideo lucía 15 agujeros sobre la banda de estribor y 12 a babor. El buque había recibido 17 impactos directos de seis pulgadas, que en general no le causaron daños serios. Los proyectiles perforantes británicos de seis pulgadas fueron resistidos por la coraza vertical de acero especial de apenas 80 mm, que tenía una ligera inclinación hacia adentro con el propósito de otorgar una mayor resistencia a los impactos. De haber empleado los británicos granadas de alta capacidad, es probable que los impactos logrados hubieran causado un mayor daño.

El buque blindado *Graf Spee*, al igual que sus gemelos *Deutschland* y *Admiral Scheer*, era el resultado de las limitaciones que los vencedores de la Primera Guerra Mundial le habían impuesto a la Marina Alemana. Ésta podía contar hasta con seis buques de ese tipo, no obstante los tres restantes nunca fueron construidos. El paso siguiente, ya en plena violación del *Tratado de Versalles*, consistió en la construcción de los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, buques que alcanzaban un desplazamiento de 26.000 toneladas.

El Capitán de Navío Langsdorff, más allá de su hombría de bien, caballerosidad y arrojo, atributos por todos reconocidos, no cumplió las órdenes que el alto mando naval le había impartido: atacar el tráfico mercante enemigo y no entrar en combate con fuerzas navales, aceptar el aferramiento sólo en el caso de resultar imposible evitarlo.

Al no hacerlo, cargó con la pesada responsabilidad de haber perdido su buque en una misión que no era la suya, sin duda, esta pesada carga lo llevó a tomar la trágica decisión de quitarse la vida. ■

Los daños más serios fueron los causados por las granadas perforantes de ocho pulgadas del *Exeter*; el casco del *Graf Spee*, al entrar al puerto de Montevideo lucía 15 agujeros sobre la banda de estribor y 12 a babor.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como Socio Activo.
Si no lo es, apóyenos como Socio Adherente.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar